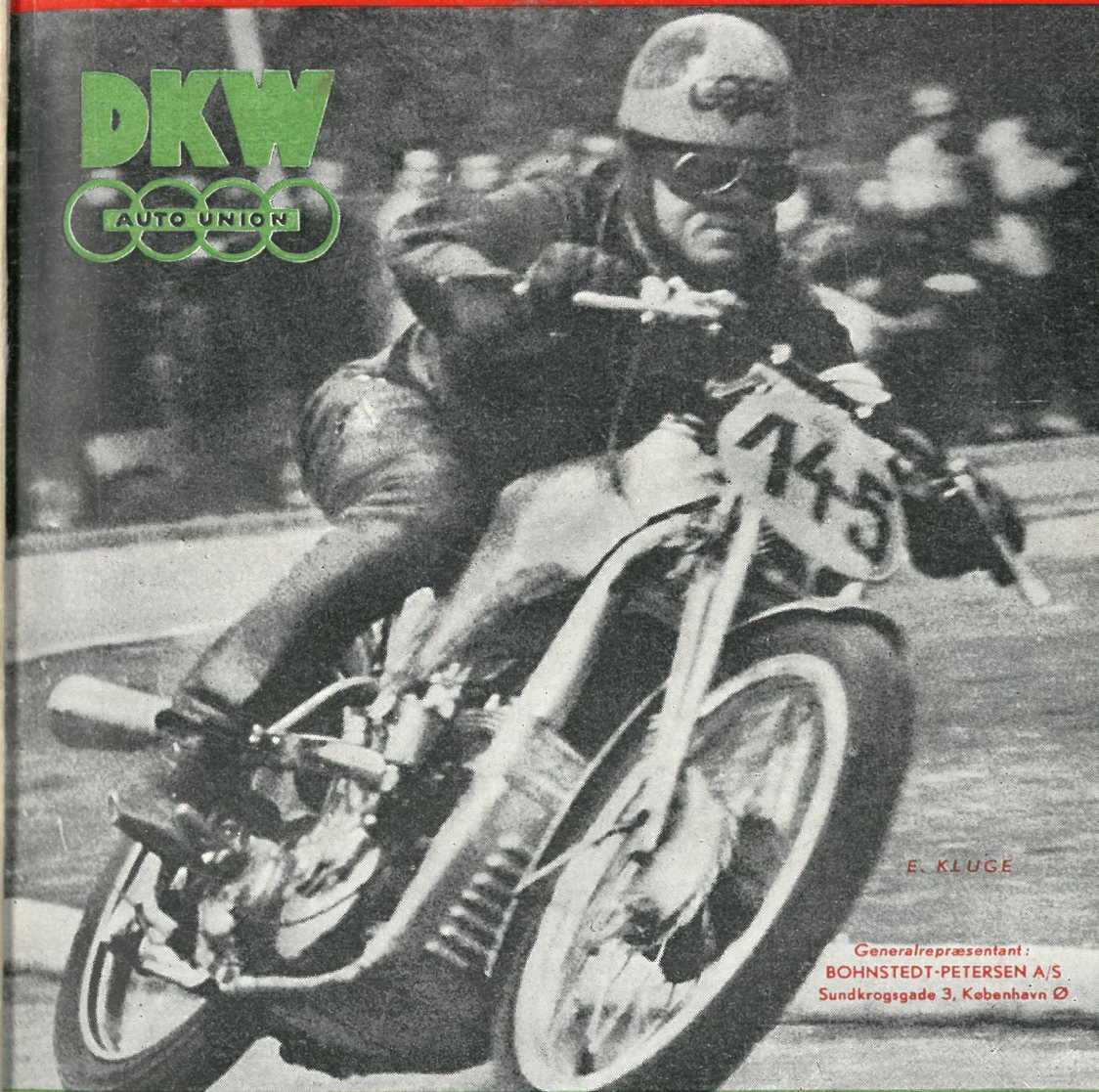


NR. 4 - 5. ARG.

APRIL 1951

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



E. KLUGE

Generalrepræsentant:
BOHNSTEDT-PETERSEN A/S,
Sundkrogsgade 3, København Ø

EFTERSPURGT OG RESPEKTERET VERDEN OVER

Kvik
Let
Gang



SMITHS

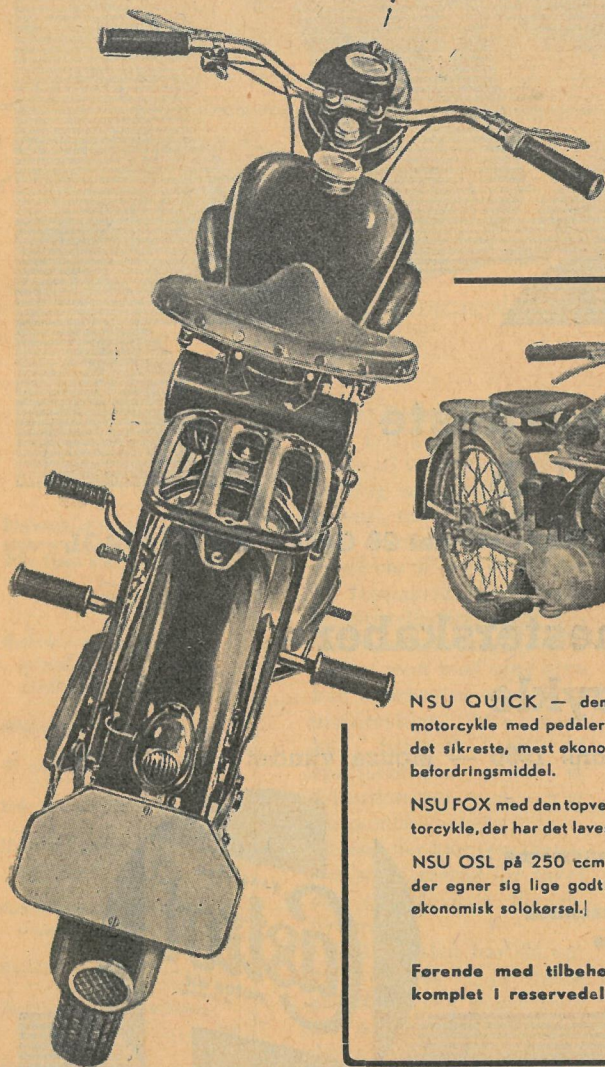
K·L·G

TÆNDRØR

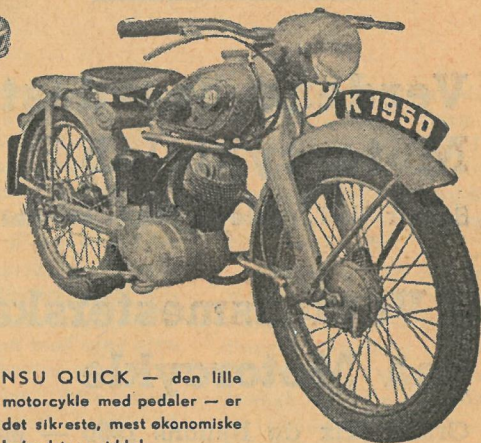
Gnistrende godt

VILH. NELLEMANN A/S

NSU



NSU-FOX



NSU QUICK — den lille motorcykle med pedaler — er det sikreste, mest økonomiske befordringsmiddel.

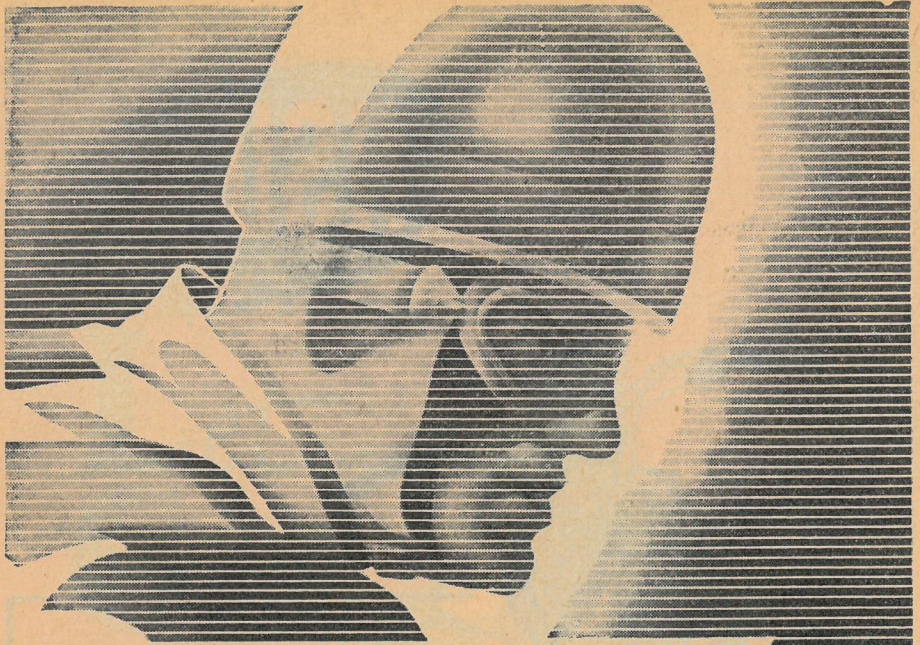
NSU FOX med den topventilede motor på 6 hk er den motorcykle, der har det laveste benzinforbrug (60 km pr. ltr.)

NSU OSL på 250 ccm er den store, robuste maskine, der egner sig lige godt til varetransport som til hurtig, økonomisk solokørsel.]

Priser:

	NSU Quick	Kr. 1250,-
Førende med tilbehoer	NSU Fox	> 1890,-
komplet i reservedele	NSU OSL	[> 2675,-

GENERALREPRÆSENTANT FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Verdens haardeste Motorcykleløb

Senior T. T. - Isle of Man - vundet 26 Gange paa CASTROL

4 Verdensmesterskaber paa Motorcykle

Grand Prix de Nations 1950 — Monza vundet paa Castrol.

Følg Ekspertene —
brug den
»selvrensende«
Motorolie



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GRØNNINGEN 1 . KØBENHAVN K.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

5. ÅRG.

6. APRIL 1951

NR. 4

Redaktion og ekspedition:
Ll. Kongensgade 43, Kbh. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Årsabonnement kr. 12,00
Løssalgpris kr. 1,25

Eftertryk af bladets artikler og
gengivelse af illustrationer må
ikke finde sted uden tilladelse

Beskedne ønsker fremsat i anledning af motorcykle- udstillingens åbning ...	151
Middelhavet-Cape Town ..	154
Vi prøvekører DISA V 100	158
Lidt om specifikationerne.	162
Hvilken motorcykle skal jeg vælge?	164
Specifikationer over motor- cyklerne i Forum	182
Daytona	225
Benzin-elektrisk mærkvær- dighed	226
Under vandet	227



BESKEDNE ØNSKER

fremsat i anledning af

motorcykle-udstillingens åbning

Når Forum i en importfattig tid åbner sine porte til en motorcykleudstilling af internationalt format, må dette betragtes som et ønske fra importørerne om at vise publikum de fremskridt, motorcykleindustrien har gjort under og efter krigen således, at man med egne øjne kan overbevise sig om, at motorcyklen ikke mere kan betegnes som et luksuskøretøj, men som et økonomisk befordringsmiddel, der kan løse transportproblemerne for såvel den enkelte som for erhvervene.

Motorcyklen har da også i dag et langt større publikum end nogensinde før, og mange mennesker, der aldrig har drømt om at skulle køre motorcykle, begejstres over at have fået et driftsikkert, behageligt og økonomisk køre-

tøj, der muliggør en rationel udnyttelse af tiden og samtidig befrier dem for de humørnedbrydende offentlige befordringsmidler med deres dårlige og smittebærende luft.

Mange er de ønsker, man kan udtrykke ved åbningen af den første motorcykleudstilling efter krigen, og det vil være naturligt først og fremmest at fremsætte håbet om, at langt flere mennesker vil kunne få deres ønske opfyldt, når en afløser af deres gamle maskine er tiltrængt, eller det for første gang viser sig påkrævet at anskaffe en motorcykle. Der er ikke tvivl om, at en frigivelse af salget vil være til gavn for samfundet gennem et øget genopbygningstempo, mindre transportomkostninger og større arbejdsglæde. Selvfølgelig vil det medføre en forøget im-

port — i hvert fald i den første tid — men en frigivelse af salget vil tillige bringe prisen på de brugte maskiner ned til et naturligt niveau, der i høj grad vil virke begrænsende på importen.

Også overfor selve motorcykleindustrien vil vi ved denne lejlighed udtrykke et hjertesuk. Efter at vi gennem flere måneder har arbejdet med specifikationer over et stort antal forskellige motorcykler, står det os klart, at en større standardisering af motorcyklernes betjeningsorganer i højeste grad er påkrævet, og man vil derigennem utvivlsomt kunne nedsætte ulykernes antal betydeligt verden over. Medens samtlige engelske, en del franske og største parten af de italienske maskiner har bremsepedalen i venstre og gearpedalen i højre side, har samtlige tyske, østrigske og tjekkiske maskiner bremsen i højre og gearpedalen i venstre side. Den sidste udformning må anses for den mest naturlige, eftersom den svarer til bremsepedalens anbringelse i en bil. Naturligvis værner man sig hurtigt til placeringen af betjeningsorganerne på en ny maskine, og efter få timers kørsel har man ikke vanskeligt ved at skifte gear eller bremse maskinen op, når man vel at mærke har god tid til den sidstnævnte manøvre. Når der derimod ved en pludselig opstået situation kaldes på den rene refleksbevægelse, viser det sig, at der går lang tid, inden man kan betjene en ny type motorcykle med

fuld sikkerhed. Ingen vil i dag drømme om at bygge en vogn med bremsen i venstre og koblingen i højre side — hvorfor skulle standardiseringen af bremsens placering ikke være lige så naturlig at gennemføre for motorcyklernes vedkommende?

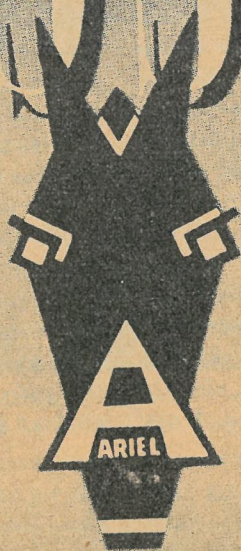
Når man nu får lejlighed til at betragte modellerne for 1951 og ved sine egne iagttagelser kan konstaterer en betydelig teknisk udvikling, bør det for manges — og ikke mindst for myndighedernes — vedkommende give anledning til at betragte motorsporten med mere forståelse, eftersom sporten har en stor del af æren for den høje standard, motorcykleindustrien indtager i dag. Som et eksempel kan det nævnes, at den udbredte anvendelse af baghjulsaffjedring på de moderne motorcykler er hentet direkte fra fabriksracerne, på hvilke de efterhånden viste sig som en nødvendighed for at opnå tilstrækkelig stabilitet i forhold til motorernes voksende ydeevne. I dag kan motorcyklister glæde sig over bedre komfort og større sikkerhed på grund af baghjulsaffjedringen, og det er ikke usandsynligt, at en af motorsportens fjender har undgået at blive påkørt, fordi den maskine, han så letsindigt gik ud foran, var forsynet med baghjulsaffjedring, der muliggjorde en hård og stabil opbremsning.

For de unge mennesker, der endnu ikke er indtrulseret i de rutineredes og erfarnes rækker, vil vi be-

nytte lejligheden til at sige, at en motorcykle ikke er legetøj. En mellemstor motorcykle har samme kraftoverskud som en stor vogn, og en stor motorcykle har en accelerationsevne og en top-hastighed, som kun få biler kan opvise. Der er ikke noget vanskeligt ved at dreje på et gashåndtag og derved få en maskine til at køre 150 km/t hen ad en lige landevej, men når et uventet sving viser sig, eller en situation betinger hurtig og rigtig reaktion, kræves der stor erfaring, dygtighed og indsigt for at udføre netop de manøvrer, der forhindrer en ulykke. Det bør derfor være en pligt for alle, der kører motorcykle, at sætte sig grundigt ind i de fundamentale teorier, der forudsætter rigtig og forsvarlig kørsel. Jo mere man ved om motorcykler, des bedre kører man dem.

Til sidst må det desværre anses for nødvendigt at fremsætte et ønske om mere hensyn fra bilisteres side. Alt for ofte oplever man hensynsløse overhalinger af bilister, der ikke alene kører meget tæt forbi, men tillige drejer brat ind foran motorcyklisterne. I glat føre er en motorcyklist naturligvis nødt til at udvise den største agtpågivenhed, medens mange bilister fuldstændig ignorerer vejbanens beskaffenhed. En opbremsning er i sådanne tilfælde en manøvre, der må udføres med den største agtpågivenhed af en motorcyklist, og det bør bilisterne tage hensyn til i dene daglige trafik.

1951



ARIEL

GENERALREPRÆSENTANT

ISIDOR MEYER

GRUNDLAGT 1900

ST. KONGENSGADE 67
KØBENHAVN K.

MIDDELHAVET — CAPE TOWN

TO DAMER SEJREDE I DEN LILLE KLASSE



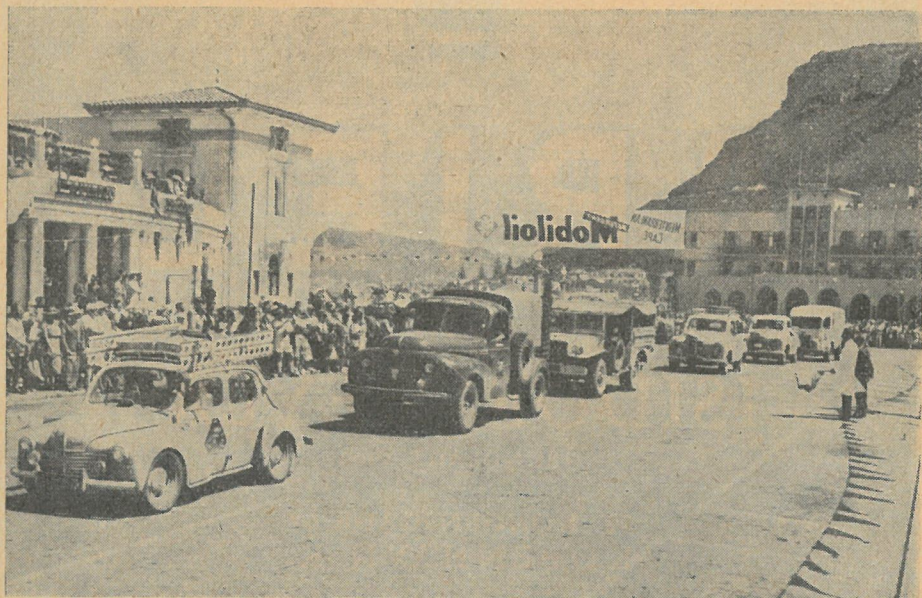
Det store Ralley gennem Afrika fra Middelhavet til Cape Town viste sig at være en hård tørn for såvel kørere som materiel. Gennemsnitshastigheden var omkring 45 km/t, hvilket kan være vanskeligt at holde i betragtning af de dårlige eller enkelte steder helt manglende veje. Det var derfor noget af en sensation, da den lille klasse blev vundet af to kvinder, der tilsyneladende var upåvirket af alle anstrengelser, ligesom deres folkevogn omtrent så ud, som da den kom fra forhandleren.

Den eneste engelske vogn i løbet var en Land Rover kørt af de franske brødre Raymonde og Robert Lapalu, men de vandt til gengæld også løbet både i den samlede klassificering og i mellemklassen. I den

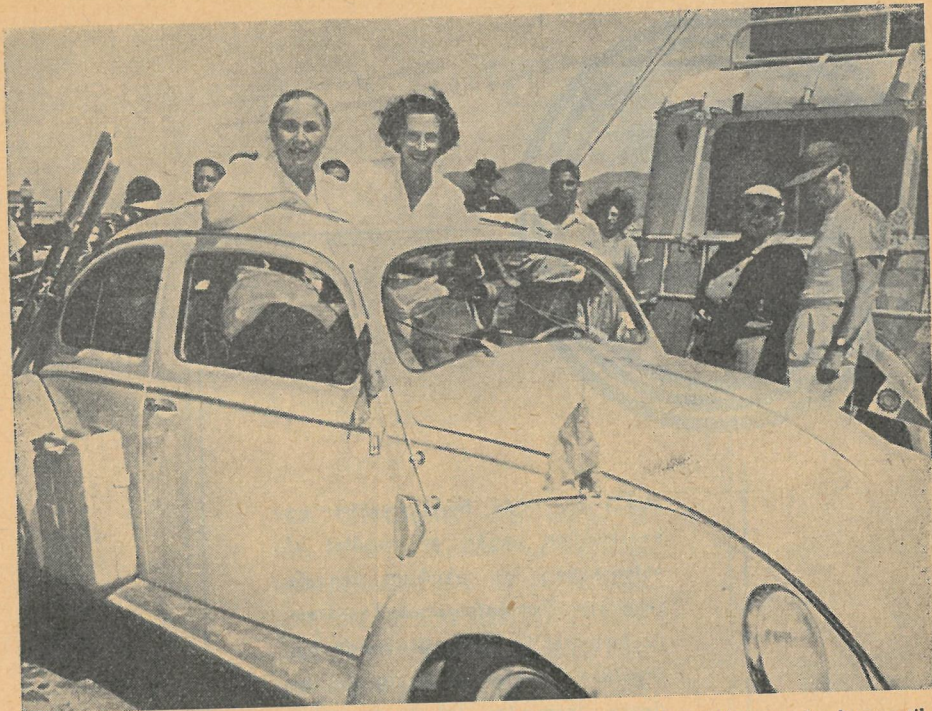
samlede klassificering blev V. Veglia, USA, nr. 2 i en Jeep, med hvilken han besatte førstepladsen i den store klasse. Nr. 3 i den samlede klassificering blev franskmænden M. Monnier i en Delahaye.

Den lille klasse blev som omtalt vundet af to damer, nemlig G. D'Ietren og Marck De Lutmen, begge fra Tyskland. At den tyske folkevogn klarede sig så godt er sikkert ikke nogen tilfældighed, idet den luftkølede boksermotor er meget ufølsom overfor temperaturændringer, ligesom den glatte bund og det korte transmissions-system gør vognen til et første klasses terængående køretøj.

Et fransk militærhold med Delahaye deltog også i løbet og erobrede en pokal udsat af den italienske automobilklub.



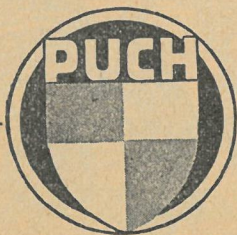
De vogne, der har gennemført løbet, paraderer foran Muizenberg Pavillonen i Cape Town inden de afsluttende prøver.



Vinderparret i den lille klasse, fruene G. D'Ietren og Marck De Lutmen i deres folkevogn ved ankomsten til Cape Town.

Det store rally afsluttedes med nogle afgørende prøver i Cape Town, og her deltog 35 vogne fra 8 nationer. Det anses

allerede nu for sandsynligt, at automobil-løbet gennem Afrika vil blive en årlig tilbagevendende begivenhed.



Selvfølgelig er det vigtigt,

at De får den bedste maskine, De kan opdrive, men det er lige så betydningsfuldt, at den bliver leveret gennem et firma, der er indstillet på service, hjælp og vejledning. Når De vælger en PUCH, får De den bedste maskine, og når Rasmussen & Co. er Deres leverandør, er De sikker på god service.

RASMUSSEN & CO.
WESTEND 15 EVA 953

MOTORLAGERET

Secialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSYR**

Vi leverer:

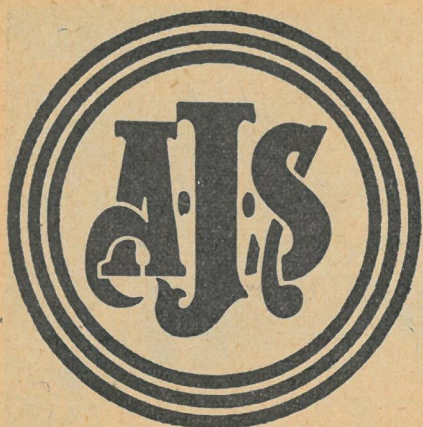
**Krumtaplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler**

**Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti**

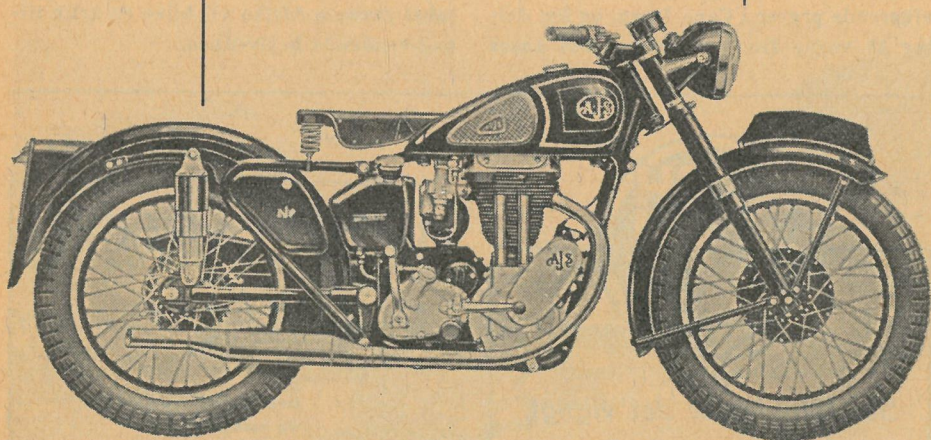
Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Købbyen og Fragtmandshallen
København V



AJS er, både hvad kvalitet og konstruktion angår, et resultat af videnskabens og teknikens seneste resultater. Den patenterede Teledraulic forgaffel har dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere, og det er denne form for teleskopforgaffel, der betinger den enestående stabile styring.



Model 16 MS

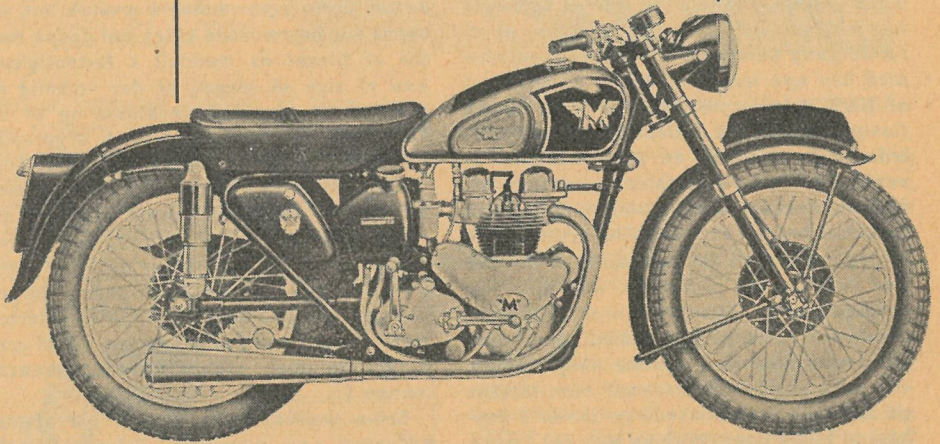
FØRENDE MED TILBEHØR

GENERALREPRÆSENTANT: FRED.



MATCHLESS

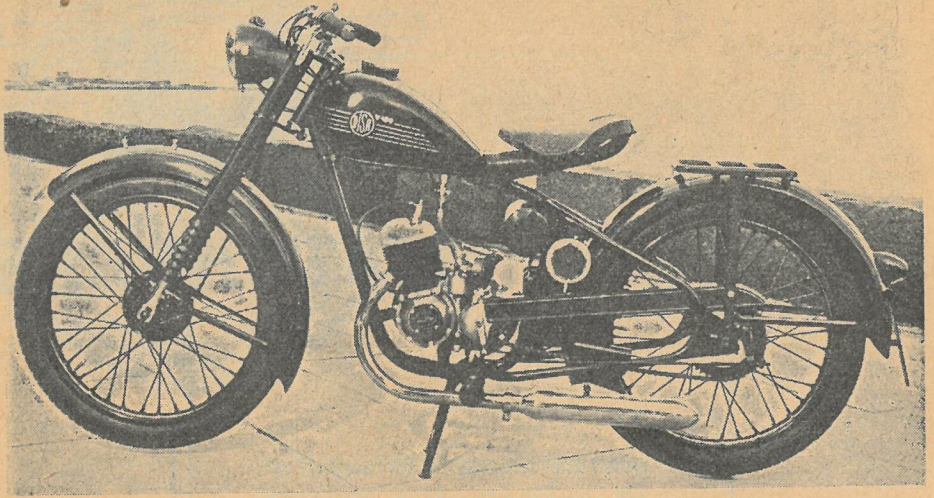
MATCHLESS – en broder til
AJS – er af samme fremragende
kvalitet. Begge mærker leveres med
350 ccm og 500 ccm topventilede
motorer, en- og tocylindrede og med
eller uden baghjulsaffjedring. Også
baghjulsaffjedringen er et Teledrau-
lic-patent med hydrauliske stød-
dæmpere.



Super Clubman

KOMPLET I RESERVEDELE

RASMUSSEN, ODENSE, KØBENHAVN



DISA V 100 med 98 ccm Villiers motor.

Vi prøvekører **DISA V 100**

Fremkomsten af en ny dansk motorcykle er i sig selv en begivenhed, der vil blive fulgt med interesse af alle motorcykleentusiaster, og også vi har nøje fulgt dette projekt, der lige fra starten så meget lovende ud. Det er lang tid siden, at vi første gang berettede om eksperimenterne med den nye maskine, der er konstrueret af DKW fabrikernes skaber, dr. J. Skaft Rasmussen. Dansk Industri Syndikat stillede også velvilligt en prøvemaskine til vor rådighed, og resultaterne — eller rettere indtrykket — af kørslen med den nye maskine bragte vi i en lille artikel, idet vi dog måtte tage det forbehold, at der her var tale om en prototype, der ikke var færdigudviklet. Skønt motoren tilsyneladende var fuldt på højde med anerkendte konstruktioner med samme slagvolumen, var man ikke tilfreds med resultaterne på DISA — man ønskede en motor i særklasse, inden produktionen blev sat i gang. Da der samtidig har vist sig et stort behov for de ganske små og meget økonomiske maskiner, besluttede man at starte en produktion med det oprindelige stel forsynet med en 98 ccm Villiers motor, og denne maskine, som nu går i produktion, har vi haft lejlighed til at prøvekøre. Der er imidlertid forskellige forker-

te rygter i omløb gående ud på, at DISA har opgivet projektet og kun fremstiller nogle maskiner med Villiers motor. Dette er som sagt forkert, idet DISA til sommer sætter deres egen motor i produktion, og skønt vor begrænsede viden om denne motor er blevet os meddelt i fortrolighed, kan vi sige så meget, at der virkelig er tale om en motor i særklasse og af en konstruktion, der betyder et afgørende fremskridt i to-taktsmotorens udvikling.

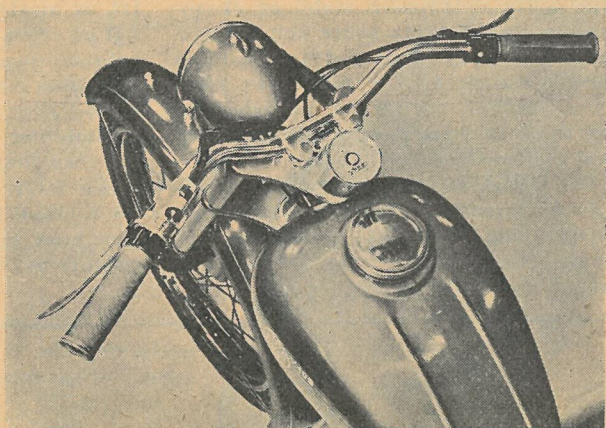
Motoren er imidlertid ikke alt i en motorcykle — en kendsgerning som kun alt for få erkender rigtigheden af. Ved prøvekørslen med DISA V 100 er det imidlertid i første række de køreegenskaber, der er betinget af stelbygningen, der interesserer os, idet en Villiers motor på 98 ccm er en gammel, stabil kending gennem mange år.

Selve stellet er en svejset rørramme, udformet som vuggestel. Teleskopforgafelen har lange faste rør og korte bevægelige rør, i hvilke forhjulet er monteret. Det er således tydeligt, at man har stræbt efter at nedsætte den uaffjedrede vægt mest muligt, og at dette er lykkedes, kan man konstatere under kørslen, hvilket vi senere skal komme tilbage til. Motoren er sammenboltet med en to-trins gearkasse,

og skiftningen af de to gear sker ved hjælp af et drejeligt koblingsgreb i styrets venstre side. Skiftningen foregår let og ubesværet, men da man uvægerligt skifter langsommere med hånden end ved hjælp af en fodpedal, kan klokoblingerne vise tilbøjelighed til at give lyd fra sig, når man skifter fra frigear til første gear — ialtfald indtil man finder det rigtige snubtag. Det samme har vi iøvrigt erfaret med de scootere, der anvender samme form for skiftmekanisme. For resten er det ufatte- ligt, at Villiers ikke har valgt et planet- gear som den eneste rigtige form for en to-trins gearkasse. Bremsernes dimensio-

Udvekslingen i bremsemekanismen er af afgørende betydning for små maskiner, idet for stor udveksling alt for let bloke- rer baghjulet med udskridning til følge. På DISA'en er udvekslingen efter vor ringe mening så fuldkommen, som man på nogen måde kan forlange det.

Maskinen er udstyret med fuldt akku- mulatoranlæg og elektrisk horn. Afblen- dings- og hornkontakt er bygget sammen og anbragt bekvemt for venstre tommel- finger. Det skal iøvrigt bemærkes, at kon- takter, haner og så videre fungerer på et velgørende korrekt og »fast« måde, som man ikke er forvænt med på nutidens mo-



Rene linier og et forenklet udstyr præger den nye danske letvægter. Bemærk speedometeret, der er anbragt direkte over kronhovedet. Det venstre håndtag skifter gearet ved hjælp af en kort, drejende bevægelse, samtidig med at koblingsgrebet trækkes an.

ner er velvalgte således, at man opnår en effektiv og sikker opbremsning med forhjulsbremsen alene, og baghjulsbrem- sen — som vi kun anvender i sjældne til- fælde — giver ligeledes en kraftig brem- sende virkning ved et passende pedaltryk.

torcykler. Ovenpå kronhovedrøret er spee- dometeret anbragt let overskueligt.

Samtidig med, at man gør et syndigt vrøvl over igen at skulle køre »engelsk«, d.v.s. betjene bremsepedalen med venstre fod, fordi motor konstruktionen betinger denne udformning, konstaterer man til sin glædelige overraskelse, at man skal køre behageligt i de kommende dage. Kørestil- lingen er naturlig og bekvem uden æn- dringer af nogen art i fodhvilernes eller styrets stilling, og dette tiltrods for un- dertegnede noget overflødige garderhøjde på 184 cm. Sadlen føles overordentlig blød og behagelig, men affjedringsbevægelsen forekommer os fremmed. Vi står af og un- dersøger fænomenet. Sadlen er ophængt i ét punkt, som det er moderne konstruk- tionspraksis, men affjedringen foregår ved hjælp af en gummiklods indskudt mellem sadlen og stellet — i sandhed nemt og bekvemt.

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Søg Dig en Makker med Pandelok*.

ILFORD Super Swing Seat
— for Langfart —

RECRO (hvor der findes Bagage-
bærer).

Junior SKÆRMSÆDER til Lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhvilere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

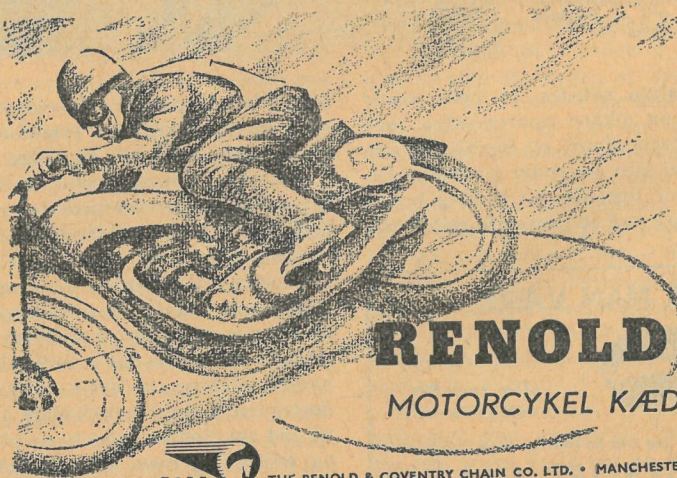
Selvfølgelig er det sin sag for en motor på 98 ccm med kun to gear at slæbe vore 90 kg igang, men det går. Såsnart der er lidt fart på maskinen, er trækraften upåklagelig, og gearskiftningen er så let, at den kan klares af selv små børn. Manøvreevnen i trafikken er glimrende, blot er en kører, der er vant til en stor maskine, tilbøjelig til at kaste sig ud i overhalinger, han ikke kan bestride med den forhåndenværende effekt — men man lærer sin begrænsning at kende. Det er imidlertid heller ikke meningen, at man skal stille de samme krav til den mindste motortype, som man forventer at finde i langt større maskiner. Den lille 98'er udfylder sin mission på en upåklagelig, stabil og økonomisk måde. Når man åbner helt for gasen, kører man 67 km/t, uden at motoren føles overanstrengt, og maskinens køreegenskaber er ved denne hastighed så overlegne, at vi bogstavelig talt kørte med fuld gas hele tiden.

For rigtigt at få et indtryk af maskinens køreegenskaber kørte vi igennem en vejstrækning under hårdfrossen reparation — stadig med fuld gas — og der var ikke mindste tegn til usikkerhed i styrin-

gen, end ikke, da vi fo'r gennem et lag løse skærver. Teleskopgaflen klarede de værste huller uden at slå igennem, og man behøvede ikke at holde krampagtigt fast i styret for ikke at falde af. Sadlen bestod her sin prøve — blot kunne vi tænke os en noget større affjedringsbevægelse, sandsynligvis dikteret af vore 90 kg, der belaster affjedringen en del.

Hvad der imidlertid er af største vigtighed, er maskinens opførsel i vanskelige — d.v.s. ujævne — sving. Vi kender adskillige af disse (som til held for os ikke er blevet repareret i mange år), og vi præsenterede DISA'en for nogle stykker af dem. Vi kunne kun komme til det resultat, at maskinen ligger ganske upåklageligt på vejen. Vi prøvede også nogle sjofle opbremsninger i disse sving, der kan sammenlignes med en legetøjsbil på et vaskebræt. Heller ikke dette anfægtede styring og stabilitet i mindste måde. Af blot og bar stædighed blokerede vi forhjulet i det sidste sving, som findes på en grusvej. En voldsom opbremsning — det var alt! Men hvad så med 40 km/t rundt om et gadehjørne? Det går også fint. Man kan

Blad venligst frem til side 228.



Eneforhandler

E. T. GREW, RADMANDSGADE 43, KBH. N . ÆGIR 700

BOSCH

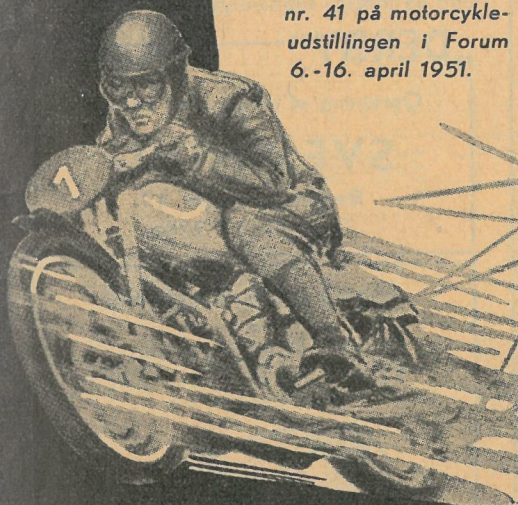
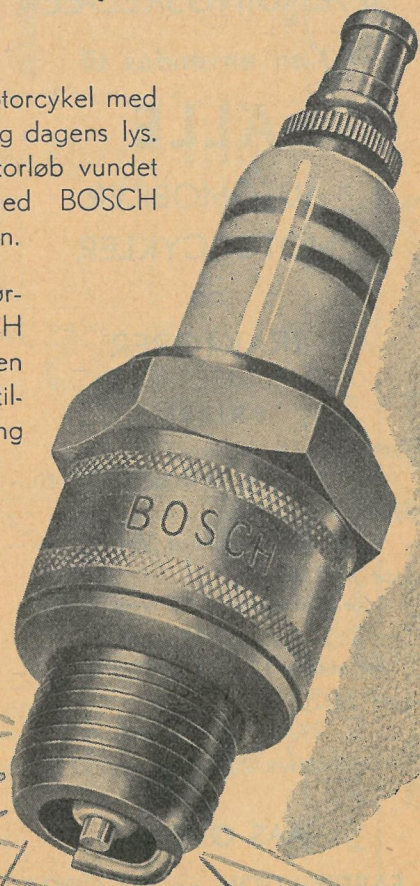
Motorcykle tilbehør



1896 så den første motorcykel med BOSCH magnettænding dagens lys. Siden er et utal af motorløb vundet og rekorder sat med BOSCH udstyr på motorcyklen.

Også i hverdagens kørsel opfylder BOSCH 100 % de krav den kritiske motorcyclist stiller til pålidelig tænding og godt lys.

Besøg BOSCH' stand nr. 41 på motorcykleudstillingen i Forum 6.-16. april 1951.



BOSCH

-den uovertrufne kvalitet

AKTIESELSKABET MAGNETO, JAGTVEJ 155, KØBENHAVN N. TELEF. C. 7716

Generalrepræsentant for ROBERT BOSCH, G. m. b. H., Stuttgart.

DYMAX

SPÆNDINGSRELÆER

Kan anvendes til

ALLE

AUTOMOBILER
MOTORCYKLER

og

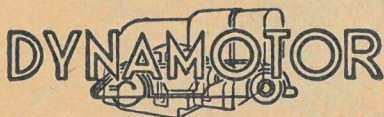
TRAKTORER

PRISER:

- Type A6—75 og B6—75
for Motorcykler Kr. 49.—
- Type A6 og B6
for Automobiles 6 Volt Kr. 46.—
- Type A12 og B12
for Automobiles 12 Volt Kr. 49.—
- Type A12—300 og B12—300
for større 12 Volt Anlæg Kr. 52.—
- Type 24/200, 24/300 og
24/600 for 24 Volt Kr. 75.—
(for henholdsvis 200, 300 og 600 Watt)

FAAS OVERALT

FABRIKATION og EN GROS



ROSKILDE
TLF. 931

Lidt om specificationerne

Længere fremme i bladet findes specificationer oer de udstillede motorcykler. Disse specificationer er naturligvis af største interesse, medens man besøger udstillingen, men de vil tillige være en nyttig vejledning ved senere lejligheder.

Der knytter sig imidlertid visse praktiske bemærkninger til den standardformular, efter hvilken vi har opstillet de tekniske data.

Under »Elektrisk udstyr« vil man ud for »tændrør« finde et nummer. Dette nummer refererer til tabellen på modstående side, da vi af pladshensyn ikke har været i stand til at omtale samtlige tændrørstyper for hver enkelt maskines vedkommende. Vi gør dog opmærksom på, at det nummer, som findes i specificationerne, *kun* har betydning i forbindelse med omstående tabel.

Med hensyn til benzinforbruget er der ikke alene taget hensyn til fabrikenes oplysninger, men også til de vejprøver, der er foretaget af engelske og tyske blade, samt af SMJ. Forbruget er noteret ved 50—60 km/t for de små maskiners vedkommende og ved 60—70 km/t for de store. Tophastighederne er enten angivet nøjagtigt efter vejprøverne eller efter fabrikenes oplysninger — i sidstnævnte tilfælde er de angivne værdier altid mindre end de mulige tophastigheder.

„DERBY“

FRITS MØLLER

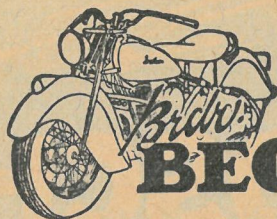
Opretning af stel, gaffler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG UDSYR
Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Taga 9926

Sammenligningsliste for forskellige tændrør

	Nr.	KLG	LODGE	CHAMPION ENGLAND	CHAMPION U. S. A.	BOSCH	AC	
18 m/m DIAMETER	1	M.30	BBL	8comd	C.7:8com	DM.45/T1		
	2	ML.30	BBL	9comd	C.7:8com	DM.45/T3		
	3	TM.30	BBL	8comd	C.7:8com	DM.45/T1		
	4	TML.30	BBL	9coml	D.9:DL.8c	DM.45/T3		
	5	TME.30	CVL	D.8:DL.9	7com	DM.45/T2		
	6	TMB.30	CV	7com	7.7:com:6m	DM.45/T1		
	7	M.50	C.3	9coml	7.7:com:6m	DM.95/T1	E.9	
	7A	M.50	CR.3	7:comd	7.7:com:6m	DM.95/T3		
	8	TM.50	C.3	9coml	7.7:com:6m	DM.95/T3		
	9	TML.50	C.3	7:comd	7.7:com:6m	DM.95/T1		
7/8 A.L.A.M. DIAMETER	10	TMB.50	C.3	9coml	7.7:com:6m	DM.95/T3		
	11	SM.50	SVG:SG.3	11com	11com	DM.95/T2	EC.8	
	12	M.60	H.I	15	C.5:15A	DM.145/T1		
	13	ML.60	HLS	17	6com:HL.7A	DM.145/T3		
	14	M.80	H.3:HL.P	16	5M	DM.225/T1		
	15	A.10	CT	C.5	C.5	DZ.20/A1		
	16	A.20	ST	22	3com	DZ.25/A1		
	17	A.30	ST	22:1com	2comL:4C:1com	DZ.45/A1	S.9	
	18	T.A.30	CVT	22	0 com	DZ.45/A1		
	19	TAB.60	CVT	0 com	0 com	DZ.95/A1		
14 m/m DIAMETER	20	F.20	BR.14:BB.14S			W.95/T1		
	21	F.20	BL.14		14:J.14	W.95/T1		
	22	TF.S.20	BL.14		N.8	W.125/T1		
	23	FE.30	CN:C.14L.10	L.5	N.8	W.145/T1		
	24	F.S.0	CB.14:CL.14	L.10	H.10	W.145/T1	V.9	
	25	FE.50	CLN	N.8	N.8	W.145/T3		
	26	TFE.50	CN:C14	N.8	N.8	W.145/T1		
	27	TF.50	CN:C14	L.10	H.10	W.145/T3		
	28	TF.S.50	CN:C14	L.10	J.9:8	W.145/T3		
	29	F.70	HN:HL.14S	L.10S	L.10	W.175/T1	9V:VF9	
12 m/m DIAMETER	30	FE.70	HL.14:HLN	NA.8	NA.8	W.175/T3		
	31	FE.80	HN:HNP	L.11S	L.11S	W.225/T1		
	32	FE.80	HNP	NA.8	NA.8	W.225/T3		
	33	FLB30x	HNP	NA.8	NA.8	W.95/A.2		
	34	FS.70	HNP	LB.8	LB.8	W.95/A.2		
	34A	FS.70	HNP	J.10com	J.10com	W.95/A.2		
	35	TW.50	AF	P.5	A.25	W.95/A.2		
	10 m/m DIAMETER	36	TEN.20	C.12	P.5	P.5	U.99/T1	M.8
		37	TEN.L.30	C.10	Y.7	Y.6	U.99/T1	
		38	TEN.50	C.10	Y.5	Y.4	U.145/T1	
39		TEN.L.50	C.10	Y.5	Y.7	U.145/T3	104	
40		P.TEN.L.50	102R			U.145/T3		
1/2 " MINI PLUGS		41	G.20	AF	A.25		DZ10A1	28
	42	MINI.2	C.7	V.2				
	43	MINI.3	C.9	V.3				
		MINI.3	C.9	V.3			103M	



Mon det ikke går de fleste, som det går mig, når jeg er på motorcykleudstilling? Jeg er ikke spor bedre end børnene, der står foran legetøjsbutikens vinduer og siger: »Novra, helle for den«, og eftersom ordet »helle« i denne forbindelse betyder, at den kunne jeg tænke mig at få, er det ret naturligt, at valget i reglen faider på det største og dyreste, man kan finde i legetøjsbutikens vinduer. Jeg har på de motorcykleudstillinger, jeg gennem årene har besøgt, sagt helle for Ariel »4 i Kvadrat«, M. V. Augusta, H.R.D. Black Shadow og flere andre maskiner i den store prisklasse, og når alt kommer til alt, er det med en enkelt undtagelse almindelige gennemsnitsmaskiner, der har været indregistreret i mit navn.

Selvfølgelig er der ikke noget overraskende i, at ens ønskemotorcykle — den store drøm — og det mere eller mindre trofaste transportmiddel, man kører rundt på år efter år, kun i sjældnere tilfælde er identiske, eftersom de økonomiske forudsætninger sjældent kan svinge sig op til de samme højder som de entusiastiske idealer. Men lad os engang gøre det tankeeks-

pèrimet, at vi virkelig får vore drømmes motorcykle udleveret, mon den første begejstrings glød så vil holde sig? Havde f. eks. jeg i hine dag, da jeg fik min første motoreykle, fået en Brough Superior i stedet for min AJS 1927, havde jeg højst sandsynligt slået mig ihjel, og så havde der ikke været mere at diskutere, og havde jeg i min studie- og uddannelsestid været henvist til en 1000 ccm maskine i stedet for min billige og taknemmelige to-takter, så havde jeg enten fået læst eller kørt meget lidt. Det mærkeligste er imidlertid, at nu, hvor jeg faktisk kunne tillade mig at købe den maskine, jeg siger »helle« for, kører jeg på en maskine, som de fleste vil betragte som en lille motoreykle, og dette til trods for, at jeg virkelig kan lide at køre på motorcykle og ikke hører til den kategori, der siger, at 'havde jeg bare råd til at købe en rigtig god motoreykle, så ville jeg anskaffe en bil.'

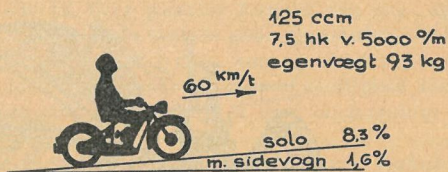
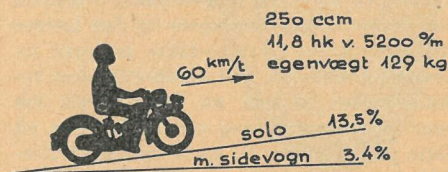
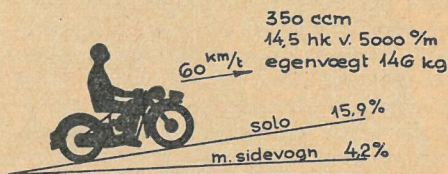
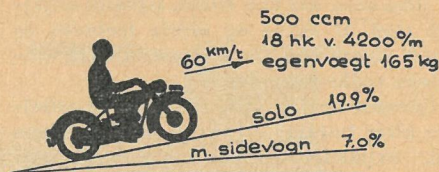
Kort sagt, det gælder om at skaffe den motoreykle, der indenfor de økonomiske rammer netop svarer til ens transportbehov. Der er imidlertid mange, der er af den opfattelse, at man skal søge frem til

den størst mulige maskine indenfor den prisklasse, man mener at kunne beherske, men det er nøjagtig lige så galt at vælge for stor en maskine, som det er at købe en lille maskine, der ikke har forudsætninger for at opfylde ens krav om ydeevne, hastighed o.s.v. Står man overfor at skulle anskaffe en ny motorcykle, hvad enten det er for første gang, man skal være ejer af et motorkøretøj, eller det blot drejer sig om at skaffe den rigtige afløser for en udtjent maskine, bør man først og fremmest gøre sig klart, hvilke krav man vil stille til nyanskaffelsen, for derefter at vælge blandt de fabrikater, der opfylder disse krav. Det lyder så indlysende, men ikke desto mindre stirrer de fleste sig blinde på anskaffelsesprisen og på forskellige tekniske detaljer, der ofte viser sig uden betydning. Vi vil i det følgende diskutere alle tekniske muligheder, medens vi overlader prisspørgsmålet til den enkeltes skøn.

Når man skal vælge en motorcykle, bør man dele maskinens eller maskinernes egenskaber op i forskellige grupper og foranstalte en nøjere undersøgelse af hver af disse grupper, for derigennem at konstatere, om de modsvarer de krav, man på forhånd stiller. Grupperingen kan foretages som følger: Motoren og dens ydeevne, maskinens køreegenskaber, driftsøkonomi, udstyr, udseende og pris.

Motoren

SMJ's tekniske medarbejdere har for samtlige maskiner, der vises på udstillingen i Forum, udarbejdet nogle standard-specifikationer, som i forbindelse med de oplysninger, man kan få hos forhandlerne, og det man kan konstatere med sine egne øjne, når man står overfor maskinerne, vil være et yderst fyldestgørende materiale til en vurdering af og eventuelt til et valg mellem de motorcykler, der for øjeblikket findes på det danske marked. Når vi skal vurdere en motor, vil vi gå ud fra disse standard-specifikationer, i hvilke det først opgives, hvor mange cylindre motoren har. Antallet af cylindre er afgørende på flere måder, idet en to-cylindret motor i reglen vil have en større effekt, lavere stempel-hastighed og større stempelareal end en tilsvarende én-cylindret maskine med samme slagvolumen. Af de opgivne priser vil det fremgå, at en to- eller flere-cylin-



Motorcyklernes stigeevne er anskueliggjort i ovenstående skitse. Stigeevnen er ensbetydende med kraftoverskudet, og, som det fremgår af ovenstående, er det kun de store maskiner på 500 ccm, der er i stand til at klare stigninger på 5 % (store bakker på hovedlandeveje har ikke stigninger over 5 %) uden at skifte gear. Letvægteren på 125 ccm kan kun klare en stigning på 1,6 % med sidevogn, og det er endda i andet gear.

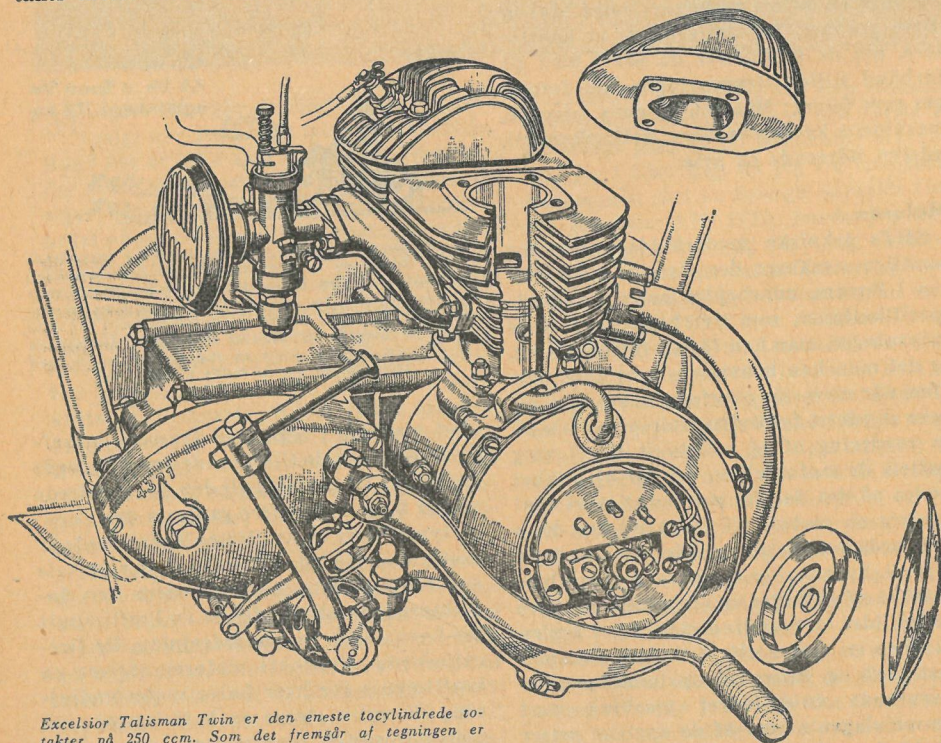
dret maskine i reglen er dyrere i anskaffelsespris end de tilsvarende én-cylindrede modeller. Til gengæld vil den to-cylindrede motor have en jævnere gang, da der i denne type finder en kraftimpuls sted for hver motoromdrejning, forudsat at der er tale om en fire-takts motor, medens den én-cylindrede maskine afgiver en kraftimpuls for hver anden motoromdrejning. De fire-cylindrede fire-takts motorer afgiver en kraftimpuls for hver halve motoromdrejning. Foruden større anskaffelsespris må man naturligvis også påregne større vedligeholdelsesomkostninger, eftersom der

er flere dele, der kan slides, ligesom arbejdet med at skille og samle motoren er noget større end for en én-cylindret maskines vedkommende.

Dernæst opgives det, om motoren arbejder efter to-takts eller fire-takts principet, hvilken oplysning for manges vedkommende kan være afgørende for et eventuelt valg. Sætter man fordelene og manglerne ved de to typer op mod hinanden, må man komme til det resultat, at fire-takts motorerne har en ventilmekanisme, der dirigerer gasstrømmen ind og ud af cylindren, hvilket gør denne type dyrere at fremstille og dyrere at vedligeholde, men til gengæld bevirker ventilmekanismen, at fire-takts motoren giver større motoreffekt og et mindre benzinforbrug i forhold til en given slagvolumen. Foruden den lavere anskaffelsespris og den lettere vedligeholdelse giver to-takts motoren en jævnere trækraft, idet en én-cylindret to-takts motor afgiver en kraftimpuls for hver motoromdrejning således, at den på dette punkt svarer til en to-cylindret fire-takts motor. Det skal imidlertid tilføjes,

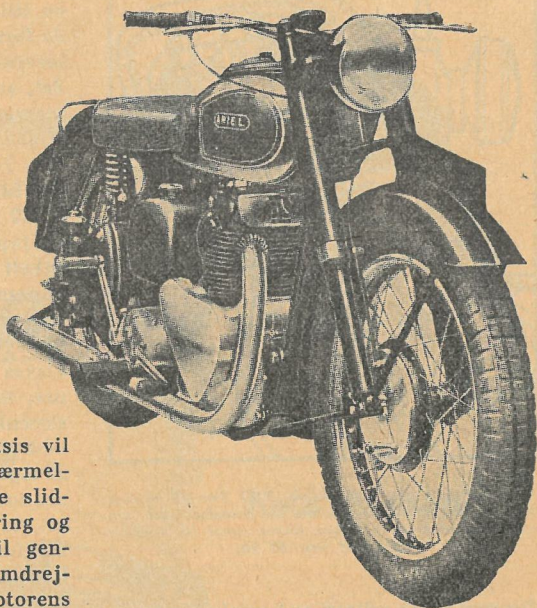
at med hensyn til vedligeholdelsen skal to-takts motoren oftere renses for sod end fire-takts motoren, medens sidstnævnte er mere kompliceret at rense på grund af ventilarrangementet, der navnlig på topventilede motorer kræver et stort adskillelses- og monteringsarbejde, som flere motorcyklister ikke selv kan udføre. Endvidere har to-takts motoren en meget uregelmæssig tomgang, som mange ikke kan forlige sig med, hvor komplet ligegyldigt dette forhold end er.

Motorens boring, der opgives i mm, angiver cylinderdiameteren, medens slaglængden, der ligeledes måles i mm, betegner stempelvandringen fra nederste til øverste dødpunktstilling. Disse to mål er naturligvis afgørende for motorens slagvolumen, der målt i kubikcentimeter (ccm) angiver cylinderens rumindhold mellem stemplets nederste og øverste dødpunktstilling. Indenfor samme slagvolumen kan boring og slaglængde varieres, idet konstruktørerne kan forøge boringen, når de samtidig formindsker slaglængden eller omvendt. En motor med stor boring



Excelsior Talisman Twin er den eneste to-cylindrede to-takter på 250 ccm. Som det fremgår af tegningen er gearkassen boltet sammen med motoren.

Ariel model 4 G har de fire cylindre støbt i kvadrat således, at det er to sammenstøbte Twin motorer med hver sin krumtapaksel. Krumtapakselne, der roterer med modsat omdrejningsretning, er koblet sammen ved hjælp af tandhjul. Denne motorkonstruktion er i udpræget grad fri for vibrationer, idet de to twinenheder afbalancerer hinanden. Motorblokken er støbt i letmetal med indpresede støbejernsforinger, og maskinens vægt ligger kun nogle få kg over vægten på de encylindrede modeller.



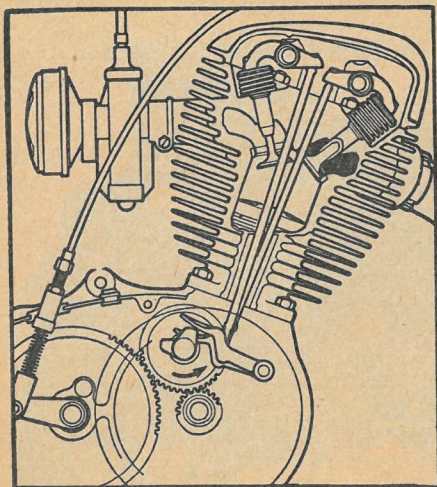
og lille slaglængde, hvilket i praksis vil sige, at boring og slaglængde tilnærmelsesvis er lige store, vil være mere slidstærk end en motor med lille boring og stor slaglængde, men den skal til gengæld op på et forholdsvis stort omdrejningstal for at trække jævnt. Af motorens slagvolumen afhænger det bl. a., hvor megen gasblanding der kan suges ind i motoren for hver indsugningstakt, og motorens effekt er derfor i nogen grad afhængig af kubikindholdet. For at få et begreb om motorens hestekraftydelse i forhold til motorens slagvolumen, taler man ofte om en motors litereffekt, d.v.s. det antal hk, motoren yder pr. liter (1000 ccm) slagvolumen. Yder en motor på 125 ccm f. eks. 5 hk, har den en litereffekt på 40 hk.

Den næste oplysning i specifikationerne er ventilstillingen for fire-takts motorer. Skønt konstruktører og fabriker i stigende grad fremstiller topventilede motorer, skal man ikke rynke på næsen, når man står overfor en sideventilet maskine. Den topventilede motor vil ganske vist yde flere hk og have en bedre acceleration end den tilsvarende sideventilede motor, der til gengæld er billigere at fremstille, har en mere lydløs motorgang, et jævner træk ved få motoromdrejninger og sjældnere behøver justering. For de motorcyklister, der ikke har sportslige ambitioner, men til gengæld kræver en motor, der er let at vedligeholde, og som har en forholdsvis lydløs og sejt trækraft, er den sideventilede maskine at foretrække. Endelig findes der forholdsvis få motorer med

overliggende knastaksel — en motortype, der på flere punkter forener den top- og sideventilede motors gode egenskaber, idet den er meget lydløs, kun sjældent kræver justering og samtidig giver mulighed for en stor ydeevne ved et højt omdrejningstal.

Kompressionsforholdet angiver forholdet mellem det samlede rumindhold over stemplet i nederste og øverste dødpunktstilling. Det er med andre ord motorens slagvolumen + forbrændingskammerets rumindhold divideret med forbrændingskammerets rumindhold. Jo højere en motor er komprimeret, jo større ydeevne og jo mindre benzinforgbrug har den. Det skal dog anføres, at kompressionsforhold på over 6,5 : 1 for større cylinderenheders vedkommende og over 7 : 1 for små cylinderenheder let vil give anledning til tændingsbanken med den benzinkvalitet, der forhandles i dag, hvorfor man må regne med at skulle komprimere disse motorer ned, hvilket let lader sig gøre ved hjælp af ekstra toppakninger eller andre mellem-læg, men samtidig må man regne med en noget lavere motoreffekt.

Dernæst vil vi mane et gammelt og indgroet udtryk i jorden, idet vi overhovedet ikke taler om »3½ og 5 hestes maskiner«,



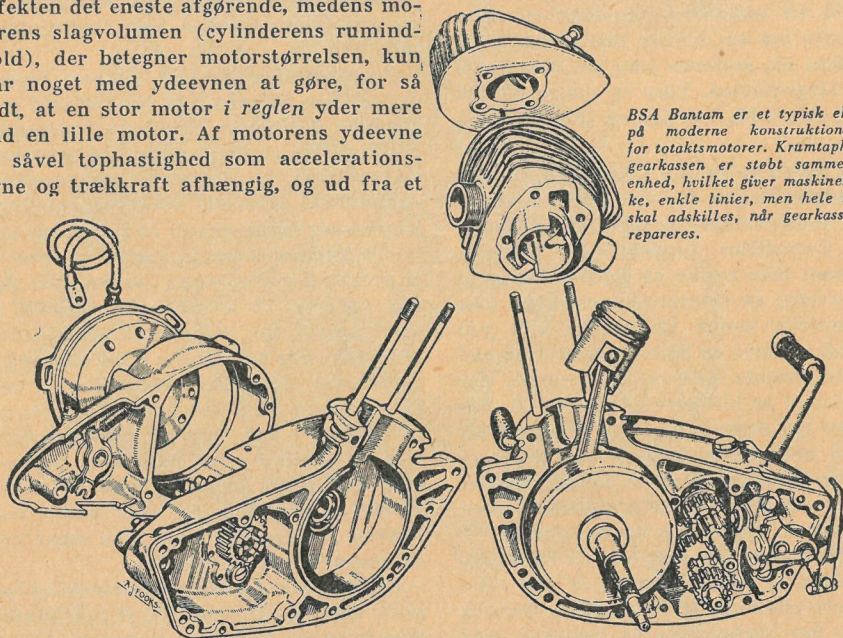
Et snit gennem den topventilede NSU Fox på 98 ccm. Som det ses, overføres kraften fra krumtapaksten gennem knasthjulet til koblingen. Denne motor har en liter-effekt på over 60 hk.

eftersom dette udtryk er begrebsforvirrende og intet som helst har at gøre med »hestek«. Vi vil derimod lægge afgørende vægt på de forskellige motorers effekt, der måles i hestekræfter (hk), og skal man vurdere en motorcykles ydeevne, er motoreffekten det eneste afgørende, medens motorens slagvolumen (cylinderens rumindhold), der betegner motorstørrelsen, kun har noget med ydeevnen at gøre, for så vidt, at en stor motor i reglen yder mere end en lille motor. Af motorens ydeevne er såvel tophastighed som accelerations- evne og trækraft afhængig, og ud fra et

stort materiale har vi kunnet fremstille en lille statistik, der i store træk belyser de forskellige muligheder i forhold til motorenes maksimale effekt. Heraf fremgår det, at 5 hk i en let maskine giver en god marchhastighed på 60 km/t og en tophastighed på ca. 75 km/t for en enkelt person. 7—8 hk i en let maskine (ca. 75 kg) kan bringe tophastigheden op på 100 km/t. 9—12 hk i en mellemsvær maskine giver en tophastighed på ca. 100 km/t for en enkelt person, og tophastigheden falder kun med ca. 5 km/t, når maskinen belastes med to personer, medens marchhastighed på 80 km/t med to personer let klares med denne motoreffekt. På maskiner, der har større ydelse, skal vi indskrænke os til at bemærke, at øget effekt blot giver øget hastighed og trækraft med et større benzinformbrug. 9—10 hk må anses som et minimum for let sidevognskørsel, eftersom en mindre motoreffekt vil medføre konstant brug af gearene på bekostning af såvel brændstofføkonomi som maskinens levetid.

Til almindelig sidevognskørsel med passagersidevogn må man fordre ca. 16 hk som et minimum.

Motorens maksimale effekt opgives som



BSA Bantam er et typisk eksempel på moderne konstruktionspraksis for totaktsmotorer. Krumtaphuset og gearkassen er støbt sammen i en enhed, hvilket giver maskinen smukke, enkle linier, men hele motoren skal adskilles, når gearkassen skal repareres.

ALL OVER THE WORLD —



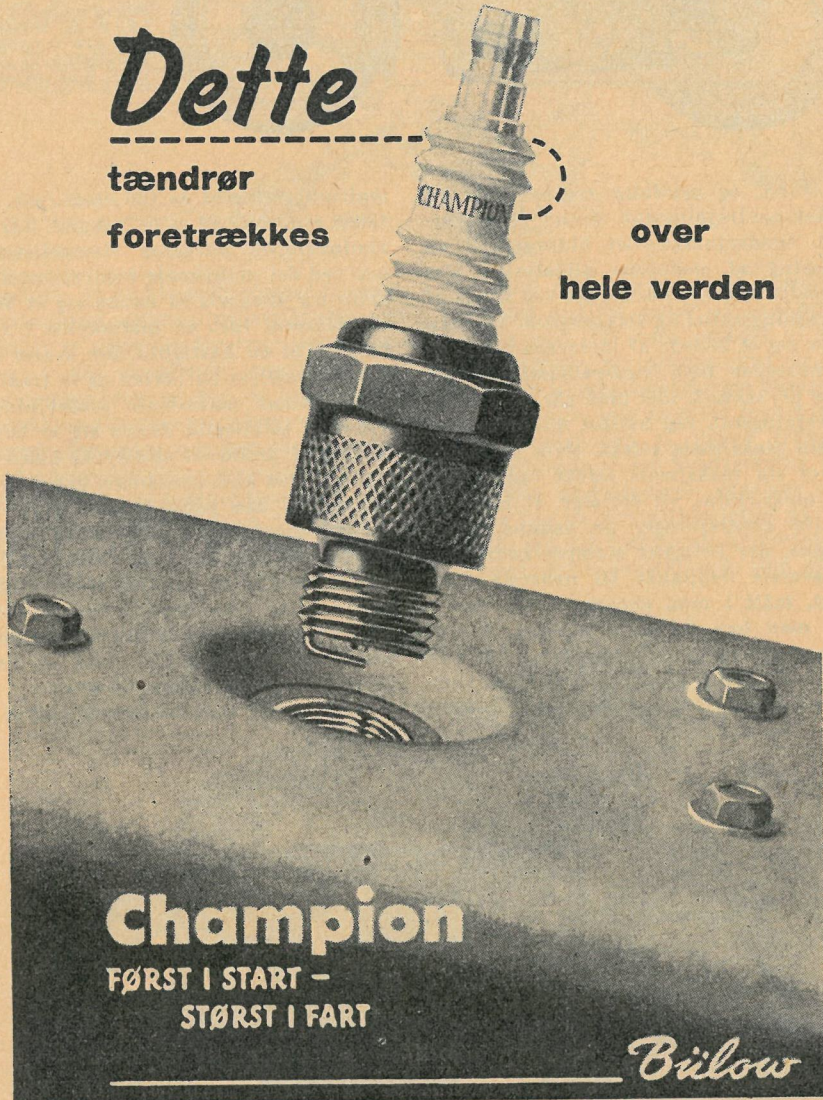
Dette

tændrør

foretrækkes

over

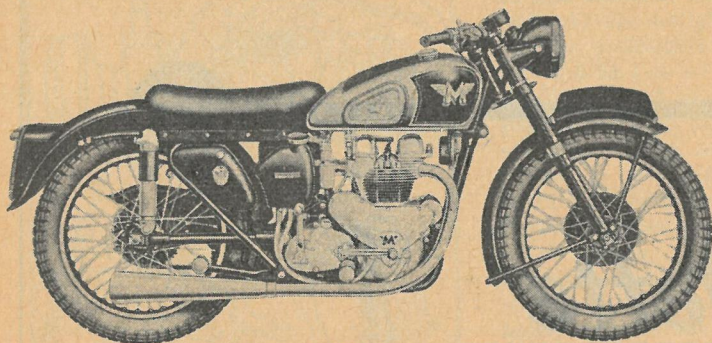
hele verden



Champion

FØRST I START —
STØRST I FART

Bilow

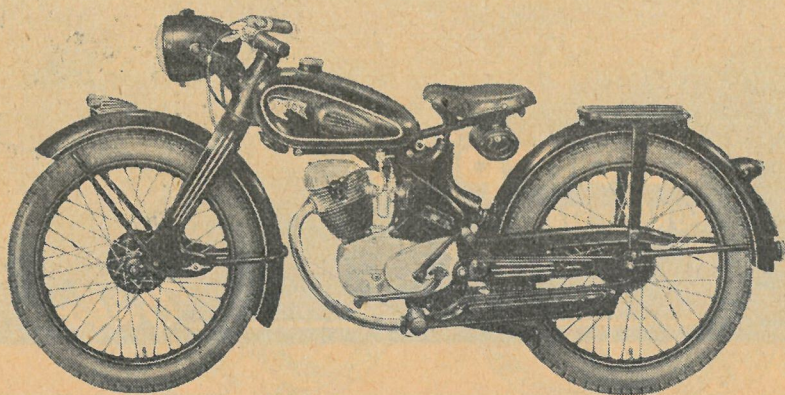


Matchless Super Clubman er en typisk engelsk twin. Baghjulsaffjedringen er ret sværpræget, idet hjulet er ophængt i en svinggaffel og teleskopisk indkapslede fjedre, sammenbygget med hydrauliske støddæmpere er indskudt mellem svinggafflen og stellet. Denne konstruktionsform giver mulighed for en stor slaghøjde og god stabilitet i sideretningen.

sagt i hk, og samtidig angives det ved hvilket omdrejningstal, denne ydelse afgives. Omdrejningstallet bidrager til en vurdering af motorens slidstyrke, idet stempelhastigheden udregnes ved hjælp af omdrejningstallet og slaglængden. Vil man danne sig et billede af motorens slidstyrke, udregner man stempelhastigheden i meter pr. sekund, idet man går ud fra det omdrejningstal, ved hvilket motoren afgiver sin maksimale effekt. Hvis en motor afgiver sin maksimale effekt ved f. eks. 6000 omdr./min., vil det sige, at motoren går 100 omdrejninger pr. sekund. Slaglængden, der betegner stempelvandringen fra øverste dødpunkt til nederste dødpunkt, målt i mm, ganges med 2, hvorefter man har stempelvandringen i mm pr. omdrejning. Er slaglængden i den pågældende motor 90 mm, er stempelvandringen pr. omdrejning 180 mm, og dette

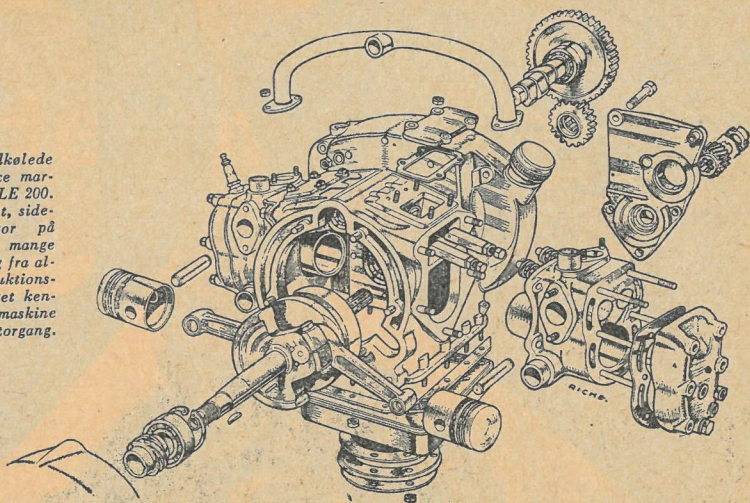
multipliseret med de 100 omdr./sek. giver 18000 mm eller 18 m pr. sekund. Når man almindeligvis udregner stempelhastigheden ved det maksimale omdrejningstal, er dette for skønsvis at danne sig et billede af motoren, idet en motorcykle i reglen køres med en hastighed, der svarer til et område mellem halvdelen og to trediedele af motorens maksimale omdrejningstal. Vil man imidlertid danne sig et konkret billede af motorens slidstyrke i sammenligning med andre motorer, må man tage hensyn til den pågældende motors drejningsmoment, d.v.s. den kraft, motoren afgiver pr. omdrejning, idet gearingen mellem motor og baghjul er afhængig af denne værdi. Den korrekte fremgangsmåde vil derfor være at udregne stempelhastigheden for de forskellige maskiner ved en given hastighed, f. eks. 60 km/t.

Jeg skal dog med det samme oplyse vore



NSU Fox er den mindste firetakter på markedet (93 ccm.). Begge hjul er ophængt i svinggaffler, og stellet består af et kraftigt centralrør.

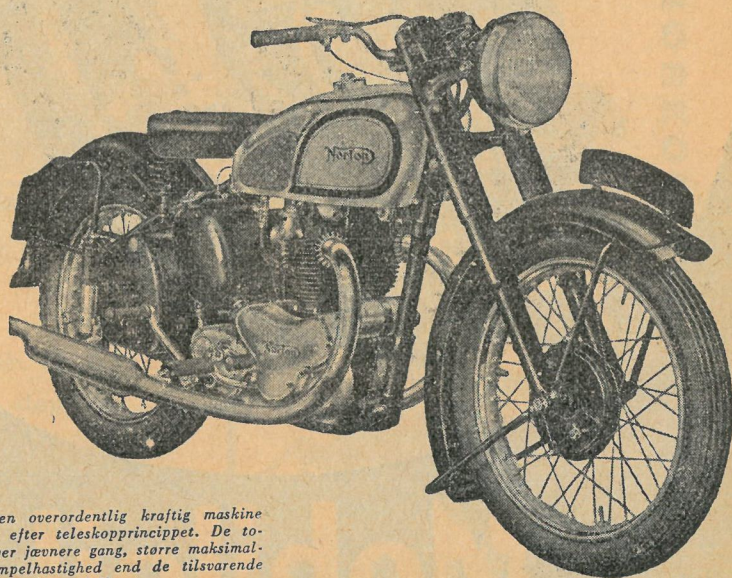
Den eneste vandkølede model på det danske marked er Velocette LE 200. Det er en to-cylindret, sideventilet boksermotor på 200 ccm, der på mange punkter adskiller sig fra almindelig konstruktionspraksis. Et særpræget kendetegn for denne maskine er den lydlose motorgang.



læsere om, at de bliver forskånet for denne udregning, da stempelhastigheden ved 60 km/t er udregnet for hver enkelt maskine i de omstændende specifikationer. Fremgangsmåden er den, at man ud fra bagdækkets dimensioner udregner dækkets omkreds, hvorefter man kan fastslå antallet af omdrejninger på baghjulet over en distance på 60 km, hvilket svarer til antallet af omdrejninger i timen. Når dette tal divideres med 3600, får man antallet af omdrejninger pr. sekund på baghjulet, og

når dette multipliceres med udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul i det højeste gear, får man antallet af motoromdrejninger pr. sekund ved 60 km/t, hvorefter stempelhastigheden udregnes på samme måde, som ovenfor beskrevet.

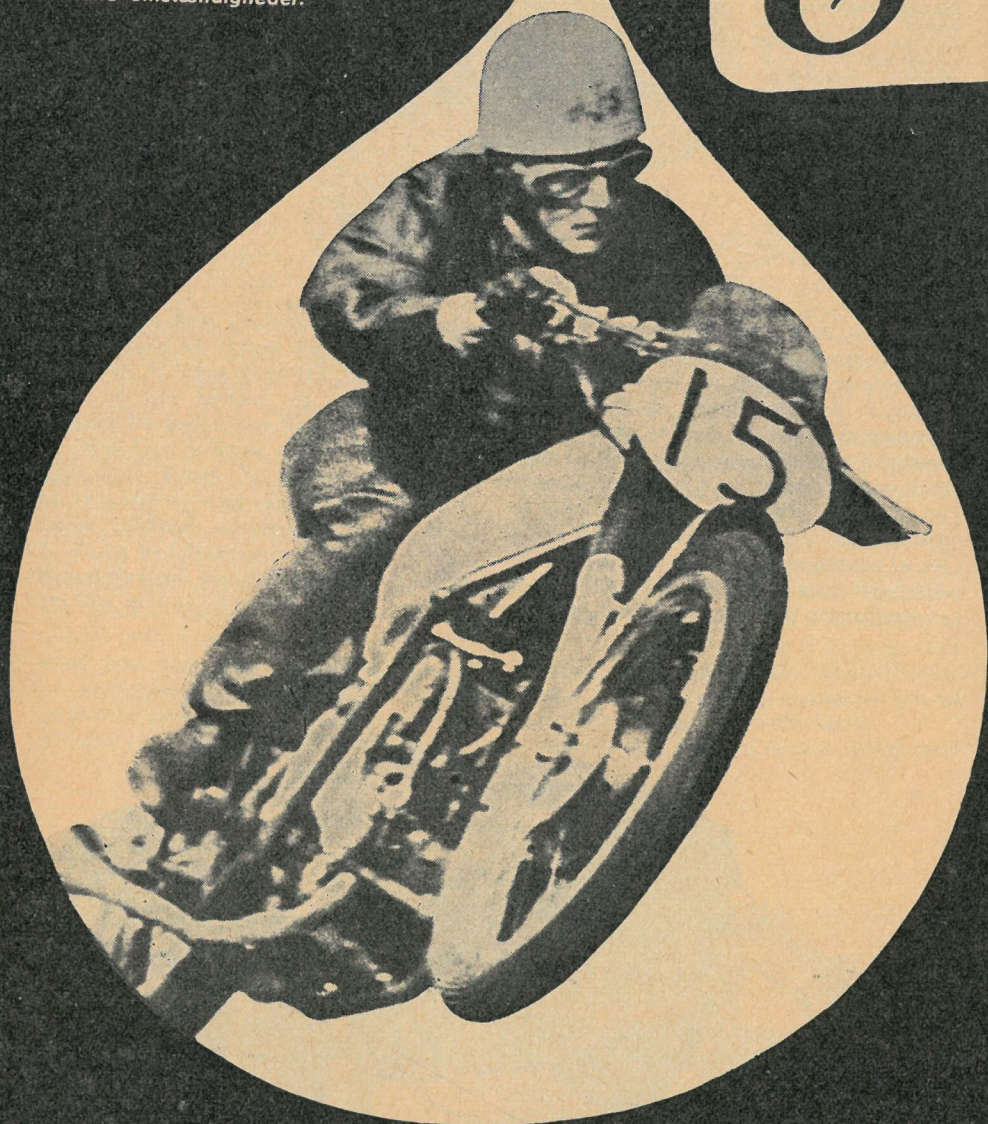
Nødvendigheden af denne fremgangsmåde fremgår af den kendsgerning, at næsten alle en-cylindrede engelske motorcykler har en stempelhastighed på 16—19 m/sek. ved det maksimale omdrejningstal, en værdi der er forbløffende stor, når man



Norton Dominator er en overordentlig kraftig maskine med baghjulsaffjedring efter teleskopprincippet. De to-cylindrede maskiner giver jævnere gang, større maksimal-effekt med lavere stempelhastighed end de tilsvarende encylindrede modeller.

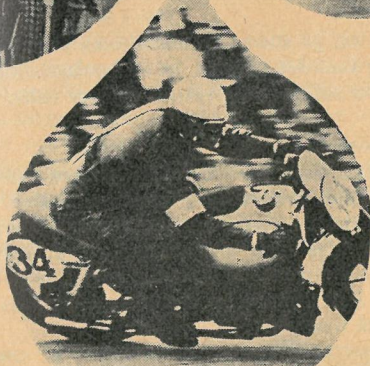
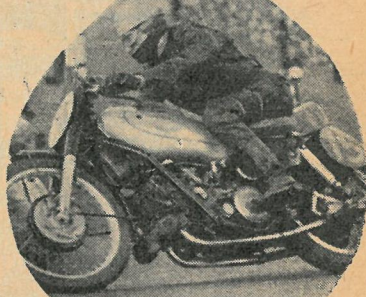
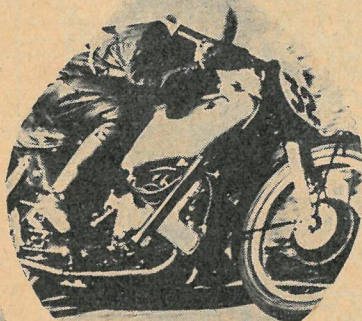
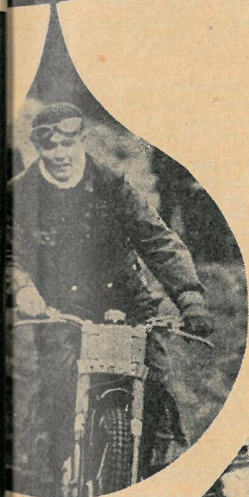
R. L. Graham (AJS)
verdensmesteren fra 1949
— er en af de mange, der
kører med MOBIL OIL
— olien der smører under
alle omstændigheder.

Gen



Mobiloil

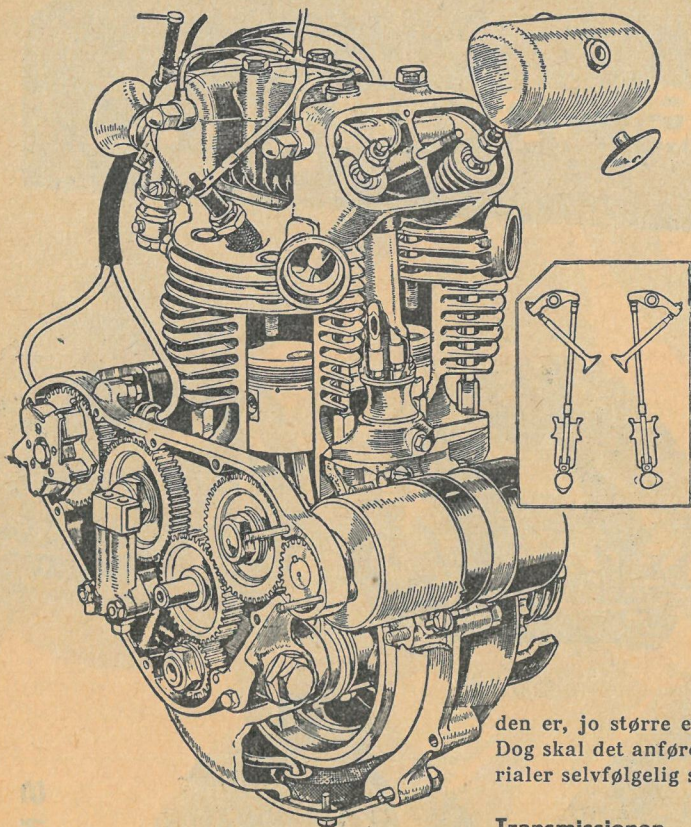
en af de mange...



SMØREOLIESPECIALISTER

Under krævende løb, til bykørsel med mange stop, til almindelig turistikørsel – altid er MOBIL OIL parat til at smøre straks og effektivt.





Triumph 3-T.
De to cylindre er støbt sammen i en blok. De fire ventiler styres af to knastakser og korte stødstænger.

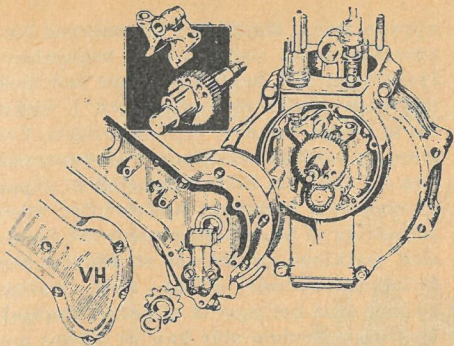
den er, jo større er maskinens slidstyrke. Dog skal det anføres, at de anvendte materialer selvfølgelig spiller en stor rolle.

Transmissionen

Man skal ikke betragte transmissionsystemet som et ligegyldigt mellemed, for selv om de fleste konstruktører udformer transmissionen mellem motor og baghjul efter omtrent de samme principper, har der i de senere år vist sig en tendens til at gå nye veje.

Den almindelige udformning af transmissionsystemet består af et kædetræk mellem motorens og koblingens kædehjul, idet der samtidig finder en udveksling sted svarende til ca. 1 : 2,5. Koblingen er i reglen altid udformet som en flerpladekobling, der løber i oliebad, ligesom også forkæden er indkapslet i en oliebadskasse. Koblingsakslen er fælles med gearkassens indgående aksel. I gearkassen findes 2, 3 eller 4 udvekslingsforhold mellem tandhjul, der er i konstant indgreb og som låses sammen parvis ved hjælp af klokoblinger. På næsten alle moderne gearkassekonstruktioner skiftes gearerne ved hjælp af en fodpedal, der betjener en såkaldt

tager i betragtning, at man endnu ikke har været i stand til at bringe stempelhastigheden op over 20 m/sek. på de mest hurtiggående racervogne. Man kan derfor ved en overfladisk betragtning gå ud fra, at de engelske maskiner har en meget ringe slidstyrke, men regner man stempelhastigheden for de samme maskiner ud ved 60 km/t, vil man opdage, at stempelhastigheden andrager ca. 6—7 m pr. sek. En kontinental letvægtsmotorcykle, der ved sit maksimale omdrejningstal har en stempelhastighed på 7,16 m/sek., har ved 60 km/t en stempelhastighed på 6,93 m pr. sekund, medens en typisk engelsk maskine ved det maksimale omdrejningstal har en stempelhastighed på 19 m/sek. og ved 60 km/t en stempelhastighed på 7,33 m/sek. Af foranstående eksempel vil man forstå værdien af den foretagne udregning af stempelhastigheden i forhold til en given hastighed. Jo lavere stempelhastighe-



En ny motor-konstruktion finder man i de encylindrede Ariel Red Hunter modeller, der kun har en knast til betjening af begge ventiler. Dette lader sig gøre ved at indskyde bestemt formede knastfølgere.

positiv-stop skiftmekanisme, d.v.s. at en fuld bevægelse af gearpedalen kun skifter et enkelt gear, og man kan altså ikke skifte fra 1. til 4. gear i et tag. Gearkassens udgående aksel bærer et lille kæde-hjul, der ved en kæde er forbundet til bag-hjulets store kædehjul således, at der også finder en nedgearing sted mellem gear-kasse og baghjul. I de fleste tilfælde finder der ikke udveksling sted i gearkassen i det højeste gear.

Fra dette almindelige transmissionssystem findes forskellige afvigelser. De maskiner, der har motorens krumtapaksel i maskinens længderetning anvender ofte en tør enkeltplade kobling, der er boltet direkte til motorens krumtapaksel, samt en kardanaksel mellem gearkasse og baghjul. En enkelt tysk letvægter bruger også en tør enkeltplade kobling på krumtapakslen, der ligger på tværs af stellet længderet-

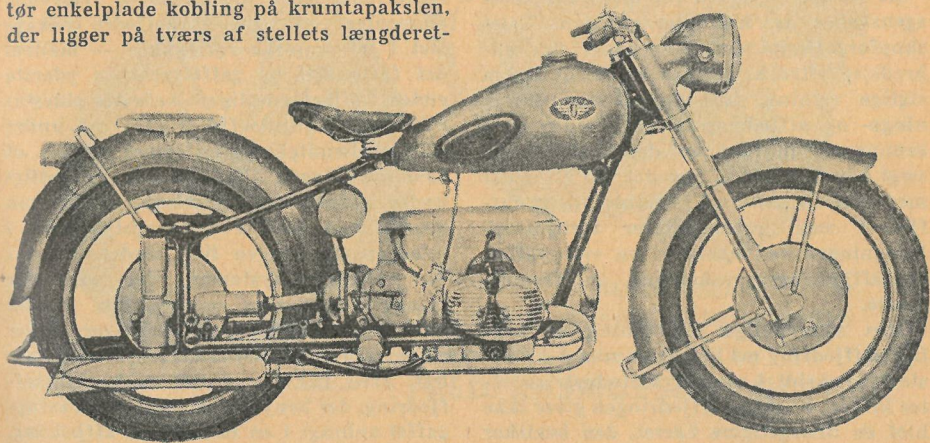
ning, og på siden af koblingen har man også anbragt gearkassen. Disse transmissionssystemer svarer ret nøje til transmissionen i en bil. En engelsk letvægter har koblingen direkte på krumtapakslen, men overfører kraften videre til gearkassen ved hjælp af en forkæde.

Alt tyder på, at man fremtidig vil gå over til denne form for transmission, idet det indebærer den fordel, at koblingen skal overføre motorens drejningsmoment, inden dette er blevet multipliceret op ved en nedgearing. Man kan derfor anvende et mindre koblingsareal og svagere fjedre, hvilket giver en lettere betjening.

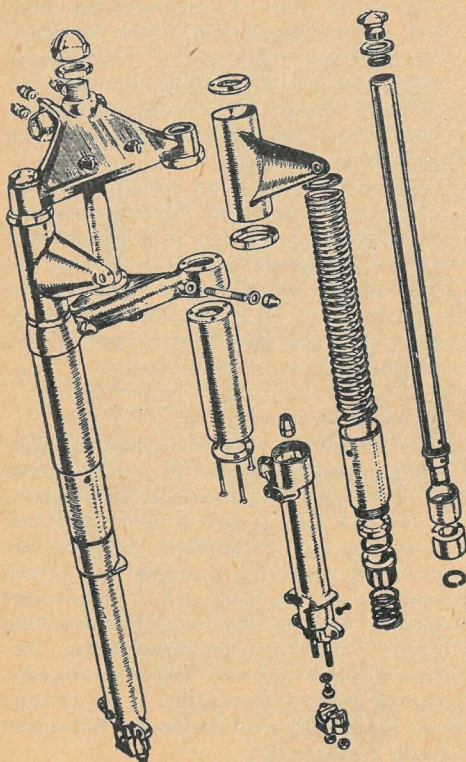
Stelkonstruktionerne

De forskellige stelkonstruktioner behøver ikke megen omtale, idet man altid kan gå ud fra, at stellet er således konstrueret, at det kan tåle de påvirkninger, der kan blive tale om i forbindelse med den pågældende maskine. På næsten alle nyere maskiner er man gået over til at anvende lukkede vuggestel således, at motoren ikke indgår i den bærende konstruktion. Medens de runde stålrør er meget modstandsdygtige overfor vridninger, er de firkantede rør mindst modtagelige for bøjninger i alle retninger.

Selve stellet dimensioner er imidlertid meget afgørende for køreegenskaberne, idet vægtfordeling, akselafstand og tyngdepunkt er afhængige af stellet og motorens ophængning i dette.



Zündapp er meget særpræget i sin konstruktion. Motoren er en to-cylindret boksermotor, der er bygget sammen med gearkassen, i hvilken udvekslingen mellem de forskellige gear finder sted ved hjælp af kædehjul og kæder. Kraftoverføringen til det teleskopaffjedrede baghjul sker ved hjælp af kardanaksel.



De moderne teleskopforgafler er for de større maskiners vedkommende forsynet med hydrauliske dæmpere. Olien presses fra et kammer over i et andet under affjedringen, og på denne måde bliver den bremsende virkning kun svag ved små affjedringsbevægelser og kraftig, når bevægelsen er hurtig og stor.

Af største vigtighed for motorens køreegenskaber er hjulophængningen. Teleskopforgaflerne, der har vundet stor udbredelse efter krigen, er et skridt i den rigtige retning, idet forhjulets påvirknings- og affjedringsretning falder nøje sammen. Samtidig er den uaffjedrede vægt blevet mindre, end det var tilfældet med gitterforgaflerne. Et minimum af uaffjedret vægt repræsenterer forhjulsophængningen ved hjælp af en svinggaffel, og affjedringsegenskaberne er fremraddende.

Den almindelige udbredning af baghjulaffjedring må betragtes som det største fremskridt i motorcykleindustrien efter krigen. Baghjulaffjedringen giver ikke blot en behageligere kørsel, den bevirker tillige, at maskinen ligger betydelig bedre på vejen, hvilket navnlig er mærkbart i

ujævne sving. Maskinens bremseevne forøges betydeligt ved hjælp af baghjulsaffjedringen, idet baghjulet ligger fast mod vejbanen under opbremsningen i stedet for at hoppe hen over vejbelægningen. For store og kraftige maskiners vedkommende kan det ligefrem blive vanskeligt at slippe af med alle motorens hestekræfter uden affjedring af baghjulet, medens det for de små maskiner gælder om at udnytte den forhåndenværende effekt mest muligt, hvilket også betinger et affjedret baghjul. Mod disse fordele står kun en højere anskaffelsespris.

I hovedsagen træffer man to former for baghjulaffjedring, nemlig teleskopaffjedring og affjedring ved hjælp af svinggaffel.

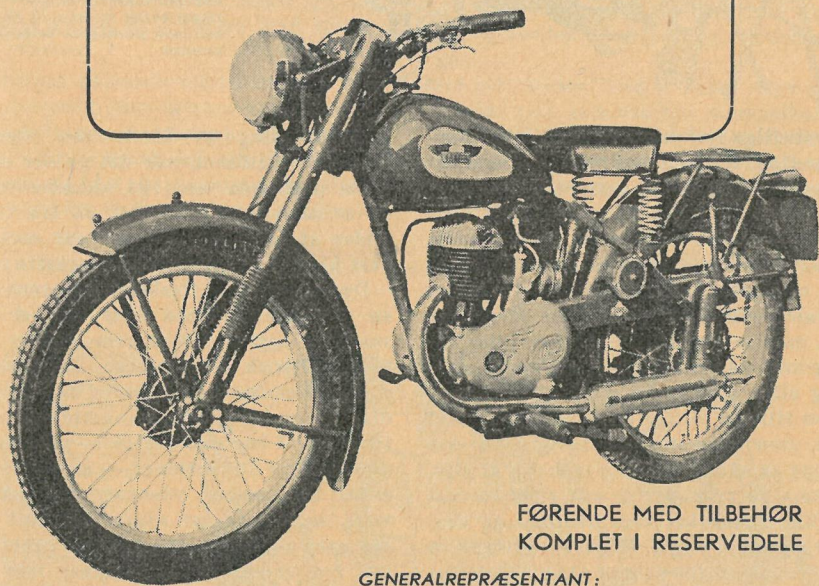
Teleskopaffjedringen består af lodrette skruefjedre indkapslet i teleskopiske rørstykker. En glideblok, i hvilken baghjulsakslen er monteret, aktiverer fjedrene i henholdsvis affjedringsbevægelsen og tilbageslaget. Fordelen ved denne affjedringsmetode består fremfor andre metoder deri, at man kan opnå stor stabilitet i sideretningen, men til gengæld er slaghøjden ret begrænset — i de fleste tilfælde er affjedringsbevægelsen ikke over 40 mm, hvilket dog er tilstrækkeligt til at opnå de gode køreegenskaber.

Affjedring ved hjælp af et baghjul, der er ophængt i svinggaffel, muliggør en stor affjedringsbevægelse, men til gengæld kræves der veldimensionerede lejer til svinggafflen for at opnå den tilstrækkelige stabilitet i sideretningen. I de bedste konstruktionsformer indskydes de fjedrende elementer — i reglen skruefjedre indkapslet i teleskopiske rørstykker — mellem det faste stel og gaffelgrenenes yderste ender, hvilket yderligere befæster sidestabiliteten. Baghjulaffjedringen må under alle omstændigheder udformes således, at kædespændingen ikke ændres væsentligt under affjedringsbevægelsen, af hvilken grund man hælder teleskopstykkerne i teleskopaffjedringen lidt, medens man i de affjedringssystemer, der anvender svinggaffel, drager omsorg for, at det punkt, om hvilket gafflen svinger, ligger så tæt ved gearkassens kædehjul som muligt. Ariel har fremstillet en baghjulsaffjedring, der benytter en meget kort svinggaffel anbragt i en teleskopisk affjedring, og den bue, baghjulet kommer til at beskrive under affjedringen, svarer ret nøje

Den berømte

JAMES

er den mest efterspurgte engelske letvægter verden over, fordi James „ligger på vejen” som ingen anden maskine af denne størrelse, og så er den billig trods sine mange enestående fordele. Model Cadet de Luxe på 125 ccm koster kr. 1750,- excl. omsætningsafgift og model Captain de Luxe på 200 ccm koster kr. 1890,- og kr. 1990,- med fjedrende bagstel excl. omsætningsafgift.



FØRENDE MED TILBEHØR
KOMPLET I RESERVEDELE

GENERALREPRÆSENTANT:

FRED. RASMUSSEN . ODENSE

til en cirkelbue med centrum i gearkassens kædehjul.

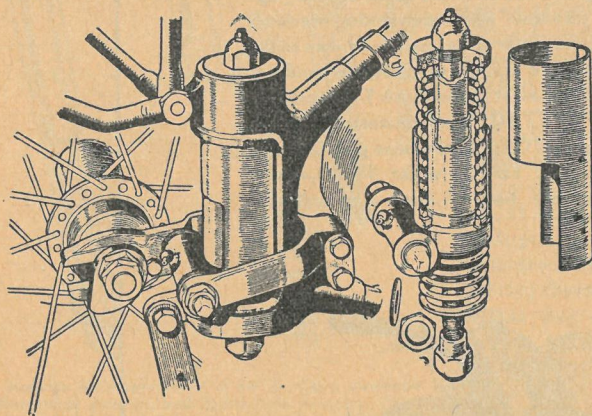
Endelig bør det omtales, at Triumph har fremstillet et fjedrende baghjul, i hvilket affjedringsbevægelsen foregår mellem den stive bagaksel, der er anbragt i det normale stel, og baghjulsnavet. Baghjulet roterer i lejer anbragt på en blok, der affjedres af skruefjedere og styres ved hjælp af en glideblok. Det er indlysende, at denne baghjulsaffjedring byder på den absolut mindst mulige uaffjedrede vægt.

Elektrisk udstyr

Det elektriske udstyr deles i tænding og lys. Tændingen kan foregå ved hjælp af

start er afhængig af en kraftig, gennemført bevægelse af kickstarteren. Magneten kan enten være en svinghjulsagnet, indbygget i motorens krumtaphus, eller et selvstændigt apparat, der drives ved kæde- eller tandhjulstræk fra motoren. Svinghjulsagnet har ikke selvstændige lejer, af hvilken grund den ikke kræver større fornyelser eller vedligeholdelse, mens den selvstændige magnet — hvad enten den er anbragt separat eller bygget sammen med dynamoen i en såkaldt magdyno — er mere sårbar på grund af den slitage, lejerne udsættes for.

Ved man i forvejen, at man vil passe og pleje sin dynamo og akkumulator, er

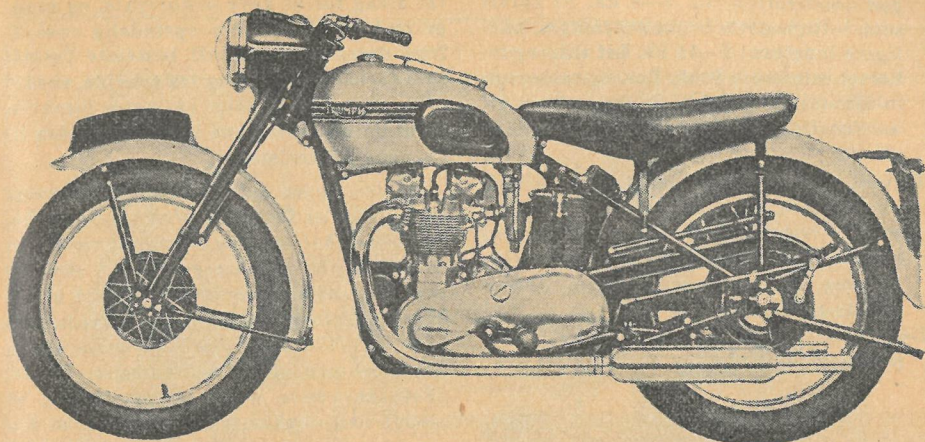


Ariels baghjulsaffjedring består af en kort svinggaffel, i hvilken baghjulet er ophængt, og det fjedrende element består af skruefjedere, indkapslet i teleskopiske rørstykker. Baghjulets bevægelse under affjedringen svarer ret nøje til en cirkelbue med gearkassens kædehjul som centrum.

to forskellige systemer: batteri- eller magnetænding. Batteritændingen betinger, at en dynamo oplader et batteri, der kan levere strøm til en tændingsspole. Batteritænding vil give en kraftig gnist uanset motorens omdrejningstal, blot batteriet er godt opladet. Batteritænding vil under normale driftsforhold give en meget let start, men svigter batteriet af en eller anden grund, kan maskinen være meget vanskelig eller umulig at starte. Batteritændingen tillader tillige en tændingslås med nøgle, men hvor stor betydning man skal tillægge en sådan lås, er vanskelig at sige, eftersom de tyve, der er ude efter en motorcykle, udmærket ved, hvordan de skal klare sig uden nøgle. Magnetændingen er fuldkommen uafhængig af akkumulator og dynamo, og vil derfor kunne præstere en gnist, uanset det øvrige elektriske udstyrs forfatning, men man må erindre, at gnistens kraft er afhængig af den fart, motoren drejes med, af hvilken grund en let

batteritænding at foretrække, men er man lidt glemsom, når det gælder om at fylde destileret vand på akkumulatoren, og er man ikke indstillet på fra tid til anden at rense sin dynamo, gør man sikkert klogt i at foretrække magnetænding.

Dynamoen kan ligeledes udformes som en svinghjulsdynamo eller som et selvstændigt aggregat med rem-, kæde- eller tandhjulstræk fra motoren. De selvstændige dynamoer kan ligesom de selvstændige magneter slides i ankerlejerne, men til gengæld har de i reglen — på grund af deres større dimensioner — en større ydeevne. Dynamoens ydeevne, der måles i watt, kan være ret afgørende, idet man må gøre sig klart, om man vil nøjes med det lys, maskinen er forsynet med som standard, eller om man nødvendigvis må montere ekstra lys for at føle sig sikker ved natkørsel. En dynamo på 35 watt vil således kunne trække en forlygte på 25 watt, tændingen (såfremt motoren har



Triumph Tiger 100 kan ved hjælp af et specielt tilbehør sæt tunes om til en racermaskine med to karburatorer, specielle knaster, stempler o. s. v. Twinsadlen er meget populær i udlandet, men forbudt her i landet.

batteritænding), der kun kræver nogle få watt, samt baglygten på ca. 1,5 watt og endda have et overskud til opladning af dynamoen ved normale kørehastigheder. Bliver man nødt til at udskifte lampen i forlygten med en 35 watt lampe, er det indlysende, at man vil tære på akkumulatoren. Kræver man derfor meget lys, må man også kræve en dynamo med tilsvarende ydeevne.

Maskinens udseende må naturligvis blive en smagssag, men selvom der er en vis tilfredsstillelse ved at køre på en maskine, man selv finder smuk, bør udseendet være underordnet, blot de tekniske specifikationer opfylder de krav, man må stille til

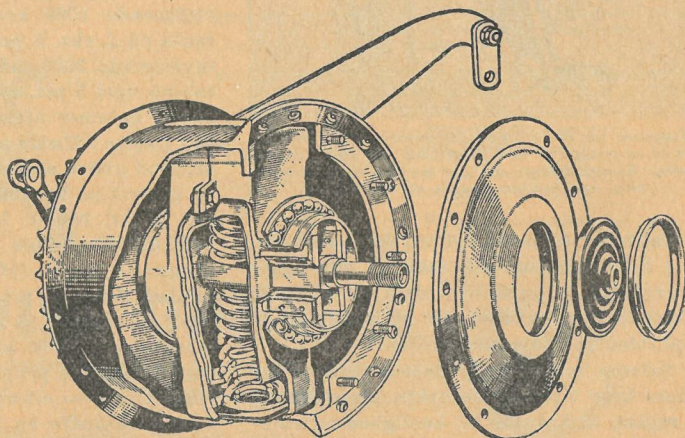
såvel kørselsøkonomi som køreegenskaber og komfort.

Skal man sammenholde det foranstående i en kort oversigt, må »valgskemaet« komme til at se således ud:

En eller flere cylindre? Stempelhastigheden afgør slidstyrken. Jo flere cylindre, des jævner træk, men samtidig større vedligeholdelsesarbejde og -omkostninger.

Hvor stor motor? Lad effekten være afgørende, men sammenlign stempelhastighed og effekt for de forskellige motorer; søg stor effekt ved lav stempelhastighed. Let bykørsel, nærtrafik, få længere ture: ca. 6 hk. Bykørsel, længere ture,

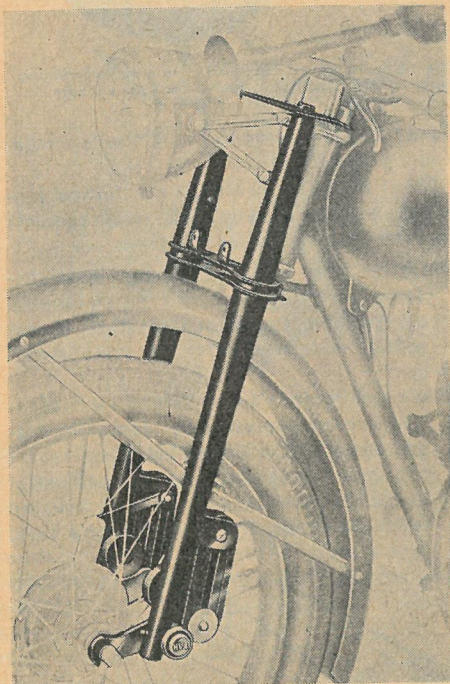
Et snit gennem Triumphs fjedrende baghjul viser den simple, men solide konstruktion. Akslen, fjedrene og den inderste styrecylinder er fæstet. Cylinderdækslet kan bevæges op og ned, holdt på plads af nogle glideplaner, der går over en fast glideblok på akslen. Cylinderdækslet bærer det ene sæt lejeskåle, og hjulromlen er forsynet med de modsvarende skåle. Yderst ligger en gummipakning, der lukker støvtæt og tillader bevægelse mellem hjul og aksel.



god acceleration: ca. 7—8 hk. Al kørsel solo, lejlighedsvis bagsædepassager, hurtigere langture: 9—14 hk. Let sidevognskørsel minimum 9 hk. Passagersidevogn minimum 14—16 hk. Stigende krav til acceleration og tophastighed, stigende effekt.

To-takt eller firetakt? Totakt giver let vedligeholdelse, som begyndere kan klare selv. Fire-takt giver større effekt ved samme slagvolumen og mindre benzinforbrug. Fire-takt er i reglen dyrere end to-takt.

Baghjulsaffjedring? Ja, hvis anskaffelsesprisen tillader det.



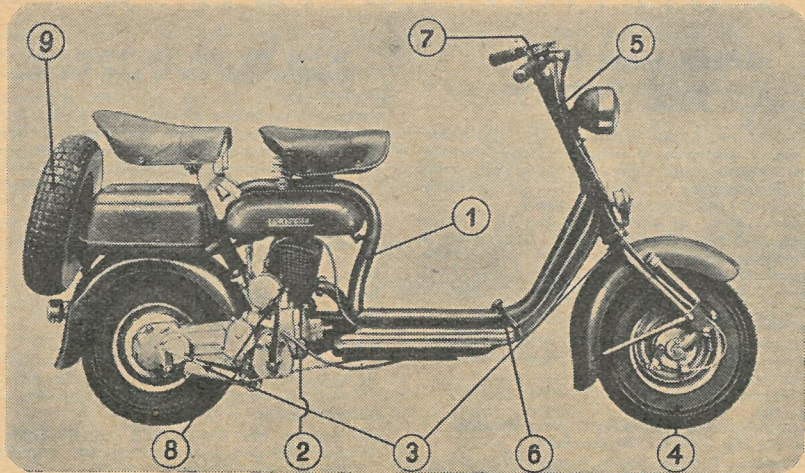
Husvarna har en særpræget forhjulsophængning bestående af en svinggaffel med gummibånd som fjedrende element. Gummibåndene, der har en kraftig egendæmpning, overflodiggør brugen af støddæmpere.

Indenfor de motorcykler, der kan komme i betragtning, må man så yderligere undersøge de forskellige dele for at finde frem til den maskine, der på bedste måde opfylder de krav, man stiller.

Selvom man i begyndelsen ikke stiller store krav til en motorcykle, viser det sig i reglen, at kravene til hastighed og køreegenskaber stiger, efterhånden som man

får smag for at køre motorcykle, og mange motorcyklister, der oprindeligt anskaffede deres maskiner til bestemte formål som f. eks. kørsel til og fra arbejde, ønsker ofte, at de havde valgt en større maskine, fordi de nu også gerne vil anvende den til længere ferierejser.

På den anden side skal man også vogte sig vel for at få for stor en maskine. Begynderne skal først og fremmest være varsomme, fordi en motorcykle på f. eks. 500 ccm (20—30 hk) har et meget stort kraftoverskud i forhold til sin vægt. Tophastigheder på 150 km/t er ikke usædvanlige for maskiner af denne størrelse, og det skal ikke være nogen hemmelighed, at mange motorcykleulykker skyldes, at kørerens rutine og erfaring ikke står på højde med maskinens ydeevne. Der er imidlertid også økonomiske forhold, der gør sig gældende, og mest iøjnefaldende er selvfølgelig de større driftsudgifter, og navnlig benzinforbruget er af betydning med de nuværende priser. Mindre iøjnefaldende, men nok så betydningsfuld er den større kapitalinvestering, en stor maskine kræver. Når man køber en motorcykle, må man erindre, at den ikke holder hele livet, og en afskrivning med 10 pct. om året må anses for en lav procentsats, sammenlignet med de faktiske forhold. Det er derfor klart, at des større anskaffelsessummen er, des større bliver afskrivningen, og des større bliver rentetabet af den investerede kapital. Har man f. eks. 5000 kroner disponibel til at anskaffe en motorcykle for, og man nøjes med at købe en maskine til 3000 kroner, vil man af de resterende 2000 kroner kunne opnå en rente på f. eks. 5 pct., medens man af de investerede 3000 må regne med et rentetab på også 5 pct. eller kr. 150,— om året. Dertil kommer afskrivning på maskinen, der i dette tilfælde er kr. 300,— det første år. Med andre ord et tab på kr. 450,— og en gevinst på kr. 100,—, eller ialt et årligt tab på kr. 350,—. Investerer man straks hele det disponible beløb, bliver afskrivningen kr. 500,— (10 pct. af 5000) og rentetabet 250,— (5 pct. af 5000) eller ialt et tab det første år på kr. 750,—. Vælger man maskinen til 3000 kroner og lader de øvrige disponible penge stå, vil man med et ringe tillæg — eller måske uden tillæg — kunne anskaffe en ny maskine, den dag den gamle er slidt op.



*- til daglig transport
og søndagssport...*

Den nye

Lambretta

scooter

Scooteren er det økonomiske, moderne og elegante køretøj, som fremtiden vil gøre populær.



Den er manøversikker, renlig at køre og bruger ved normal hastighed kun ca. 1 liter pr. 50 km.

Der er service og reservedele til LAMBRETTA overalt i Danmark hos de mange aut. BUR-WAIN-forhandlere!

1 Stellet er fremstillet af lette stålrør i meget stærk konstruktion.

2 Den lavliggende motor giver stabilitet, elegance og sikkerhed.

3 Afhjædningen af begge hjul virker meget elastisk og komfortabel.

4 Pirelli lavtryksflurtingene og den fine afhjædning giver ideel kørsel.

5 Styretøjets store drejevinkel: 60°, sikrer en god manøvre-evne.

6 Bremserne er fuldstændig afkølede. Tromlerne deformeres ikke. Der er stangtræk til baghjulsbremse.

7 Gearkassens tandhjul er i konstant indgreb hvilket giver lydløs og let gearskiftning ved hjælp af det drejelige koblingsgreb.

8 Karburatoren er anbragt meget let tilgængelig.

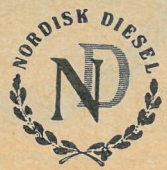
9 Der kan monteres reservebaghjul bagpå.

NORDISK DIESEL A/S

Borgmester Christiansensgade 55

KØBENHAVN V. — TELEFON CENTRAL 3812

Bur. Wain forhandlere over hele landet.



SPECIFIKATIONER OVER

ADLER, model M 100

Fabrikant: Adlerwerke A.G., Frankfurt (Main).
Importør: AJS ICI, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 50 mm, slaglængde: 50 mm, slagvolumen 98 ccm, kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 4,1 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7.00 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tor enkeltplade. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 23,8:1, 2. gear 13,7:1, 3. gear 8,02:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $1\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse: 2,50-19.

Stelkonstruktion: Dobbelt rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel med indkapslede spiralfjedre og friktionsdæmpere, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: Støtteben på fodhvilerner.

Bagsæde: Nei.

Benzintank rummer: 7 liter, heraf 1 liter på reserve.

Brems: 125 mm diameter, 20 mm brede.

Elektrisk anlæg: Fabrikat Norris, 6 ampéretimer på akkumulator. Magnet med lysspoler 25/30 watt. Tænding: Magnet.

Udstyr: Speedometer, værktøjsrum i benzinbeholder.

Dimensioner: Akselafstand: 1200 mm. Sadelhøjde:

660 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde:

650 mm. Egenvægt: 65 kg.

Benzinforbrug: 1,9 liter pr. 100 km (52 km pr. liter).

Tophastighed: 70 km/t.

Pris: Kr. 1950,— excl. omsætning, kr. 2710,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Gearkassen er monteret i krumtapakslens forlængelse.

AJS, model 16 M

Fabrikant: Associated Motor Cycles Ltd., London.
Importør: Fred. Rasmussen, Odense.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 69 mm, slaglængde: 93 mm, slagvolumen: 347 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 6,35:1, maksimal motoreffekt: 16,8

hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,86 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ ". Kobling: Tor flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,5:1, 2. gear 10,2:1, 3. gear 7,5:1, 4. gear 5,8:1. Gearkasse til baghjul: $5\frac{1}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: For og bag samt støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Brems: 140 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampéretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 35 watt. Tænding: Magnet.

Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Ampéremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand 1366 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 156 kg.

Benzinforbrug: 3,12 liter pr. 100 km (32 km pr. liter).

Tophastighed: 115 km/t.

Pris: Kr. 2950,— excl. omsætning, kr. 3830,— incl. omsætning.

AJS, model 16 MS

Samme specifikationer som model 16 M med følgende undtagelser:

Hjulophængning: baghjul: Svinggaffel med teleskopaffjedring og hydraulisk dæmpning.

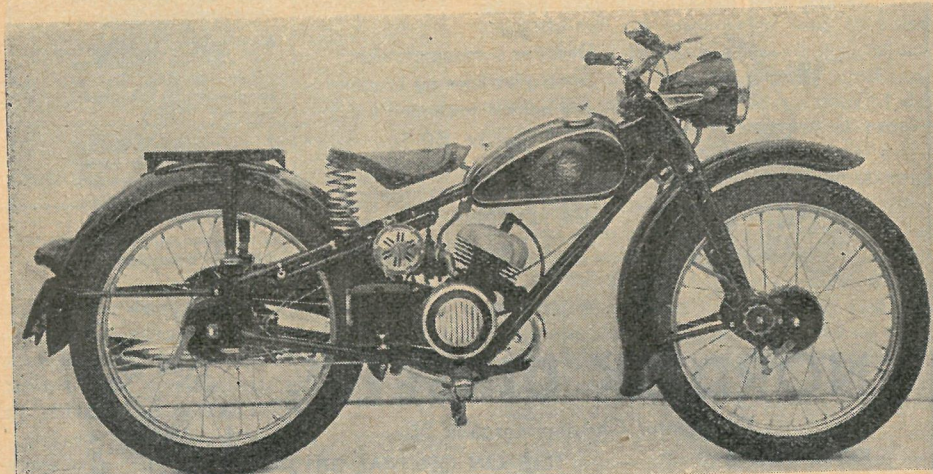
Stativ: For og i midten samt støtteben.

Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm. Egenvægt 172 kg.

Pris: Kr. 3250,— excl. omsætning, kr. 4250,— incl. omsætning.

AJS, model 18

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 825 mm, slaglængde: 93 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet, kompres-



Adler 98 cm har forhjulet ophængt i en svinggaffel, der aktiverer indkapslede spiralfjedre, medens affjedringsbevægelsen dæmpes af indstillelige friktionsdæmpere. Transmissionssystemet er meget interessant, idet gearkassen ligger i krumtapakslens forlængelse med indskud af en tor enkeltplade kobling, nøjagtig på samme måde som i en bil.

MOTORCYKLERNE I FORUM

sionsforhold: 5,97, maksimal motoreffekt: 22,2 hk ved 5200 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,48 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 5/16''$. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,4:1, 2. gear 8,8:1, 3. gear 6,4:1, 4. gear 5,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8'' \times 3/8''$. Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: For og bag samt støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 140 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 35 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1366 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 160 kg.

Benzinforbrug: 3,33 liter pr. 100 km (30 km pr. liter).

Tophastighed: 140 km/t.

Pris: Kr. 3500,— excl. omsætning, kr. 4600,— incl. omsætning.

AJS, model 18 S

Samme specifikationer som model 18 med følgende undtagelser:

Hjulophængning: baghjul: Svinggaffel med teleskopisk affjedring og hydraulisk dæmpning.

Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm. Egenvægt: 176 kg.

Pris: Kr. 3800,— excl. omsætning, kr. 5020,— incl. omsætning.

AJS, model 20 „Spring Twin“

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 66 mm, slaglængde: 72,8 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 8:1. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,87 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 5/16''$. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,4:1, 2. gear 8,8:1, 3. gear 6,4:1, 4. gear 5,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8'' \times 3/8''$. Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Svinggaffel med teleskopaffjedring og hydraulisk dæmpning.

Stativ: For og i midten samt støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 18 liter, heraf 1 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 140 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 45 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol. Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm. Fri højde fra jorden: 139 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 181 kg.

Tophastighed: 145 km/t.

Pris: Kr. 4000,— excl. omsætning, kr. 5300,— incl. omsætning.

AJS, model 16 MC og 16 MCS trialmodel

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 69 mm, slaglængde: 93 mm, slagvolumen: 347 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 5,88:1, maksimal motoreffekt: 16,8 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 9,32 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 5/16''$. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,9:1, 2. gear 13,7:1, 3. gear 8,4:1, 4. gear 6,5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8'' \times 3/8''$. Dækstørrelse for: 3,00-21, bag 4,00-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: For og bag samt støtteben.

Benzintank rummer 10 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 1,7 liter.

Bremser: 140 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Tænding: Racer magnet. Tændrør: Nr. 32.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1340 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 138 kg.

Særlige bemærkninger: Som ekstraudstyr kan leveres: Komplet lysanlæg, højkomprimerende stempel, specielle knaster og udblæsningsrør. Model 16 MCS har samme specifikationer som ovenstående, men baghjulet er ophængt i svinggaffel med teleskopaffjedring.

AJS, model 18 C og 18 CS trialmodel

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 82,5 mm, slaglængde: 93 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 5,97:1, maksimal motoreffekt: 22,2 hk ved 5200 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,32 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 5/16''$. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,5:1, 2. gear 12,2:1, 3. gear 7,5:1, 4. gear 5,8:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8'' \times 3/8''$. Dækstørrelse for: 3,00-21, bag: 4,00-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Benzintank rummer 10 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 1,7 liter.

Bremser: 140 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Tænding: Racer magnet. Tændrør: Nr. 32.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

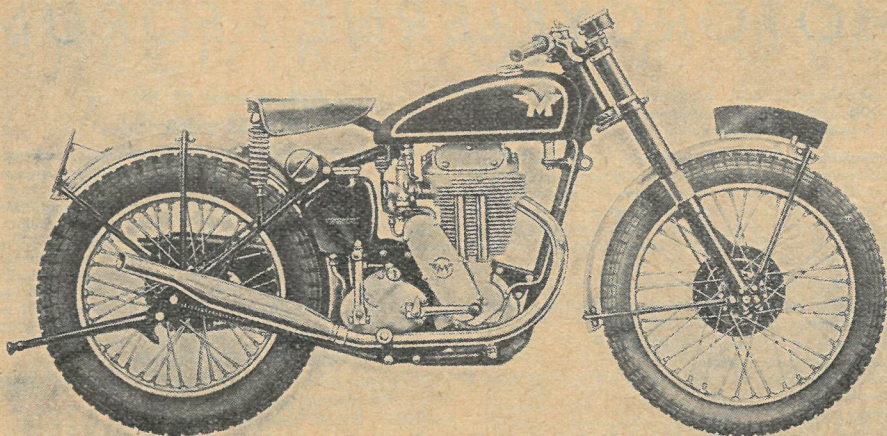
Dimensioner: Akselafstand: 1340 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 140 kg.

Pris: Kr. 4200,— excl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Som ekstraudstyr kan leveres: Speedometer, komplet elektrisk anlæg, specielle knaster og udblæsningsrør. Model 18 CS har samme specifikationer som ovenstående, men baghjulet er ophængt i svinggaffel med teleskopaffjedring. Pris excl. omsætning: Kr. 4500,—.

AJS, model 7 R, T.T. racer

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 74 mm, slaglængde: 81 mm, slagvolumen 347 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 8,4:1. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,54 meter pr. sekund.



AJS og Matchless trialmodeller har haft stor succes i de forløbne sæsoner. De er de eneste trialmodeller, der kan leveres med baghjulsaffjedring.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$.
Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodgear i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 10,09:1, 2. gear 7,06:1, 3. gear 5,94:1, 4. gear 5,23:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse for: 3,00-21, bag: 3,50-20.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Svinggaffel med teleskopaffjedring og hydraulisk dæmpning.

Stativ: Ingen.

Bagsæde: Twinsadel.

Benzintank rummer 18 liter, heraf 1 liter på reserve.

Olietank rummer 4,5 liter.

Bremser: To ledende bremseko på baghjulet.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Tænding: Racer magnet.

Udstyr: Værktøj, pumpe, omdrejningsstæller.

Dimensioner: Akselafstand 1422 mm. Fri højde fra jorden: 139 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 135 kg.

ARIEL, model VH Red Hunter

Fabrikant: Ariel Motors Ltd., Birmingham 29.

Importør: Isidor Meyer, København.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 81,8 mm, slaglængde: 95 mm, slagvolumen 494 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 25 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: torsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,33 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Kobling: Flerplade kobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,6:1, 2. gear 8,0:1, 3. gear 6,0:1, 4. gear 4,7:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse for: 3,00-20, bag: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørstel.

Hjulophængning: forhjul: teleskopgaffel med hydr. dæmpning, baghjul: stiv, baghjulsaffjedring og stikaksel som ekstraudstyr.

Stativ: For og bag, støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 16 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 7" diameter, $1\frac{1}{8}''$ brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Dynamo: 56 watt.

Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1422 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 170 kg.

Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).

Tophastighed: 136 km/t.

Pris: Kr. 3550,— excl. omsætning, kr. 4670,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Ariels baghjulsaffjedring leveres til samtlige modeller undtagen model V.C.H. for ca. kr. 300,— ekstra. Stikaksel leveres som ekstraudstyr for kr. 65,—, stikaksel er standard på model HG.

ARIEL, model NH, Red Hunter

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 72 mm, slaglængde: 85 mm, slagvolumen: 347 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,2:1, maksimal motoreffekt: 20 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Torsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,95 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}''$. Kobling: Flerplade kobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,3:1, 2. gear 10,1:1, 3. gear 7,3:1, 4. gear 5,7:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}''$. Dækstørrelse for: 3,00-20, bag: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydr. dæmpning, baghjul: Stiv baghjulsaffjedring og stikaksel som ekstraudstyr.

Stativ: For og bag, støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 2,3 liter.

Bremser: 7" diameter, $1\frac{1}{8}''$ brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: $13\frac{1}{2}$.

Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: nr. 29.

Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1422 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 157 kg.

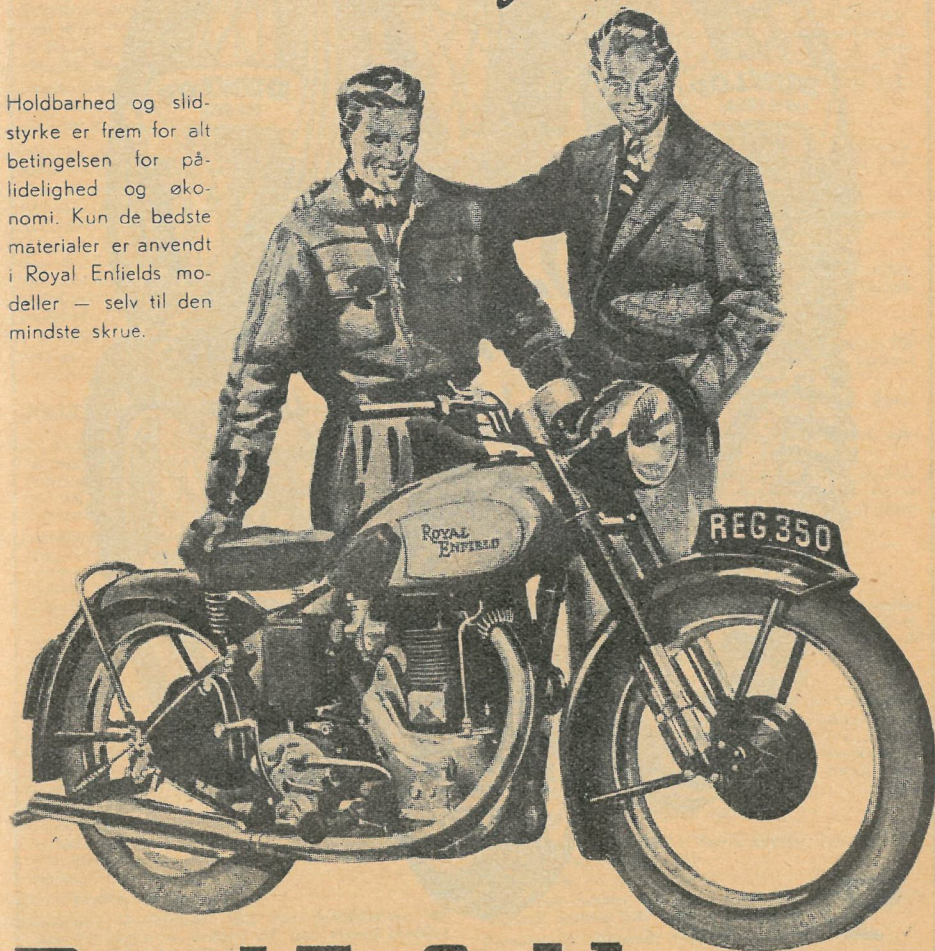
Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).

Tophastighed: 119 km/t.

Pris: Kr. 3290,— excl. omsætning, kr. 4306,— incl. omsætning.

Bedst i det lange Løb!

Holdbarhed og slidstyrke er frem for alt betingelsen for pålidelighed og økonomi. Kun de bedste materialer er anvendt i Royal Enfields modeller — selv til den mindste skrue.



Royal Enfield

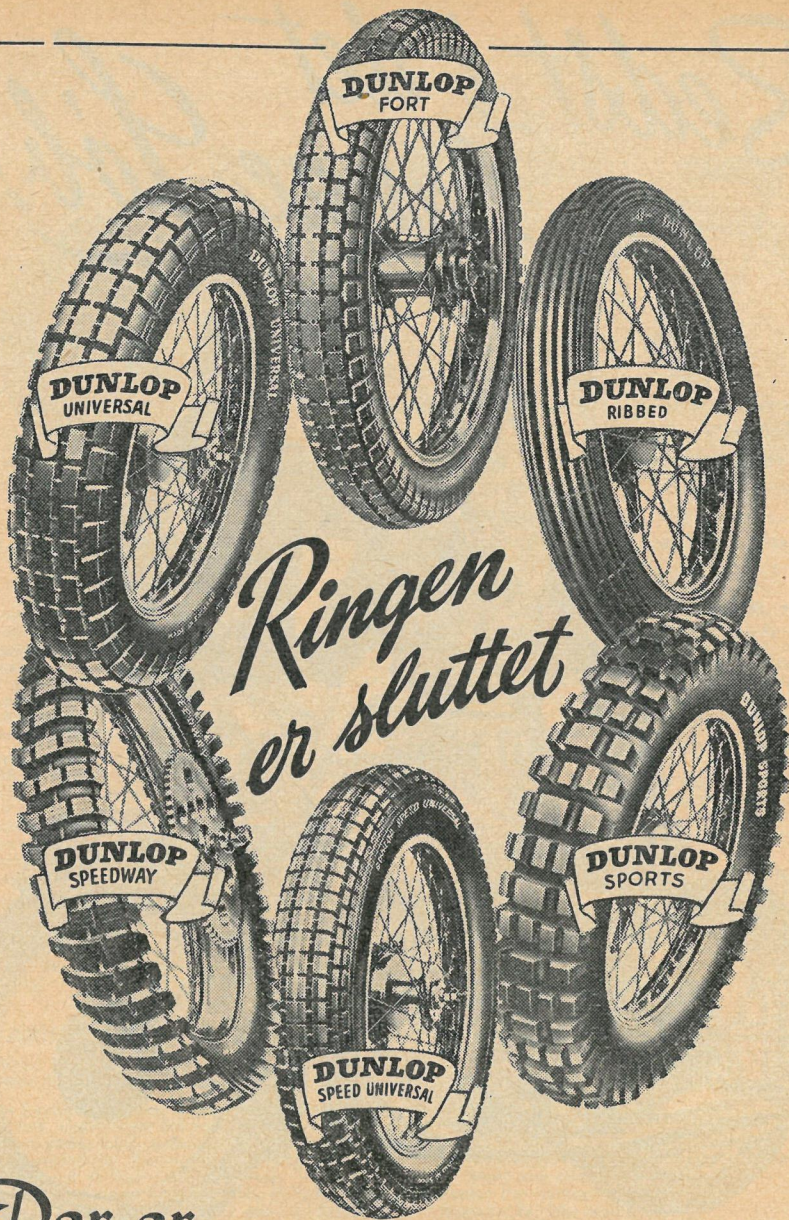
Nærmeste forhandler opgives af:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S, KBHVN. K
Centr. 9846

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S, ÅRHUS
Telf. 14100



Der er

DUNLOP

Dunlop Rubber Co. A/s
Vennemindevej 30,
København Ø.

til ethvert formål

ARIEL, model VB

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 86,4 mm, slaglængde: 102 mm, slagvolumen: 598 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 5,0:1, maksimal motoreffekt: 16 hk ved 4400 omdr./min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,87 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ ". Kobling: Flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,6:1, 2. gear 8,0:1, 3. gear 6,0:1, 4. gear 4,7:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ ". Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydr. dæmpning, baghjul: stiv baghjulsaffjedring og stikaksel som ekstraudstyr.

Stativ: For og bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 16 liter, heraf $\frac{1}{2}$ liter på reserve. Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 7" diameter, $\frac{11}{8}$ " brede.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13,5.

Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: nr. 29.

Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1422 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 165,5 kg.

Benzinforbrug: 3,89 liter pr. 100 km (25,7 km pr. liter). Tophastighed: 104 km/t.

Pris: Kr. 3350,— excl. omsætning, kr. 4390,— incl. omsætning.

ARIEL, model KG, De Luxe Twin

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 24 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,69 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ ". Kobling: Flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,85:1, 2. gear 9,15:1, 3. gear 6,65:1, 4. gear 5,20:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ ". Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,60-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, baghjulsaffjedring og stikaksel som ekstraudstyr.

Stativ: For og bag samt støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 18 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 7" diameter, $\frac{11}{8}$ " brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13 $\frac{1}{2}$. Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: nr. 27 eller 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1422 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 174 kg.

Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).

Tophastighed: 136 km/t.

Pris: Kr. 3850,— excl. omsætning, kr. 5090,— incl. omsætning.

ARIEL, model KH, Red Hunter Twin

Samme specifikationer som model KC med følgende undtagelser:

Maksimal motoreffekt: 27 hk ved 6500 omdr./min.

Dækstørrelse for: 3,00—20, bag: 3,50—19.
Tophastighed: 144 km/t.

Pris: Kr. 4080,— excl. omsætning, kr. 5412,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Polerede porte og topstykker. Hver motor er afprøvet og justeret på prøvestand.

ARIEL, model 4 G

Motor: 4-cylindret, 4-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 997 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,0:1, maksimal motoreffekt: 35 hk ved 5400 omdr./min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,54 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ ". Kobling: Flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,1:1, 2. gear 7,7:1, 3. gear 5,7:1, 4. gear 4,5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ ". Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 4,00-18.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, stikaksel. Baghjulsaffjedring som ekstraudstyr.

Stativ: For og bag, samt støtteben.

Benzintank rummer 18 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 8" diameter, $\frac{11}{4}$ " brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 20. Dynamo: 70 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: nr. 27. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1422 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 186,8 kg.

Benzinforbrug: 4,17 liter pr. 100 km (24 km pr. liter). Tophastighed: 152 km/t.

Pris: Kr. 4970,— excl. omsætning, kr. 6658,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: De 4 cylindre er støbt i en kvadratisk letmetalblok med støbejernforinger. De to krumpaksler er koblet sammen ved hjælp af tandhjul.

ARIEL, model V. C. H.,

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 81,8 mm, slaglængde: 95 mm, slagvolumen: 497 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 26 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørump.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ ". Kobling: Flerplade kobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,9:1, 2. gear 8,8:1, 3. gear 6,5:1, 4. gear 5,15:1. Gearkasse til baghjul. Kæde $\frac{5}{8}$ ". Dækstørrelse for: 3,00-21, bag: 4,00-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørstel.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: Bag.

Benzintank rummer 11,3 liter, heraf 0,5 liter på reserve. Olietank rummer 2,27 liter.

Bremser: 7" diameter, $\frac{11}{8}$ " brede.

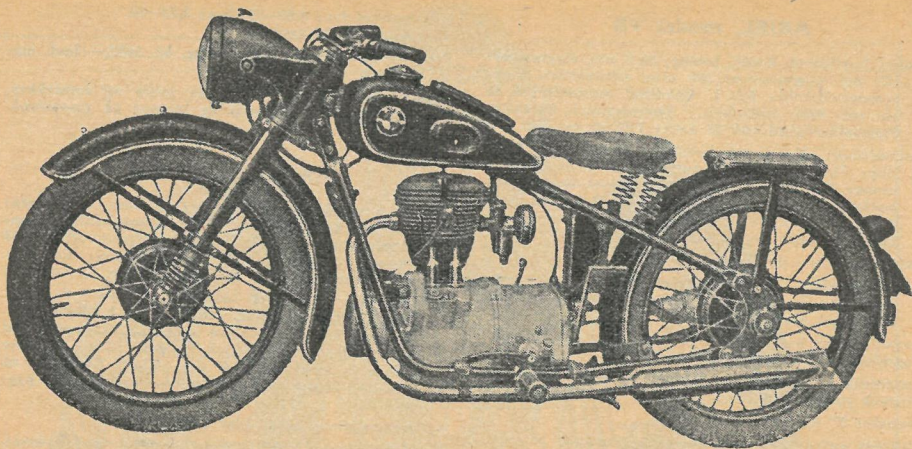
Elektrisk anlæg. Fabrikat: B.T.H. Tænding: Magnet. Tændrør: nr. 29.

Udstyr: Pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1371 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 139 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 136 kg.

Pris: Kr. 4400,— excl. omsætning.

Særlige bemærkninger: En decideret trialmaskine. Cylindren støbt i letmetal med indstøbt stødstangstuneler, støbejernforing, letmetalskerme, leveres uden lygte, horn, dynamo og akkumulator.



BMW model R 24 har ligesom model R 51 2 motor og gearkasse sammenbygget, og transmissionen til baghjulet er en kardanaksel. Dynamoen, der er anbragt foran på motorblokken, drives direkte af krumtapakslen.

BMW, model R 24

Fabrikant: Bayerische Motoren Werke A.G.
Importør: A/S Vilh. Nillemann, Århus, og Skandinavisk Motor Co., København.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 68 mm, slagvolumen: 247 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,75:1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Våd sump med pumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,3 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side samt hjælpehåndtag. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 25,52:1, 2. gear 12,55:1, 3. gear 8,52:1, 4. gear 6,42:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel, kron- og spidshjul med skrårtskærne tænder. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Dobbel, sammenboltet rørstel.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Stiv med stikaksel.

Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 12 liter, heraf 1,5 liter på reserve.
Oliesump rummer 1,2 liter.
Bremsler: 160 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 10. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1350 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden: 108 mm, styrets bredde: 750 mm. Egenvægt: 137 kg.
Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).
Tophastighed: 95 km/t.

Pris: Kr. 2910,— excl. omsetning, kr. 3774,— incl. omsetning.

BMW, model R51/2

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 68 mm, slagvolumen: 494 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motoreffekt: 24 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Våd sump med pumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,53 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side samt hjælpehåndtag. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14:1, 2. gear 8,86:1, 3. gear 6,61:1, 4. gear 5,05:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel,

kron- og spidshjul med skrårtskærne tænder. Dækstørrelse: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Slagloddet, dobbelt rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med dobbeltvirkende hydraulisk støddæmper, baghjul: teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 14 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Oliesump rummer 2,5 liter.

Bremsler: 200 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Bosch. Ampèretimer på akkumulator: 20. Dynamo: 75 watt. Tænding: Batteri.

Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1430 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 120 mm, styrets bredde: 815 mm. Egenvægt: 170 kg.

Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).

Tophastighed: 140 km/t.

Pris: Kr. 5275,— excl. omsetning, kr. 7112,— incl. omsetning.

Særlige bemærkninger: Boksermotor med 2 karburatorer, fælles luftfilter indbygget i motorblokken.

BSA, model DI

Fabrikant: BSA Cycles Ltd., Birmingham 11.

Importør: BSA Motors & Cycles, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 123 ccm, kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 5 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:24. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,94 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $3/8" \times 1/4"$. Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,1:1, 2. gear 11,7:1, 3. gear 7,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $1/2"$. Dækstørrelse: 2,75-19.

Stelkonstruktion: Svejet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Stiv baghjulsaffjedring som ekstrandstyr.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Nej.

Benzintank rummer: 7,8 liter, heraf 0 liter på reserve.

Bremsler: 5" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Wico-Pacy eller Lucas. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 27.

Udstyr: Værktøj og pumpe, bagagebærer.

Dimensioner: Akselafstand: 1270 mm, Sadelhøjde: 711

mm. Fri højde fra jorden: 108 mm, styrets bredde: 673 mm. Egenvægt: 69,4 kg.
Benzinforbrug: 2,52 liter pr. 100 km (39,6 km pr. liter).
Tophastighed: 74 km/t.
Pris: Kr. 1800,— excl. omsætning, kr. 2250,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Denne model kan også leveres med Lucas 45 watt dynamo, akkumulator og batteritænding.

BSA, model C 10

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 249 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 5:1, maksimal motoreffekt: 8 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,82 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2'' \times 305''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,5:1, 2. gear 9,8:1, 3. gear 6,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $1/2'' \times 305''$. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme. **Hjulophængning:** forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, baghjulsaffjedring mod ekstra.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 11,3 liter, heraf 0 liter på reserve.

Olietank rummer 2,27 liter.

Bremser: $5 1/2''$ diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændør: Nr. 24. Ladekontrol: Ampèremeter og kontrollampe.

Udstyr: Speedometer, bagagebærer, pumpe og værktøj. Dimensioner: Akselafstand: 1321 mm. Sadelhøjde: 724 mm. Fri højde fra jorden: 101 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 122 kg.

Benzinforbrug: 3,45 liter pr. 100 km (29 km pr. liter).

Tophastighed: 95 km/t.

Pris: Kr. 2400,— excl. omsætning, kr. 3060,— incl. omsætning.

pressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 17 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,08 m pr. sekund.
Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2'' \times 305''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,7:1, 2. gear 11,5:1, 3. gear 7,4:1, 4. gear 5,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8'' \times 1/4''$. Dækstørrelse: 3,25—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, baghjulsaffjedring mod ekstra kr. 235,—.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 7'' diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 156 kg.

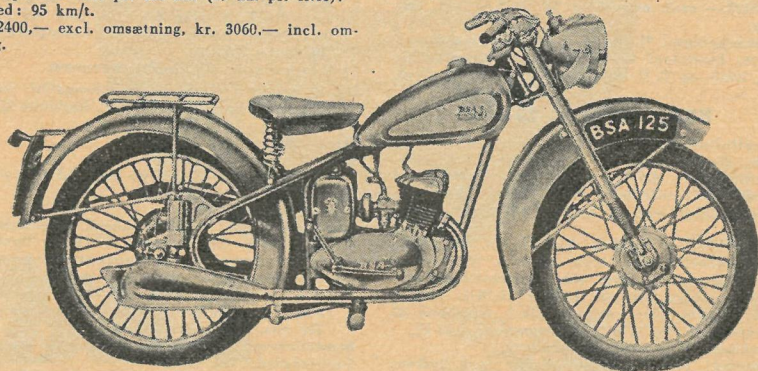
Benzinforbrug: 3,3 liter pr. 100 km (30,2 km pr. liter).

Tophastighed: 113 km/t.

Pris: Kr. 2950,— excl. omsætning, kr. 3830,— incl. omsætning.

BSA, model B 32 „Competition“

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 71 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 348 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 17 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 9,64 m pr. sekund.



BSA Bantam leveres ligesom alle de øvrige BSA modeller med teleskopisk baghjulsaffjedring.

BSA, model C 11

Samme specifikationer som model C 10 med følgende undtagelser:

Topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5400 omdr./min. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,51 m pr. sekund. Dækstørrelse: 3,00—20.

Fri højde fra jorden: 127 mm. Egenvægt: 129 kg.

Tophastighed: 104 km/t.

Pris: Kr. 2485,— excl. omsætning, kr. 3179,— incl. omsætning.

BSA, model B 31

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 71 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 348 ccm, topventilet. Kom-

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2'' \times 0,305''$.

Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,1:1, 2. gear 14,5:1, 3. gear 9,3:1, 4. gear 7,1:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8'' \times 1/4''$. Dækstørrelse for: 2,75—21, bag: 4,00—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydr. dæmpning, baghjul: Stiv baghjulsaffjedring mod ekstra.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 7'' diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på ak-

kumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter. Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe. Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 800 mm. Fri højde fra jorden: 158 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 157 kg. Benzinforbrug: 3,5 liter pr. 100 km (28,6 km pr. liter). Tophastighed: 97 km/t. Pris: Kr. 3450,— excl. omsætning, kr. 4530,— incl. omsætning.

BSA, model B 32 Gold Star

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 71 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 348 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 7,75:1, maksimal motoreffekt*). Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,6 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times 0,305. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,7:1, 2. gear 11,5:1, 3. gear 7,4:1, 4. gear 5,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse for: 2,75-21, bag: 4,00-19.

Stelkonstruktion:

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,85 liter.

Bremser: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør*). Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, speedometer og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 800 mm. Fri højde fra jorden: 159 mm, styrets bredde: 714 mm. Egenvægt: 170 kg.

Benzinforbrug*).

Tophastighed*).

Pris: Kr. 4125,— excl. omsætning, kr. 5475,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: *) Denne model kan leveres med stempler, knastaksel og gearkasseaksel passende til turist-, trial- og T. T.-kørsel. Se fabrikkens håndbog.

BSA, model M 20

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 82 mm, slaglængde: 94 mm, slagvolumen: 496 ccm, sideventilet, kompressionsforhold: 4,9:1, maksimal motoreffekt: 14 hk ved 4200 omdr./min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,15 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times 0,305". Kobling: Flerplade i olie. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,76:1, 2. gear 10,87:1, 3. gear 6,95:1, 4. gear 5,28:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse for: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv, baghjulsaffjedring med extra.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,6 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,85 liter.

Bremser: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 24. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 714 mm. Egenvægt: 167,5 kg.

Benzinforbrug: 4,33 liter pr. 100 km (23,1 km pr. liter).

Tophastighed: 103 km/t.

Pris: Kr. 3300,— excl. omsætning, kr. 4320,— incl. omsætning.

BSA model B 33

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 85 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 499 ccm, topventilet, kom-

pressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 23 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,09 meter pr. sekund. **Transmission:** Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times 0,305". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,9:1, 2. gear 10,3:1, 3. gear 6,6:1, 4. gear 5,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv, baghjulsaffjedring med extra.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 714 mm. Egenvægt: 161 kg.

Benzinforbrug: 3,7 liter pr. 100 km (27 km pr. liter)

Tophastighed: 132 km/t.

Pris: Kr. 3450,— excl. omsætning, kr. 4530,— incl. omsætning.

BSA, M 33

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 85 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen 499 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 23 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,8 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times 0,305". Kobling: Flerplade i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,2:1, 2. gear 9,8:1, 3. gear 6,3:1, 4. gear 4,8:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv, baghjulsaffjedring med extra.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 2,85 liter.

Bremser: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 169 kg.

Benzinforbrug: 3,7 liter pr. 100 km (27 km pr. liter)

Tophastighed: 132 km/t.

Pris: Kr. 3550,— excl. omsætning, kr. 4670,— incl. omsætning.

BSA, model B 34

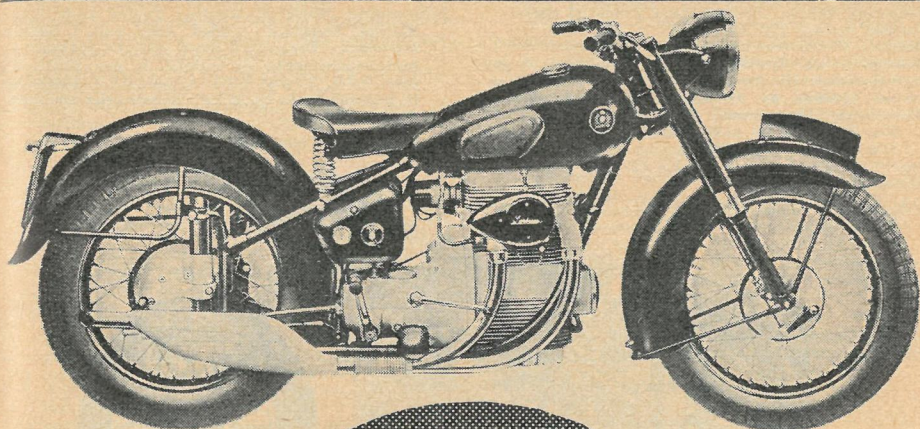
Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 85 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen 499 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 23 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,60 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times 0,305". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,8:1, 2. gear 11,6:1, 3. gear 7,4:1, 4. gear 5,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse for: 2,75-21, bag: 4,00-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv, baghjulsaffjedring med extra.

Stativ: I midten.



Den to cylindrede Sunbeam med overliggende knastaksel, kardantæk og gummiophængt motor er den smukkeste og fornemste motorcykle på markedet.

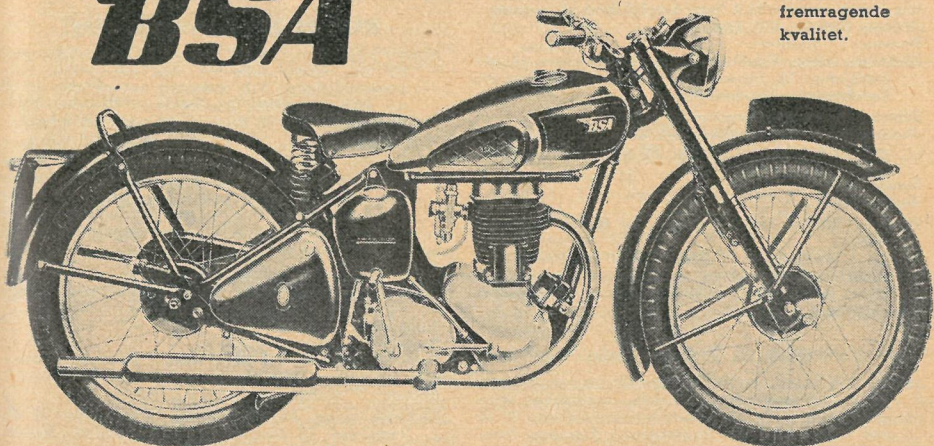
SUNBEAM

GENERALREPRÆSENTANT
FOR DANMARK:

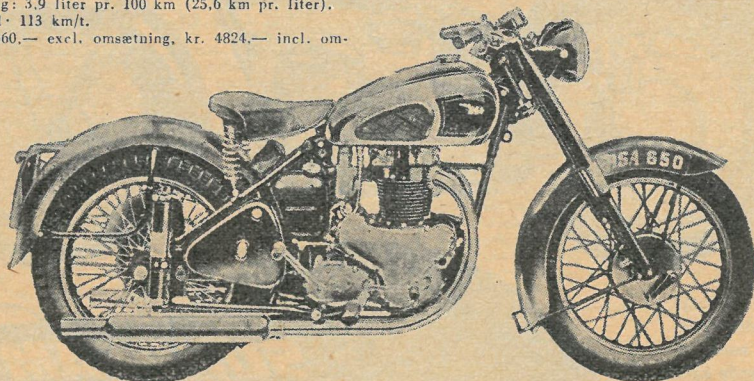
B.S.A. MOTORS & CYCLES
VED H. V. HANSEN
VESTERBROGADE 101
KØBENHAVN V
TELEFON VESTER 3187

Fra den lille 125 ccm Bantam til den store 650 ccm Golden Flash er alle modeller af fremragende kvalitet.

BSA



Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 2 liter på reserve.
 Olietank rummer 2,25 liter.
 Bremsér: 7" diameter.
 Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladestyring: Ampèremeter.
 Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 800 mm. Fri højde fra jorden: 159 mm, styrets bredde: 714 mm. Egenvægt: 159 kg.
 Benzinförbrug: 3,9 liter pr. 100 km (25,6 km pr. liter).
 Tophastighed: 113 km/t.
 Pris: Kr. 3660,— excl. omsætning, kr. 4824,— incl. omsætning.



BSA Golden Flash er først og fremmest fremstillet til det amerikanske eksportmarked, men er blevet en eftertragtet sidevognsmaskine overalt i verden. Den to-cylindrede motor er på 650 ccm, og gearkassen er boltet til krumtaphuset. Forhjulsbremsen er større end baghjulsbremsen, og tophastigheden er ved solokørsel ca. 160 km/t.

BSA, B 34 Gold Star

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 85 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen 499 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 8,8:1, maksimal motoreffekt*), Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,79 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times 0,305". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,9:1, 2. gear 10,3:1, 3. gear 6,6:1, 4. gear 5,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse for: 2,75-21, bag: 4,00-19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopaffjedring med hydraulisk dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,85 liter.

Bremsér: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Ladestyring: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1440 mm. Sadelhøjde: 800 mm. Fri højde fra jorden: 159 mm, styrets bredde: 714 mm. Egenvægt: 172 kg.

Benzinförbrug*).

Tophastighed*).

Pris: Kr. 4500,— excl. omsætning, kr. 6000,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: *) Denne model kan leveres med stempler, knastaksel og gearkasseaksel passende til enten turist-, trial- eller T.T.-kørsel. Se fabrikkens håndbog.

BSA, A 7 Star Twin

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 62 mm, slaglængde: 82 mm, slagvolumen: 495 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 7,5:1, maksimal motoreffekt: 29 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,72 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Duplex kæde $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,2:1, 2. gear: 9,0:1, 3. gear 6,2:1, 4. gear 5,1:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopaffjedring med hydraulisk dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 15,9 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremsér: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladestyring: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1390 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 173 kg.

Benzinförbrug: 3,7 liter pr. 100 km (27 km pr. liter).

Tophastighed: 153 km/t.

Pris: Kr. 4070,— excl. omsætning, kr. 5398,— incl. omsætning.

BSA, M 21 (sidevognsgearing)

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 82 mm, slaglængde: 112 mm, slagvolumen 591 cc, sideventilet, kompressionsforhold: 5:1, maksimal motoreffekt: 15 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 10,65 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times 0,305".

Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 17,7:1, 2. gear 12,2:1, 3. gear 7,8:1, 4. gear 5,9:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopaffjedring med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,85 liter.

Bremsér: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør Nr. 24. Ladestyring: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 714 mm. Egenvægt: 168 kg.
Benzinforbrug: 4,1 liter pr. 100 km (24,4 km pr. liter).
Tophastighed: 88 km/t.
Pris: Kr. 3400,— excl. omsætning, kr. 4460,— incl. omsætning.

BSA, A 10 Golden Flash

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 84 mm, slagvolumen 646 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 6,5:1 eller 7,25:1, maksimal motoreffekt: 35 hk (kompr. 7,25:1) ved 5750 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,95 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Duplex kæde 3/8". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,4:1, 2. gear 7,8:1, 3. gear 5,4:1, 4. gear 4,4:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 5/8"×3/8". Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 3,50-19.

Stelkonstruktion: Dobbelt, slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedring, stik-aksel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 19,3 liter, heraf 3 liter på reserve. **Olietank** rummer 2,25 liter.

Bremser: For 8", bag 7" diameter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèremeter på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1390 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 179 kg.

Benzinforbrug: 4,48 liter pr. 100 km (24,7 km pr. liter).

Tophastighed: 165 km/t (med kompressionsforhold 7,25:1).
Pris: Kr. 3835,— excl. omsætning, kr. 5069,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Gearkassen er boltet til krumtaphuset. Tophastighed med kompressionsforhold 6,5:1 ca. 154 km/t.

CZ, model 150

Ufuldstændige specifikationer.

Fabrikant: CZ, Prag.

Importør: Erik Orth, København Ø.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 148 ccm. Kompressionsforhold: 6,9:1, maksimal motoreffekt: 5,75 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

Kobling: Flerplade i olie. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: Ukendt. Dækstørrelse: 2,75-19.

Stelkonstruktion: Svejset rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med pneumatisk dæmpning, baghjul: Stiv, teleskopaffjedring som ekstraudstyr.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12 liter, heraf 1 liter på reserve.

Bremser: 125 mm diameter.

Dynamo: 25 watt.

Dimensioner: Akselafstand: 1260 mm, styrets bredde: 680 mm. Egenvægt: 90 kg.

Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter).
Tophastighed: 85 km/t.

D.I.S.A.

Fabrikant: Dansk Industri Syndikat.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 47 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen: 98 ccm, kompressionsforhold: 7,5:1, maksimal motoreffekt: 3 hk ved 4000 omdr./

min. Smøresystem: Olie blandes i benzinen. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,6 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Rullekæde. Kobling: 2 plade-kork i oliebad. Antal gear: 2. Skiftemekanisme: Vridbart koblingsgreb i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,93:1, 2. gear 7,75:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 2,50-19.

Stelkonstruktion: Svejset rørramme.

Hjulophængning: forhjul: teleskopgaffel, baghjul: Stiv. Stativ: I midten.

Bagsæde: Gummipude på bagagebæreren, ikke standard. **Benzintank** rummer 8 liter, heraf 0 liter på reserve.

Bremser: 125×20 på begge hjul.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Villiers. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 15 watt. Tænding: Svinghjulsmagnet. Tændrør: Nr. 29.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1225 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 75 kg.

Benzinforbrug: 2 liter pr. 100 km (50 km pr. liter).

Tophastighed: 66 km/t.

DKW, model RT 125

Fabrikant: Auto-Union, Ingolstadt.

Importør: Bohnstedt-Petersen A/S, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 123 ccm, kompressionsforhold: 5,9:1, maksimal motoreffekt: 5 hk ved 4800 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,94 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 24,8:1, 2. gear 11,7:1, 3. gear 7,85:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 1/2"×5,2. Dækstørrelse: 2,50-19.

Stelkonstruktion: Svejset rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 8 liter.

Bremser: 125 mm diameter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: DKW. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 35/45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer, pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1220 mm. Sadelhøjde: 665 mm. Fri højde fra jorden: 120 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 70 kg.

Benzinforbrug: 2,25 liter pr. 100 km (44,5 km pr. liter).

Tophastighed: 75 km/t.

Pris: Kr. 1665,— excl. omsætning, kr. 2081,25 incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Styrlås kan leveres som ekstraudstyr.

DOT, model RST

Fabrikant: DOT Cykle & Motor Manufacturing Co. Ltd., Manchester 15.

Importør: Leon Jørgensen, København.

Motor: Villiers 6 E.

Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: stiv. **Bagsæde:** Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Bremser: 5" for, 6" bag.

Ampèretimer på akkumulator: 12. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1290 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 725 mm. Egenvægt 90 kg.

Benzinforbrug: 3,78 liter pr. 100 km (32,5 km pr. liter).
Tophastighed: 90 km/t.
Pris: Kr. 1990,— excl. omsætning, kr. 2388,— incl. omsætning.

DOUGLAS, model 'V' de luxe

Fabrikant: Douglas Ltd., Kingswood, Bristol.
Importør: Leon Jørgensen, København Ø.

Motor: 2-cylindret boksemotor, 4-takt, boring: 60,8 mm, slaglængde: 600 mm, slagvolumen: 348 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 7,25:1, maksimal motoreffekt: 21 hk ved 6300 omdr./min. Smøresystem: Våd sump med pumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,77 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,3:1, 2. gear 10,1:1, 3. gear 7,24:1, 4. gear 5,86:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5\frac{1}{8} \times \frac{1}{4}$ " Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Dobbeltslagloddet rørstel.
Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel, skruefjedre, hydr. dæmpning, baghjul: Svinggaffel med torsionsfjedre.

Stativ: Midterstativ.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 14 liter, heraf 2 liter på reserve.
Olietank rummer 2 liter.

Bremser: 7" diameter.
Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13,5. Dynamo: 48 watt. Tænding: Magnet. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 748 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 743 mm. Egenvægt: 180 kg.

Benzinforbrug: 3,45 liter pr. 100 km (29 km pr. liter).
Tophastighed: 116 km/t.
Pris: Kr. 3600,— excl. omsætning, kr. 4740,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: To karburatorer.

EXCELSIOR, model Universal U2

Fabrikant: The Excelsior Motor Co., Ltd., Birmingham 11
Importør: A/S C. Reinhardt, København.

Motor: Villiers 10 D. 1-cylindret, 2-takt. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,27 m pr. sekund.
Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,8:1, 2. gear 12,6:1, 3. gear 7,8:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 2,75—19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 2 liter på reserve.
Bremser: 5" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Villiers. Ampèretimer på akkumulator: 14. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1245 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 635 mm. Egenvægt: 70 kg.

Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter).
Tophastighed: 75 km/t.
Pris: Kr. 1750,— excl. omsætning, kr. 2237,— incl. omsætning.

EXCELSIOR, model Roadmaster R2

Motor: Villiers 6E. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,98 m pr. sekund.

Antal gear: 3. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,9:1, 2. gear 10,9:1, 3. gear 5,8:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.
Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 2 liter på reserve.
Bremser: 5" diameter.
Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 14. Ladekontrol: Ampèremeter.
Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1245 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 635 mm. Egenvægt: 73 kg.
Benzinforbrug: 3,78 liter pr. 100 km (32,5 km pr. liter).
Tophastighed: 90 km/t.
Pris: Kr. 1990,— excl. omsætning, kr. 2487,— incl. omsætning.

EXCELSIOR, Talisman Twin TT1

Motor: 2-cylindret, 2-takt, boring: 50 mm, slaglængde: 62 mm, slagvolumen: 244 ccm. Smøresystem: Olie/benzin. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,70 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,1:1, 2. gear 9,9:1, 3. gear 7,9:1, 4. gear 5,5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 2 liter på reserve.

Bremser: 5" for, 6" bag.
Elektrisk anlæg. Fabrikat: Wico-Pacy. Ampèretimer på akkumulator: 14. Tænding: Magnet. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1245 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 635 mm. Egenvægt: 104 kg.

Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).
Tophastighed: 100 km/t.
Pris: Kr. 2500,— excl. omsætning, kr. 3200,— incl. omsætning.

FRANCIS-BARNETT, model Falcon 55

Fabrikant: Francis & Barnett Ltd., Coventry.
Importør: Nellemann & Drewsen A/S, København.

Motor: Villiers model 6 E. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,1 meter pr. sekund.

Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,6:1, 2. gear 8,2:1, 3. gear 5,9:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ ". Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Svejset rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Stiv. Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer: 10,2 liter, heraf 0 liter på reserve.
Bremser: 5" diameter.

Ampèretimer på akkumulator: 10. Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Ampèremeter.
Udstyr: Bagagebærer.

Dimensioner: Akselafstand: 1245 mm. Sadelhøjde: 705 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 673 mm. Egenvægt: 92 kg.

Benzinforbrug: 3,78 liter pr. 100 km (32,5 km pr. liter).
Tophastighed: 90 km/t.

Pris: Kr. 2048,— excl. omsætning, kr. 2567,— incl. omsætning.
Særlige bemærkninger: Model 54: Samme specifikationer som model 55, men uden akkumulatorudstyr.

FRANCIS-BARNETT, model Merlin 52 og 53

Samme specifikationer som FALCON med følgende undtagelser.

Motor: Villiers model 10 D. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,56 meter pr. sekund.

Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,1:1, 2. gear 10:1, 3. gear 7,2:1.

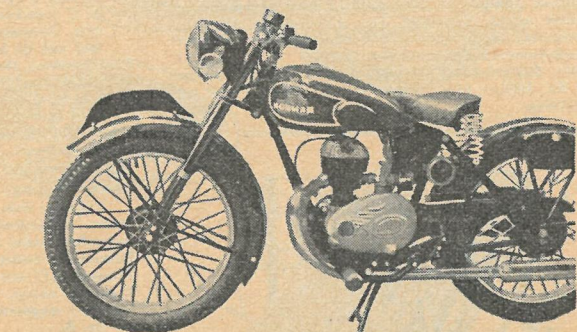
Pris kendes ikke.

LETVÆGTSMOTORCYKLEN

der gi'r økonomisk fart

NORMAN har 2 takts motor med aftageligt aluminiumstopstykke. Gearkasse og fodskiftet er sammenbygget med motoren. Maskinen er forsynet med oliedæmpet teleskopforgaffel samt speedometer.

Se den på stand nr. 18 i Forum.



Generalrepræsentant:

FRISIA A/S

Vognmagergade 2, Kbh. K.

Central 15.435



GÖRICKE, model GÖ 125

Ufuldstændige oplysninger.

Fabrikant: Görickewerke Nippel & Co., Bielefeld.

Importør: A/S Bohnstedt-Petersen, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 123 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 5,4 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 2,50—19.

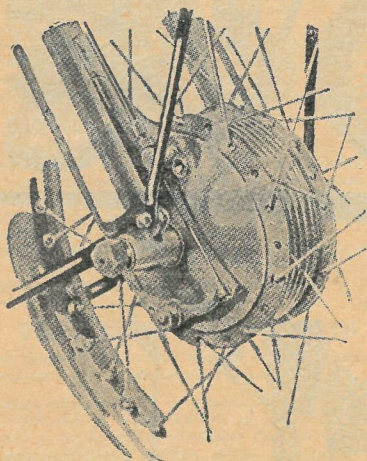
Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Stiv. Stativ: I midten.

Benzintank rummer 10 liter, heraf 1 liter på reserve.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Ilo. Ampèretimer på akkumulator: 10. Dynamo: 25/35 watt. Tænding: Magnet. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer, værktøj og pumpe. Pris: Kr. 1665,— excl. omsætning, kr. 2080,— incl. omsætning.



Bremserne på Horex er meget effektive på grund af den store gennemgående bremsetromle, der er støbt i let-metal og forsynet med køleribber, hvorved den opståede varme hurtigt bortledes.

HOREX, model REGINA

Ufuldstændige oplysninger.

Fabrikant: Horex Columbus-Werk A.G., Bad Homburg V.D.H.

Importør: Horex Motor Import, København.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 69 mm, slaglængde: 91,5 mm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,35:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse: 3,25—19.

Stelkonstruktion: Slagloddet, åben rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedring med gummi-støddæmper, stikaksel.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,5 liter.

Olietank rummer 2,5 liter.

Bremser: Gennemgående bremsetromler.

Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Kontrollampe.

Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm.

Egenvægt: 142 kg.

Benzinforbrug: 2,6 liter pr. 100 km.

Tophastighed: 115 km/t.

Pris: Kr. 3580,— excl. omsætning, kr. 4712,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Indkapslet bagkæde i oliebad.

HUSQUARNA, model 28 og 228

Fabrikant: Husqvarna Vapenfabriks A/B, Husqvarna, Sv. Importør: Nellemann & Drewsen A/S, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 55 mm, slaglængde: 50 mm, slagvolumen: 120 ccm. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 4,5 hk ved 4300 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,93 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal og håndtag i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,8:1, 2. gear 11,2:1, 3. gear 8,3:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Svejet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel med gummibånd, baghjul: Stiv.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Model 28 nej, model 228 ja.

Benzintank rummer 10 liter, heraf 0 liter på reserve.

Bremser: 117 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Stensholm. Dynamo: Lysspoler i magneten, 30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: nr. 8.

Udstyr: Værktøj, pumpe og bagagebærer.

Dimensioner: Akselafstand: 1210 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: model 28: 74 kg, model 228: 77 kg.

Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter).

Tophastighed: 80 km/t.

Pris: Kr. 1791,— excl. omsætning, kr. 2225,— incl. omsætning.

JAMES, model Cadet de Luxe

Fabrikant: The James Cycle Co. Ltd., Birmingham.

Importør: Fred. Rasmussen, Odense.

Motor: Villiers 10 D. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,22 meter pr. sekund.

Transmission: Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 25,71:1, 2. gear 13,48:1, 3. gear 7,93:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$. Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Stiv.

Stativ: For og bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer: 10 liter, heraf 0 liter på reserve.

Bremser: 5" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Villiers med ladespole. Ampèretimer på akkumulator: 12. Tænding: Magnet.

Udstyr: Bagagebærer, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1168 mm. Sadelhøjde: 680 mm. Fri højde fra jorden: 144 mm, styrets bredde: 655 mm. Egenvægt: 86 kg.

Benzinforbrug: 2,22 liter pr. 100 km (45 km pr. liter).

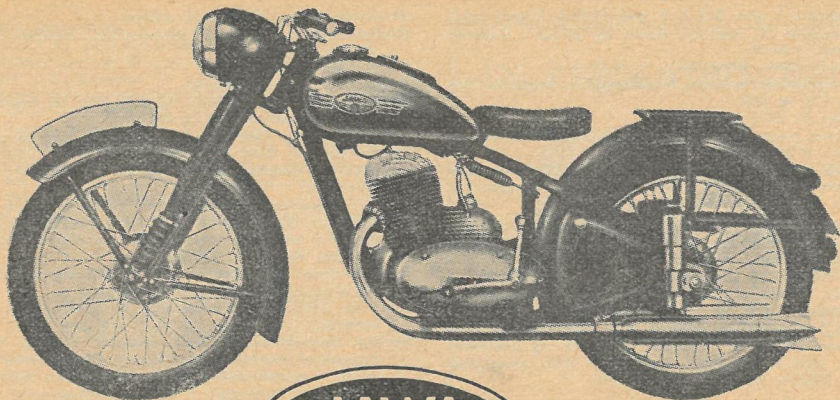
Tophastighed: ca. 75 km/t.

Pris: Kr. 1750,— excl. omsætning, kr. 2187,50 incl. omsætning.

JAMES, model Captain de Luxe

Motor: Villiers 6 E. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,7 meter pr. sekund.

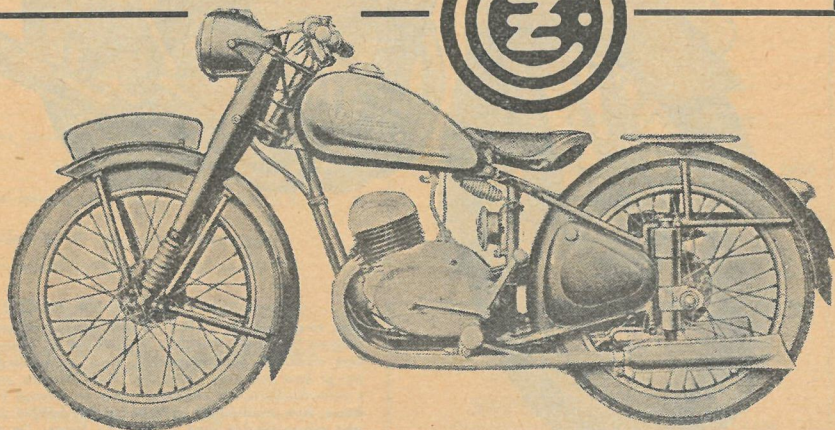
Transmission: Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og



JAWA leveres med 250 ccm, en-cylindret og 350 ccm, to-cylindret motor på henholdsvis 9 hk og 14 hk. Automatisk kobling, indkapslet karburator og akkumulator og teleskopaffjedring af begge hjul.

2 fremragende tjekkiske motorcykler, der med deres smukke linier og tidssvarende konstruktion, har været toneangivende og banebrydende for motorcykleindustrien.

CZ leveres med 125 ccm og 150 ccm motor, med indkapslet karburator og med eller uden baghjulsaffjedring. Begge modeller kan føre bagsæde.



ERIK ORTH . LYNGBYVEJ 36 . KØBENHAVN Ø . C. 12375 - 12372

baghjul: 1. gear 20,3:1, 2. gear 10,83:1, 3. gear 6,4:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$. Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Stiv. Stativ: For og bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 10 liter, heraf 0 liter på reserve.

Bremser: 5'' diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Villiers med ladespole. Ampèretimer på akkumulator: 12. Tænding: Magnet.

Udstyr: Bagagebærer, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1168 mm. Sadelhøjde: 680 mm. Fri højde fra jorden: 144 mm, styrets bredde: 655 mm. Egenvægt: 93 kg.

Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter).

Pris: Kr. 1890,— excl. omsætning, kr. 2362,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Samme model leveres med teleskopaffjedring på baghjulet, med for- og midterstativ, vægt 97 kg. Pris: Kr. 1990,— excl. omsætning, kr. 2487,— incl. omsætning.

JAWA, 250 ccm

Fabrikant: Jawa, Prag.

Importør: Erik Orth, København Ø.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 248,5 ccm. Kompressionsforhold: Ukendt, maksimal motoreffekt: 9 hk ved 4250 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,63 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Kobling: Flerplade kobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Pedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,61:1, 2. gear 9,25:1, 3. gear 6,66:1, 4. gear 5,29:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Firkantede stålør.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopisk affjedring.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13 liter, heraf 1 liter på reserve.

Bremser: 6'' diameter, 1'' brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Jawa. Ampèretimer på akkumulator: 7 eller 14. Dynamo: 45 watt. Tænding:

Batteri. Tændør: Nr. 26 eller 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1297 mm. Sadelhøjde: 702 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 115 kg.

Benzinforbrug: 2,85 liter pr. 100 km (35 km pr. liter). Tophastighed: 100 km/t.

Pris: Kr. 2530,— excl. omsætning, kr. 3242,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Halvautomatisk kobling. Koblingsgrebet benyttes kun ved start. Karburatoren indbygget i motorblokken. Kontrollampe som indikator for friger indbygget i tanken. Akkumulator indbygget i kasse.

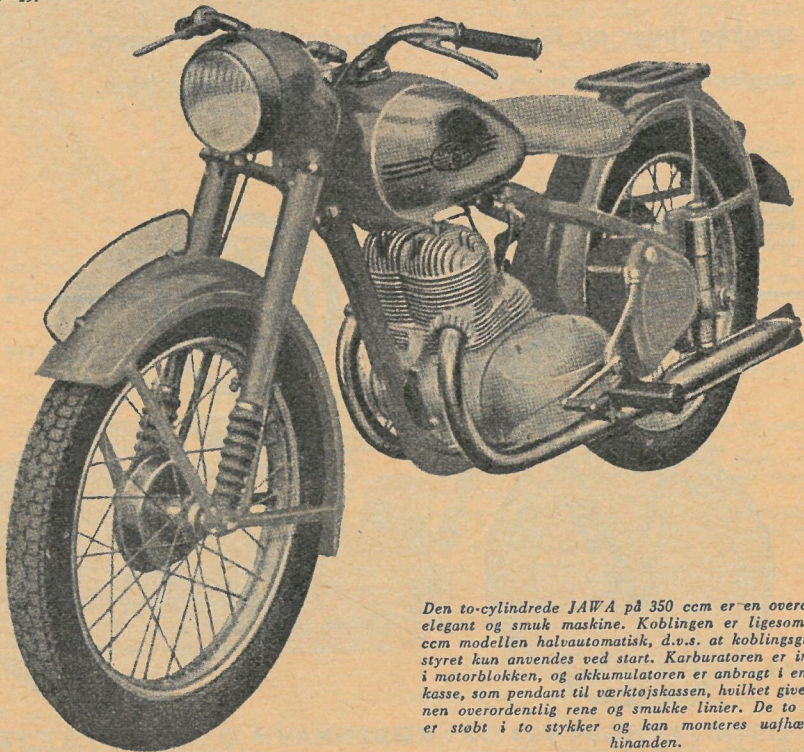
JAWA, 350 ccm

Motor: 2-cylindret, 2-takt, boring: 58 mm, slaglængde: 65 mm, slagvolumen: 344 ccm. Kompressionsforhold: 6,25:1, maksimal motoreffekt: 14,5 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: Ukendt. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse, for: 3,00—19, bag: 3,25—19.

Stelkonstruktion: Svejsede, firkantede stålør.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskop-af-fjedring, stikaksel.



Den to-cylindrede JAWA på 350 ccm er en overordentlig elegant og smuk maskine. Koblingen er ligesom på 250 ccm modellen halvautomatisk, d.v.s. at koblingsgrebet på styret kun anvendes ved start. Karburatoren er indbygget i motorblokken, og akkumulatoren er anbragt i en speciel kasse, som pendant til værktøjsskassen, hvilket giver maskinen overordentlig rene og smukke linier. De to cylindre er støbt i to stykker og kan monteres uafhængigt af hinanden.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13 liter, heraf 1 liter på reserve.

Bremser: 6" diameter, 1" brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Jawa. Ampèretimer på akkumulator: 7 eller 14. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Bagagebærer, værktøj, pumpe og speedometer. Dimensioner: Akselafstand: 1297 mm. Sadelhøjde: 702 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 120 kg.

Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).

Tophastighed: 110 km/t.

LAMBRETTA (scooter) model 125 C og 125 LC

Fabrikant: Innocenti, Milano.

Importør: Nordisk Dieselauto, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 125 ccm, kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 4,3 hk ved 4200 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:20. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,26 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Koniske tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftmekanisme: Drejehåndtag i styrets venstre side. Udvækslingsforhold mellem motor og baghjul: 1 gear 13,1:1, 2. gear 7:1, 3. gear 4,8:1. Gearkasse til baghjul: Kardan. Dækstørrelse: 4,00-8.

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 6 liter, heraf 0,7 liter på reserve.

Bremser: For 100 mm, bag 140 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Magnet Marelli. Dynamo: 30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 30-31.

Udstyr: Værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1240 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 730 mm. Egenvægt: 70 kg.

Benzinforbrug: 2 liter pr. 100 km (50 km pr. liter).

Tophastighed: 70 km/t.

Pris: Kr. 2160,— excl. omsætning, kr. 2724,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Model 125 LC har samme specifikationer som model 125 L, men leveres med „karoseri“. Pris ca. 3000,— incl. omsætning.

MATCHLESS, model G 3/L

Samme specifikationer som AJS model 16 M.

Model G 3/LS

Samme specifikationer som AJS model 16 MS.

Model G 80

Samme specifikationer som AJS model 18.

Model G 80 S

Samme specifikationer som AJS model 18 S.

Model G 9 „Super Clubman“

Samme specifikationer som AJS model 20.

G 3/LC og G 3/LCS Trialmodel

Samme specifikationer som AJS model 16 MC.
Model G 3/LCS har samme specifikationer som AJS model 16 MCS.

Model G 80 C og G 8 DCS Trialmodel

Samme specifikationer som AJS 18 C og 18 CS

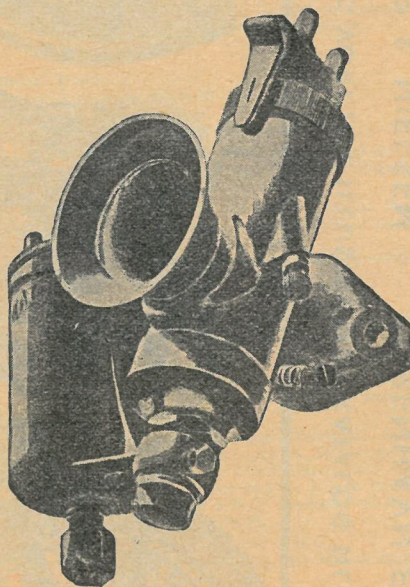
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

Nørrevold 9, København K., C. 4195 og 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

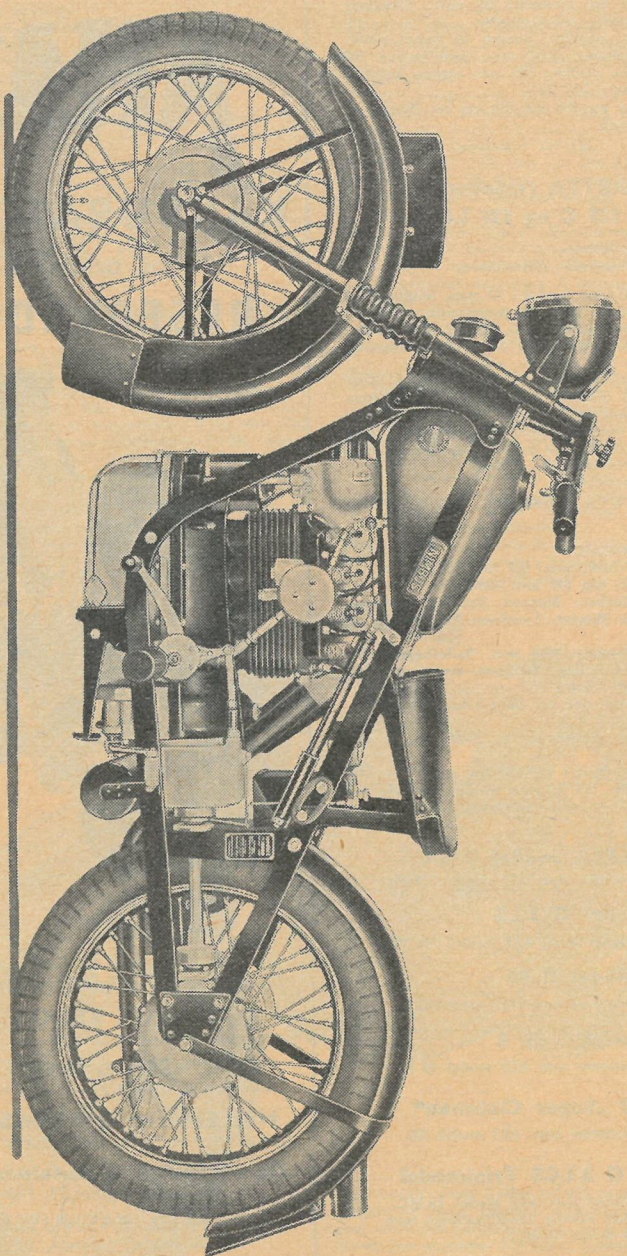
Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 14100

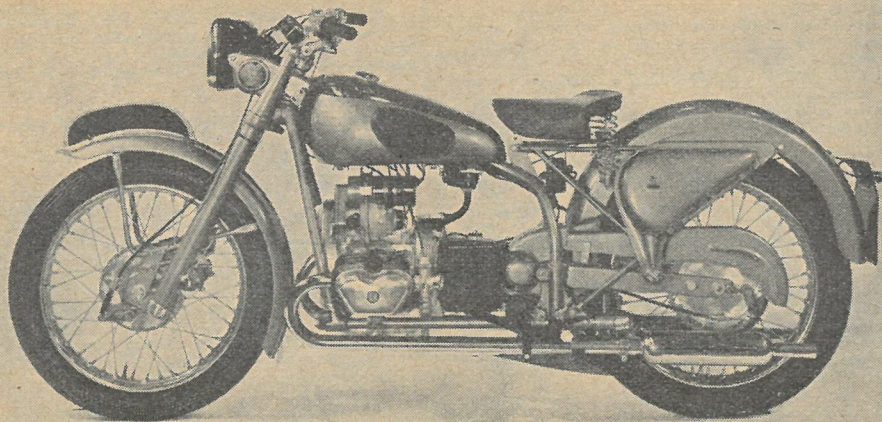
NIMBUS

DANMARKS MOTORCYCLE



FORLANG VORT NYE ILLUSTRERED KATALOG TILSENDT

AKTIESELSKABET FISKER & NIELSEN · KØBENHAVN F · TELF. FASAN 5301



Douglas er en særpræget engelsk konstruktion med en 350 ccm boksermotor. Både for- og baghjul er ophængt i svinggaffler, og baghjulet affjedres ved hjælp af torsionsfjedre indkapslet i de underste, vandrette stelrør.

MOTOBECANE, model Mobyclub Z 46 C

Importør: Knud Madsen, København K.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58,8 mm, slagvolumen: 124,8 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 6,8:1. Smøresystem: Stænksmøring. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,5 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,8:1, 2. gear 15,15:1, 3. gear 10,1:1, 4. gear 7,66:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ ". Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Svejset rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopgaffel og stikaksel.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12 liter.

Oliesump rummer 2,1 liter.

Bremser: 130 mm diameter, 40 mm brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Novi. Ampèretimer på akkumulatortank: 7. Dynamo: 35 watt. Tænding: Magnæt. Ladestyring: Kontrollampe.

Udstyr: Pumpe, værktøj og bagagebærer.

Dimensioner: Akselafstand: 1242 mm. Fri højde fra jorden: 136 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 87 kg.

Benzinforbrug: 2,4 liter pr. 100 km.

Tophastighed: 90 km/t.

Pris: Kr. 2400,— excl. omsætning, kr. 3060,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Letmetalcyliner med stålforing.

MOTOBECANE, model D 45 S.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 51 mm, slaglængde: 60 mm, slagvolumen: 122,5 ccm, sideventilet. Smøresystem: Våd sump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 9,4 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad (hånd- og fodkobling). Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,83:1, 2. gear 12,87:1, 3. gear 9,4:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Svejset rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Parallelført gittergaffel, baghjul: Teleskopgaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 9 liter.

Bremser: 130 mm diameter, 40 mm brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Novi. Ampèretimer på akkumulatortank: 7. Dynamo: 35 watt. Tænding: Magnæt.

Udstyr: Bagagebærer, pumpe og værktøj.

Benzinforbrug: 2,25 liter pr. 100 km (44,5 km pr. liter).

Pris: Kr. 1830,— excl. omsætning, kr. 2287,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Letmetalcyliner med stålforing.

MOTOBECANE, Z 2 C

Motor: Boring: 56 mm, slaglængde: 71 mm, slagvolumen: 174,87 ccm, kompressionsforhold: 6,3. Smøresystem: Stænksmøring. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,03 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,3:1, 2. gear 13,35:1, 3. gear 8,9:1, 4. gear 6,76:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,00-19.

Øvrige specifikationer som model Z 46 C.

Pris: Kr. 2800,— excl. omsætning, kr. 3620,— incl. omsætning.

MOTO GUZZI, model Montoleggera

Ufuldstændige specifikationer.

Fabrikant: Moto Guzzi, Mandello del Lario, Italien.

Importør: A/S Brosson Motor Co., København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 42 mm, slaglængde: 46 mm, slagvolumen: 65 ccm, drejeventil for indsugning. Kompressionsforhold: 5,5:1. maksimal motor-effekt: 2 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:20.

Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Håndtag i højre side. Dækstørrelse: 26—2.

Stelkonstruktion: Svejset centralrør.

Hjulophængning: forhjul: Parallelført pladegaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Nej.

Benzintank rummer 6,5 liter.

Tænding: Magnet.
Dimensioner: Akselafstand: 1200 mm. Egenvægt: 45 kg.
Benzinforbrug: 2 liter pr. 100 km (50 km pr. liter).
Topstahighed: 50 km/t.
Pris: Kr. 1377,60 excl. omsætning, kr. 1722,— incl. omsætning.
Særlige bemærkninger: Letmetalcyliner med støbejernsforing.

MOTO GUZZI, model Airone 2 Sport

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 64 mm, slagvolumen: 250 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 9,5 hk ved 4800 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.
Kobling: Tor enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Dækstørrelse: 3,00—19.
Stelkonstruktion: Sammenboltet rør og plade.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Svinggaffel med friktionsdæmpere.
Stativ: I midten.
Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 1 liter på reserve.
Olietank rummer 2 liter.
Tænding: Magnet.
Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Egenvægt: 137 kg.
Topstahighed: 118 km/t.
Pris: Kr. 4035,— excl. omsætning, kr. 5439,— incl. omsætning.
Særlige bemærkninger: Letmetalcyliner med støbejernsforing.

MOTO GUZZI, Astore

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 88 mm, slaglængde: 82 mm, slagvolumen: 500 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 5,5:1, maksimal motoreffekt: 18,9 hk ved 4300 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.
Kobling: Tor enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Dækstørrelse: 3,50—19.
Stelkonstruktion: Sammenboltet plade og rør.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Svinggaffel med hydraul. dæmpning.
Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 1,5 liter på reserve.
Olietank rummer 3 liter.
Tænding: Magnet.
Dimensioner: Akselafstand: 1475 mm.
Benzinforbrug: 5 liter pr. 100 km (20 km pr. liter).
Topstahighed: 120 km/t.
Pris: Kr. 4858,— excl. omsætning, kr. 6501,— incl. omsætning.
Særlige bemærkninger: Letmetalcyliner med støbejernsforing.

MOTO GUZZI, model Falcone

Samme specifikationer som model Astore med følgende undtagelser:
Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 23 hk ved 4500 omdr./min.
Dækstørrelse, for: 3,25—19, bag: 3,50—19.
Hjulophængning: baghjul: Svinggaffel med friktionsdæmper.
Benzintank rummer 18 liter, heraf 1,5 liter på reserve.
Egenvægt: 171 kg.
Topstahighed: 135 km/t.

NIMBUS 1951

Fabrikant: A/S Fisker & Nielsen, København.
Motor: 4-cylindret, 4-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 66 mm, slagvolumen: 746 ccm, overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 5,7:1, maksimal motoreffekt: 22 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Våd sump med pumpe. Stempelstahighed ved 60 km/t: 5,2 m pr. sekund.
Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tor enkeltplade. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear

11,9:1, 2. gear 7,5:1, 3. gear 4,9:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dæktorrelse: 3,50—19.
Stelkonstruktion: Nitet fladstål.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, hydr. dæmpning, baghjul: stiv.
Stativ: Midterstativ.
Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 1 liter på reserve.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Olieump rummer 2 liter.
Bremser: 180 mm diameter, 30 mm brede.
Elektrisk anlæg: Fabrikat: Nimbus, ampèretimer på akkumulatør: 12. Dynamo: 70 watt. Tænding: Batteri.
Tændrør: Nr. 24. Ladekontrol: Kontrollampe.
Udstyr: Speedometer, pumpe og værktøj.
Dimensioner: Akselafstand: 1435 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 180 kg.
Benzinforbrug: 6,1—3,85 liter pr. 100 km (18—26 km pr. liter).
Topstahighed: 133 km/t.
Pris: Kr. 3600,— excl. omsætning, kr. 4740,— incl. omsætning.

NORMAN, model B 2

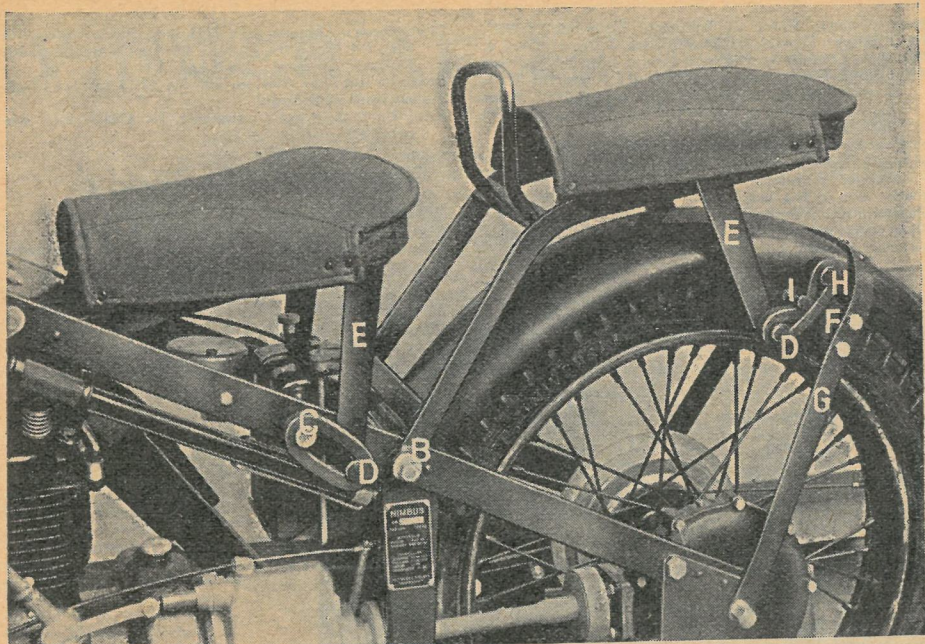
Fabrikant: Norman Cycles Ltd., Ashford.
Importør: Frisia A/S, København.
Samme specifikation som „RAMBLER“ RB 2.
Pris: Kr. 1750,— excl. omsætning, kr. 2187,— incl. omsætning.

NORTON, model 7, Dominator

Fabrikant: Norton Motors Ltd., Birmingham 6.
Importør: Nellemann & Drewsen A/S, København.
Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 66 mm, slaglængde: 72,6 mm, slagvolumen 497 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,7:1, maksimal motoreffekt: 29 hk ved 6200 omdr./min. Smøresystem: tørsump. Stempelstahighed ved 60 km/t: 5,84 m pr. sek.
Transmission: Motor til kobling: Kæde $1\frac{1}{2}'' \times 305''$.
Kobling: flerpladekobling i olie. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,88:1, 2. gear 8,85:1, 3. gear 6,05:1, 4. gear 5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5\frac{1}{8}'' \times 1\frac{1}{4}''$. Dækstørrelse for: 3,00—21. bag: 3,50—19.
Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: teleskopisk affjedring.
Stativ: For og bag samt støben.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 17 liter, heraf 2 liter på reserve.
Olietank rummer 4 liter.
Bremser: 7" diameter $1\frac{1}{4}''$ brede.
Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatør: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet.
Tændrør: nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.
Udstyr: Værktøj, pumpe og speedometer.
Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 761 mm. Fri højde fra jorden: 138 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 187,5 kg.
Benzinforbrug: 4,35 liter pr. 100 km (23 km pr. liter).
Topstahighed: 144 km/t.
Ca. pris: Kr. 4340,— excl. omsætning, kr. 5776,— incl. omsætning.

NORTON, model 40 (International)

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 71 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 348 ccm, overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 7,3:1, maksimal motoreffekt: 24 hk ved 5750 omdr./min. Smøresystem: tørsump. Stempelstahighed ved 60 km/t: 7,17 m pr. sek.
Transmission: Motor til kobling: Kæde $1\frac{1}{2}'' \times 305''$.
Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 10,02:1, 2. gear 6,85:1, 3. gear 5,67:1, 4. gear 5,16:1. Gear



Nimbus er forsynet med en etpunkt ophængt sadel, og som fjedre anvendes gummibånd. Affjedringen kan varieres ved at montere flere eller færre gummibånd.

kasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 1/4$ ". Dækstørrelse for: 3,00—21, bag: 3,25—20.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: For og bag samt støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 17 liter, heraf 2—3 liter på reserve. **Olietank** rummer 3,5 liter.

Bremser: 7" diameter $1 1/4$ " brede.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatør: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: nr. 30. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe og speedometer.

Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 761 mm. Fri højde fra jorden: 138 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 176 kg.

Benzinforbrug: 3,77 liter pr. 100 km (26,5 km pr. liter). **Tophastighed:** 120 km/t.

Pris: Kr. 4625,— excl. omsætning, kr. 6175,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Denne model kan mod ekstra leveres med topstykke og cylinder støbt i letmetal.

NORTON, model 30 (International)

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 79 mm, slaglængde: 100 mm, slagvolumen: 490 ccm, overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 7,3:1, maksimal motoreffekt: 29 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,15 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2 \times 305$ ". Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 10,02:1, 2. gear 6,85:1, 3. gear 5,67:1, 4. gear 5,16:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 1/4$ ". Dækstørrelse for: 3,00—21, bag: 3,25—20.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørstel.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Teleskopisk affjedring.

Stativ: For og bag samt støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 17 liter, heraf 2—3 liter på reserve.

Olietank rummer 3,5 liter.

Bremser: 7" diameter, $1 1/4$ " brede.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatør: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: nr. 30. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe og speedometer.

Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 761 mm. Fri højde fra jorden: 138 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 179,1 kg.

Benzinforbrug: 4,5 liter pr. 100 km (24,7 km pr. liter). **Tophastighed:** 144 km/t.

Pris: Kr. 4760,— excl. omsætning, kr. 6364,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Denne type kan mod ekstra leveres med topstykke og cylinder støbt i letmetal.

NORTON, model ES2

Samme specifikation som model 18 med følgende undtagelser:

Baghjulsophængning: Teleskopisk affjedring.

Dimensioner: Sadelhøjde 761 mm. Fri højde fra jorden: 163,4 mm. Egenvægt: 171,8 kg.

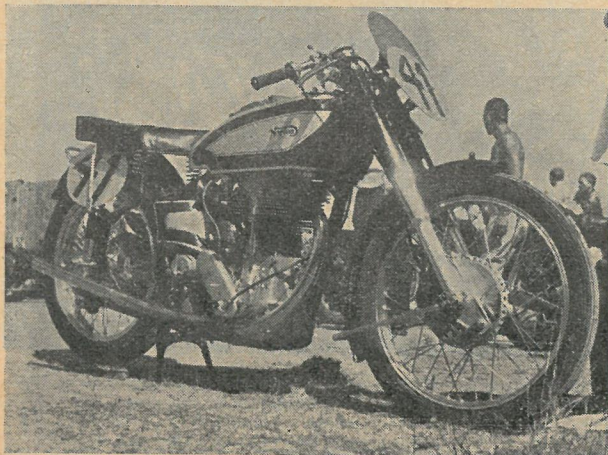
Pris: Kr. 4050,— excl. omsætning, kr. 5360,— incl. omsætning.

NORTON, model 18

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 79 mm, slaglængde: 100 mm, slagvolumen: 490 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,6:1, maksimal motoreffekt: 21 hk ved 5200 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,61 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2 \times 305$ ".
Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4.
Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,84:1, 2. gear 8,24:1, 3. gear 5,64:1, 4. gear 4,64:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 1/4$ ". Dækstørrelse: 3,25—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.
Stativ: For og bag samt støtteben.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 15,9 liter, heraf 2 liter på reserve.
Olietank rummer 2,3 liter.



Nortons International-modeller anvendes ofte med held i motorcykleløb, men mange forveksler disse maskiner med Manx-modellerne. Forskellen består hovedsagelig i, at International har en enkelt overliggende knastaksel, medens Manx har to overliggende knastakser.

Bremser: 7" diameter, $1 1/4$ " brede.
Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatort: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet.
Tændrør: nr. 30. Ladekontrol: Ampèremætar.
Udstyr: Værktøj, pumpe og speedometer.
Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden: 138 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 169,5 kg.
Benzinforbrug: 4,5 liter pr. 100 km (24,7 km pr. liter).
Tophastighed: 120 km/t.
Pris: Kr. 3800,— excl. omsætning, kr. 5020,— incl. omsætning.

NORTON, model 16 H

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 79 mm, slaglængde: 100 mm, slagvolumen: 490 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 4,9:1, maksimal motoreffekt: 12,5 hk ved 4800 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,04 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2 \times 305$ ". Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,6:1, 2. gear 8,67:1, 3. gear 5,93:1, 4. gear 4,9:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 1/4$ ". Dækstørrelse: 3,25—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.
Stativ: For og bag samt støtteben.
Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 15,9 liter, heraf 2 liter på reserve.
Olietank rummer 2,3 liter.
Bremser: 7" diameter, $1 1/4$ " brede.
Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatort: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet.
Tændrør: nr. 30. Ladekontrol: Ampèremeter.
Udstyr: Værktøj, pumpe og speedometer.

Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden: 138 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 166,4 kg.
Benzinforbrug: 4,7 liter pr. 100 km (21,3 km pr. liter).
Tophastighed: 104 km/t.
Pris: Kr. 3640,— excl. omsætning, kr. 4796,— incl. omsætning.

NORTON, model BIG 4

Fabrikant: Norton Motors Ltd., Birmingham 6.
Importør: Nellemann & Drewsen A/S, København.
Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 82 mm, slaglængde:

113 mm, slagvolumen: 596 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 4,5:1, maksimal motoreffekt: 14 hk ved 4400 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 10,13 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2 \times 305$ ". Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,2:1, 2. gear 9,66:1, 3. gear 6,62:1, 4. gear 5,46:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 1/4$ ". Dækstørrelse: 3,25—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: For og bag samt støtteben.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 15,9 liter, heraf 2 liter på reserve.
Olietank rummer 2,3 liter.

Bremser: 7" diameter, $1 1/4$ " brede.
Elektrisk anlæg: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatort: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet.
Tændrør: nr. 30. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Pumpe, værktøj og speedometer.
Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden: 138 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 169,1 kg.

Benzinforbrug: 5,66 liter pr. 100 km (17,7 km pr. liter).
Tophastighed: 104 km/t.
Pris: Kr. 3690,— excl. omsætning, kr. 4866,— incl. omsætning.

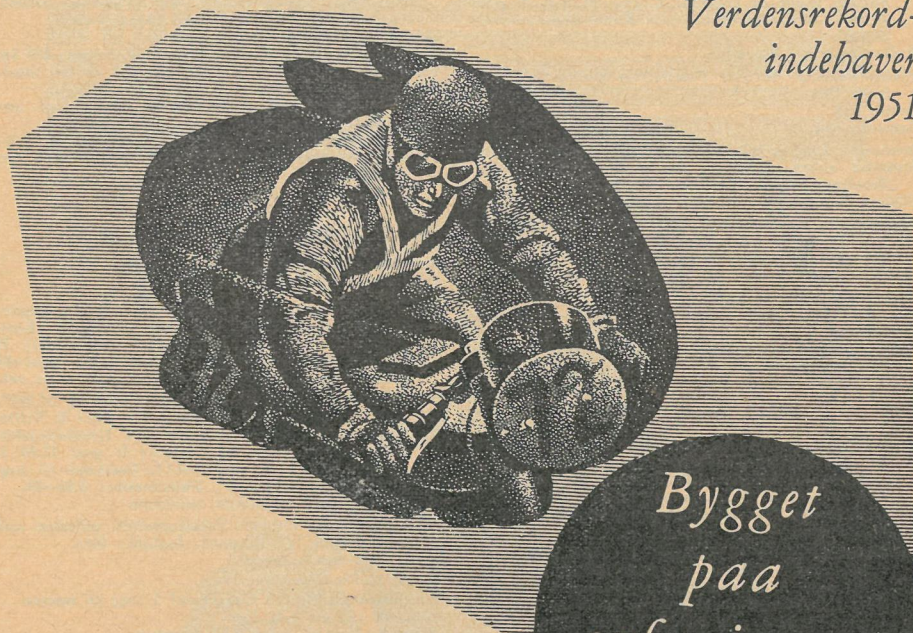
NSU, model Quick

Fabrikant: NSU Werke A.-G., Neckarsulm, Tyskland.
Importør: Fred. Rasmussen, Odense.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 49 mm, slaglængde: 52 mm, slagvolumen: 98 ccm, kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 3 hk ved 4400 omdr./

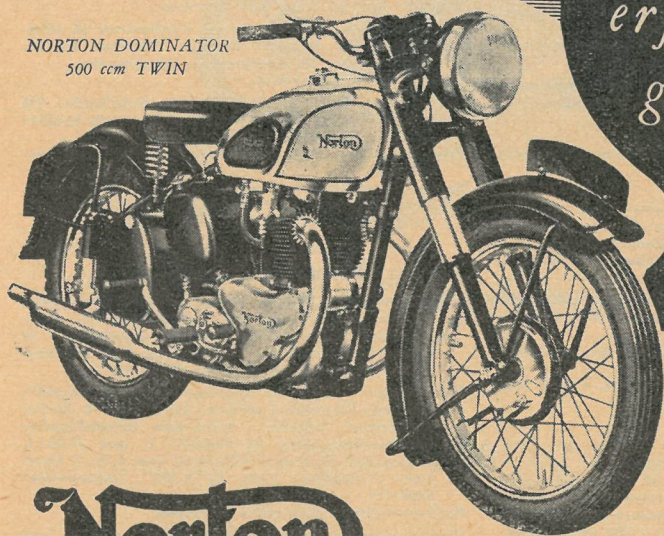
VINDER AF 24 TT LØB

*Verdensrekord-
indehaver
1951*



*Bygget
paa
erfaringers
grundlag*

NORTON DOMINATOR
500 ccm TWIN



Norton

Alle NORTONs modeller bærer præg af den gennemførte omhu med hver lille detalje, som har betinget enestående sejre år efter år i verdens hårdeste motorløb.

NÆRMESTE FORHANDLER OPGIVES AF:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S, KBHVN. K

Centr. 9846

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S, ÅRHUS

Telf. 14100

min. Smøresystem:olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,08 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 2. Skiftemekanisme: Håndtag i styrets venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,75:1, 2. gear 11,35:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 26-2.25.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Parallelført pladegaffel, baghjul: Stiv.

Stativ: Bag.
Bagsæde: Nej.

Benzintank rummer 9,5 liter, heraf 0,25 liter på reserve. Elektrisk anlæg. Fabrikat: Bosch. Dynamo: 15 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Udstyr: Bagagebærer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1200 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 190 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 63 kg.

Benzinforbrug: 1,8 liter pr. 100 km (55,8 km pr. liter). Tophastighed: ca. 60 km/t.

Pris: Kr. 1250,— excl. omsætning, kr. 1562,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Denne model er tillige forsynet med cykledalere.

NSU, model FOX

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 50 mm, slaglængde: 50 mm, slagvolumen 98 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 6 hk ved 6500 omdr./min. Smøresystem: Frisk - olie smøring uden pumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,92 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul med skråt-skårne tænder. Kobling: Flerplade kobling i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 24:1, 2. gear 13,4:1, 3. gear 9,08:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$. Dækstørrelse: 2,50—1,9.

Stelkonstruktion: Centralrørs ramme af presset, sammen-svejet plade.

Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel med skrueffjedre og friktionsstøddæmpere, baghjul: Svinggaffel. Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 8,2 liter, heraf 1,5 liter på reserve. Oliesump rummer 1 liter.
Brems: 125 mm i diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Bosch eller Noris, Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 25 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 32. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Bagagebærer, værktøjskasse under sadel, speedometer.

Dimensioner: Akselafstand: 1200 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 78 kg.

Benzinforbrug: 1,66 liter pr. 100 km (60 km pr. liter). Tophastighed: 82 km/t.

Pris: Kr. 1890,— excl. omsætning, kr. 2424,— incl. omsætning.

NSU, model 251 OSL

Ufuldstændige oplysninger.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 241 ccm, topventilet, kompressionsforhold: 6,4:1, maksimal motoreffekt: 10,5 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Våd sump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,88 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,9:1, 2. gear 13,2:1, 3. gear 8,88:1, 4. gear 6,4:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,25-1,9.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Parallelført pladegaffel, baghjul: stiv.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 11 liter, heraf 0,5 liter på reserve. Oliesump rummer 1 liter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Bosch. Ampèretimer på akkumulator: 10. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Bagagebærer, pumpe, værktøj.
Dimensioner: Styrets bredde: 760 mm. Egenvægt: 126 kg. Benzinforbrug: 2,7 liter pr. 100 km (37,1 km pr. liter). Tophastighed: 100 km/t.

Pris: Kr. 2675,— excl. omsætning, kr. 3445,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Leveres i blå lakering til pris: Kr. 2850,— excl. omsætning og kr. 3690,— incl. omsætning.

PANTHER, model 65

Fabrikant: Phelon & More Ltd., London.

Importør: Leon Jørgensen, København.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 248 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Semi-våd sump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,68 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times .305''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,94:1, 2. gear 9,78:1, 3. gear 6,04:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times .305''$. Dækstørrelse: 3,25—1,9.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, affjedret med komprimeret luft (Dowty), baghjul: Stiv. Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 1,42 liter.

Brems: for: 6'', bag: 6,5'' diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1372 mm. Sadelhøjde: 723 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 736 mm. Egenvægt: 138 kg.

Pris: Kr. 2430,— excl. omsætning, kr. 3102,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Kan også leveres med 4 gear. Udvekslingsforhold: 15,67—10,34—7,52—5,88:1.

PANTHER, model 75

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 71 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 348 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 5300 omdr./min. Smøresystem: Semi vådsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,6 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times .305''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,05:1, 2. gear 9,25:1, 3. gear 6,73:1, 4. gear 5,26:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times .305''$. Dækstørrelse: 3,25—1,9.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel affjedret med komprimeret luft, baghjul: Stiv.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

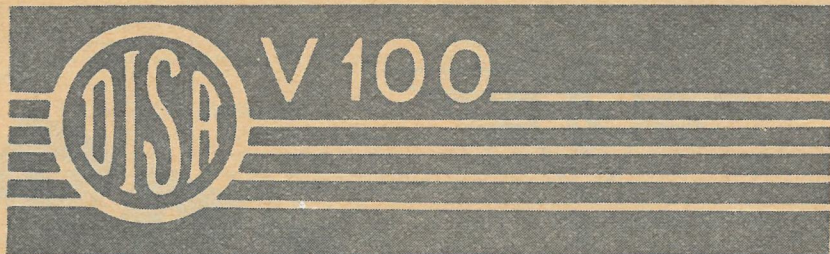
Benzintank rummer 13 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 1,42 liter.

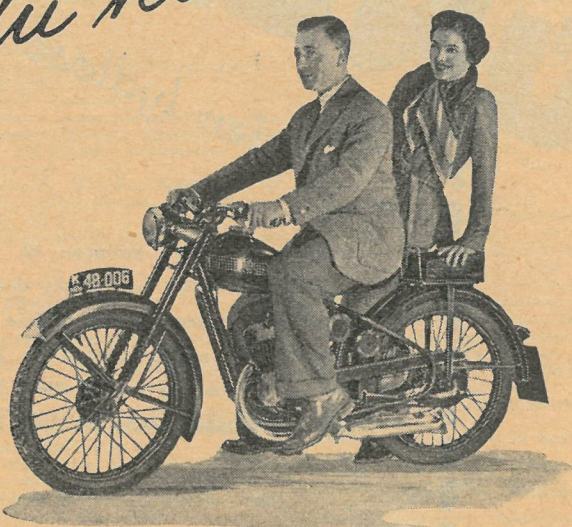
Brems: For 6'', bag 6,5'' diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe.



Nu kommer



*Den danske
Lettvægtsmotorcykle*

— se den på udstillingen i Forum

DANSK INDUSTRI SYNDIKAT

COMPAGNIE MADSEN, A/S

FRIHAVNEN

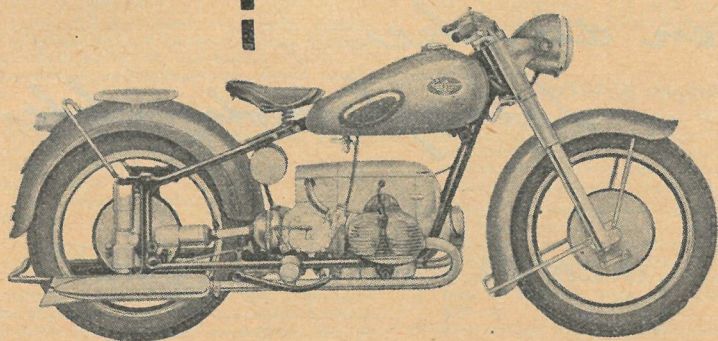
KØBENHAVN Ø



ZUNDAPP

den lydløse...

Når man kobler motoren til på en ZUNDAPP, føler man straks det overskud af kraft, som denne maskine byder. Den 2 cyl. motor giver Dem 28 HK og en enestående acceleration. Se den på udstillingens stand nr. 18 i Forum.



Generalrepræsentant:

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

SEJRØGADE 15 . KØBENHAVN Ø . TELEFON RYVANG 6888

Dimensioner: Akselafstand: 1372 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm. Sadelhøjde: 723 mm. Styrets bredde: 736 mm. Egenvægt: 142,4 kg.
Pris: Kr. 2820,— excl. omsætning, kr. 3648,— incl. omsætning.

PANTHER, model 100

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 87 mm, slaglængde: 100 mm, slagvolumen: 598 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 26 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Semi vådsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,24 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 305''$.
Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,98:1, 2. gear 7,04:1, 3. gear 5,65:1, 4. gear 4,49:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,25—19, bag: 3,50—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet åben rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, affjedret med komprimeret luft, baghjul: Stiv.

Stativ: For og bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13,6 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,27 liter.

Bremser: For: 7'', bag: 8'' diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet.

Tændrør: Nr. 27. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1372 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 736 mm. Egenvægt: 175 kg.

Pris: Kr. 3330,— excl. omsætning, kr. 4362,— incl. omsætning.

PEUGEOT

Ufuldstændige oplysninger.

Fabrikant: Cycles Peugeot, Beaulieu-Valentigney.
Importør: Brdr. Friis-Hansen.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 60 mm, slagvolumen 170 ccm, kompressionsforhold: 7,8:1. Smøresystem: Olie/benzin 1:16.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse for: 2,75-19, bag: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12 liter.

Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 40 watt. Tænding: Magnet.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer, værktøj og pumpe, benskerme.

Dimensioner: Akselafstand: 1230 mm. Egenvægt: 97 kg.

PHÖNIX

Ufuldstændige oplysninger.

Fabrikant: RMW-Motorräderwerke G.M.B.H., Neheim-Hüsten, Tyskland.

Importør: Leon Jørgensen, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 246 ccm. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 9 hk. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}'' \times \frac{7}{32}''$.
Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{9}{16}''$. Dækstørrelse: 3,25—19.

Hjulophængning: forhjul: Teleskop, baghjul: Stiv, teleskopaffjedring mod ekstra.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12 liter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Noris. Dynamo: 30/50 watt.

Tænding: Batteri. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Værktøj, pumpe, speedometer og bagagebærer.

Egenvægt: 134 kg.

Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33 km pr. liter).

Tophastighed: 95 km/t.

Pris: Kr. 3000,— excl. omsætning, kr. 3900,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Benzinmåler i tankdækslet, styrelås.

PUCH, model 125 Sport

Fabrikant: Steyr-Daimler-Puch, Østrig.

Importør: O. E. Andersen, København S.

Motor: 1-cylindret, dobbeltstemplet, 2-takt, boring: 2×38 mm, slaglængde: 55 mm, slagvolumen: 124,75 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 7,5 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,52 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: kæde $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear: 22,1:1, 2. gear 11,7:1, 3. gear 7,1:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Runde, svejdede stålør.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydr.

dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 8,8 liter, heraf 1,6 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter, 20 mm brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Puch, 7 ampèretimer på akkumulator. Dynamo: 25/35 watt. Tænding: Batteri.

Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer, pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1265 mm. Sadelhøjde:

690 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde:

720 mm. Egenvægt: 85 kg.

Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter).

Tophastighed: 100 km/t.

Pris: Kr. 2020,— excl. omsætning, kr. 2528,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: To karburatorer.

PUCH, model 125 T. T.

Motor: 1-cylindret, dobbeltstemplet, 2-takt, boring: 2×38 mm, slaglængde: 55 mm, slagvolumen: 124,75 ccm, kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 5,4 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,07 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 25,6:1, 2. gear 11,6:1, 3. gear 7,7:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse: 300-19.

Stelkonstruktion: Runde, svejdede stålør.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydr.

dæmpning, baghjul: Stiv med stikaksel.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 8,8 liter, heraf 1,6 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter, 20 mm brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Puch. 7 ampèretimer på akkumulator. Dynamo: 25/35 watt. Tænding: Batteri.

Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer indbygget i lygten,

pumpe, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1265 mm. Sadelhøjde: 690

mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde:

720 mm. Egenvægt: 85 kg.

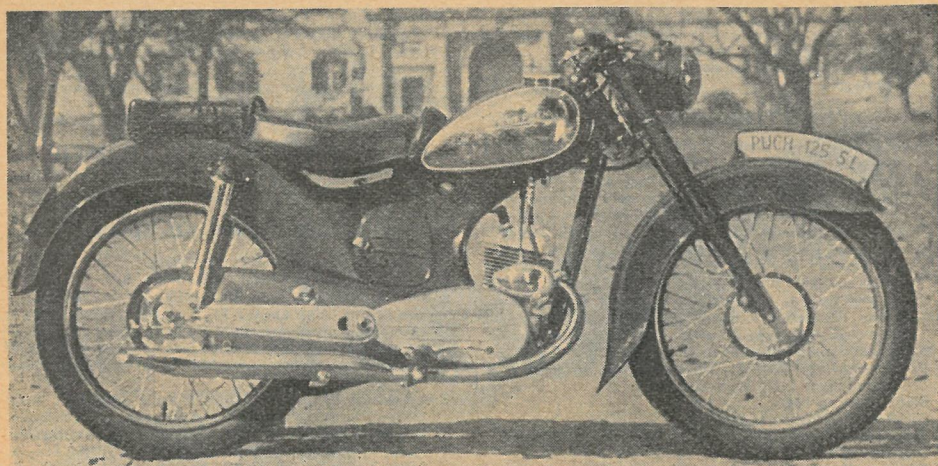
Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter).

Tophastighed: 77 km/t.

Pris: Kr. 1710,— excl. omsætning, kr. 2137,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Plejstangen er udformet efter

Zollers princip med vinkelhage og hængselled.



Den nye Puch 125 SL har en meget særpræget stelbygning, der hovedsagelig består af et chassis presset op i stålplade. Bagkæden er indkapslet i en lukket oliebadskasse, og baghjulene er ophængt i en svinggaffel med teleskopisk affjedring.

PUCH, model 250 TF

Motor: 1-cylindret, dobbeltstemplet, 2-takt, boring: 2×45 mm, slaglængde: 78 mm, slagvolumen: 248,1 ccm, kompressionsforhold: 6,2:1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Enkeltvirkende oliepumpe, frisk-olie-smøring. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,65 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,71:1, 2. gear 10,20:1, 3. gear 6,82:1, 4. gear 5,20:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Firkantede og runde svejsede rør.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Indstillelig teleskopaffjedring.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 11 liter, heraf 3 liter på reserve.

Olietank rummer 1,5 liter.

Bremser: 180 mm i diameter, 25 mm brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Puch. 7 ampèretimer på akkumulator. Dynamo: 35/50 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Speedometer indbygget i lygten, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1340 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 750 mm. Egenvægt: 125 kg.

Benzinforbrug: 3 liter pr. 100 km (33,2 km pr. liter).

Tophastighed: 108 km/t.

Pris: Kr. 2990,— excl. omsætning, kr. 3886,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Den dobbeltstemplede motor er udformet efter Zollers princip med leddelt, vinkel-formet plejstang.

PUCH, model 125 SL

Motor: 1-cylindret, dobbeltstemplet, 2-takt, boring: 2×38 mm, slaglængde: 55 mm, slagvolumen: 123 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 7,5 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,99 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skifte-

mekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 25,5:1, 2. gear 14,6:1, 3. gear 10,0:1, 4. gear 7,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ " i lukket oliebadskasse. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Sammenboltet rør og plade.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Svinggaffel med teleskopaffjedring og hydraulisk dæmpning.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja.

Benzintank rummer 10 liter, heraf 1,6 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter 20 mm brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Puch. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 25/35 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 29—30. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe, bagsæde.

Dimensioner: Akselafstand: 1285 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 97 kg.

Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter).

Tophastighed: 100 km/t.

Særlige bemærkninger: Pladestellet går i ét med bagskærmen. Akkumulator og værktøjsrum indbygget i pladestellet. Skærmens monteret uden stivere.

RAMBLER, model RB 2

Importør: Bohstedt-Petersen A/S, København.

Motor: Villiers 6 E. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,25 meter pr. sekund.

Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19:1, 2. gear 9,9:1, 3. gear 5,86:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ ". Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12,5 liter.

Bremser: 5" diameter.

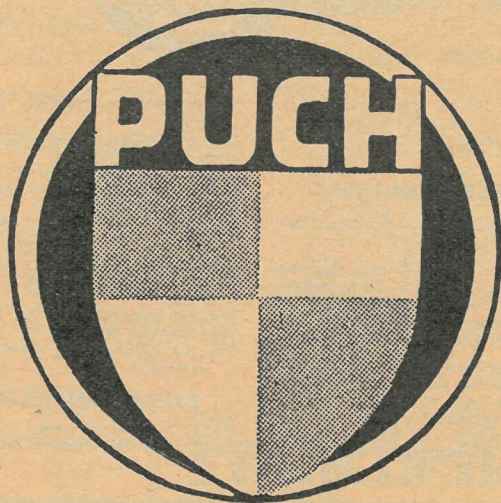
Ampèretimer på akkumulator: 12. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1295 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 93 kg.

SENSATIONEN 1951

ER ATTER



SE DEN PAA Udstillingen
I FORUM

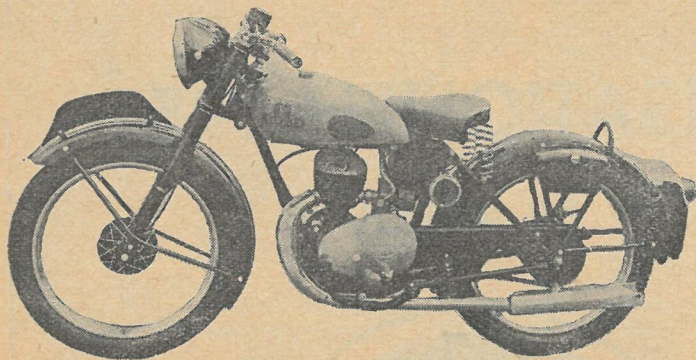
GENERALREPRÆSENTANT I DANMARK:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126. KØBENHAVN S. SUNDBY 9201

KONTOR — RESERVEDELSLAGER

SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH



Rambler er en af de mange engelske maskiner, der er forsynet med Villiers motor. Disse motorer er boltet sammen med krumtaphuset, og svinghjuls-magneten har lysspole til direkte strømtilførsel til lygterne eller leveres med ensretter og akkumulator-udstyr.

Benzinforbrug: 3,78 liter pr. 100 km (32,5 km pr. liter).
Tophastighed: 90 km/t.
Pris: Kr. 1990,— excl. omsætning.
sætning.

ROYAL ENFIELD, model RE

Fabrikant: The Enfield Cycle Co. Ltd., Redditch, Engl.
Importør: Vilh. Nellemann A/S, Århus.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 53,79 mm, slaglængde: 55 mm, slagvolumen: 124 ccm. Kompressionsforhold: 5,5:1, maksimal motoreffekt: 5,25 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,09 m pr. sek.

Transmission: Kobling til gearkasse: Kæde $3/8 \times 7/32$ ". Kobling: På krumtappakslen. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,1:1, 2. gear 12,3:1, 3. gear 7,55:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $1/2 \times 3/16$ ". Dækstørrelse: 2,75—19.

Stelkonstruktion: Rørramme fremstillet af krommolybdæn.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Stiv. Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 8 liter, heraf 0 liter på reserve.

Bremser: 5" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Miller. Dynamo: 30 watt.

Tænding: Dynamo/spole. Tændrør: Nr. 20.

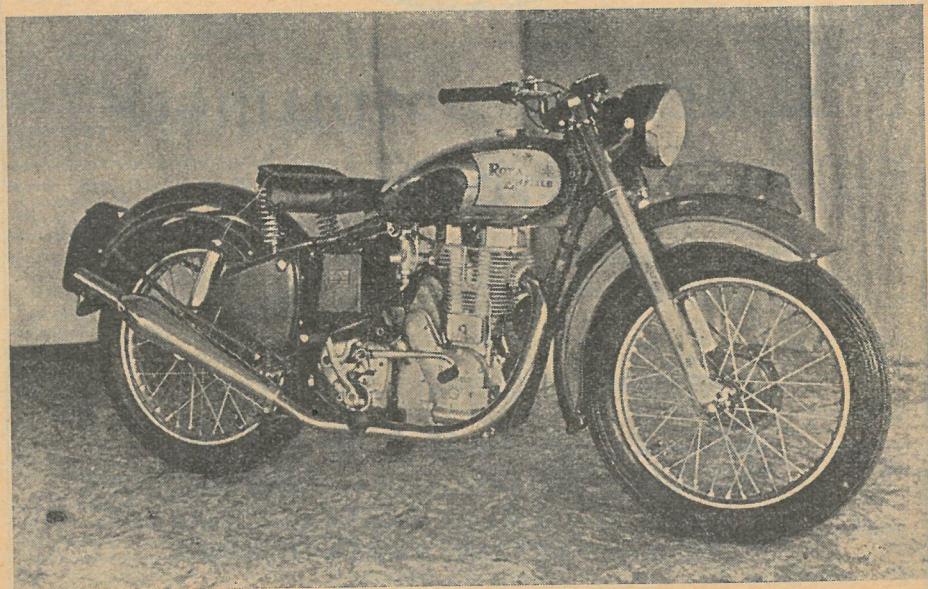
Dimensioner: Akselafstand: 1092 mm. Fri højde fra jorden: 173 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 80 kg.

Benzinforbrug: 2,22 liter pr. 100 km (45 km pr. liter).
Tophastighed: 80 km/t.

Pris: Kr. 1735,— excl. omsætning, kr. 2168,— incl. omsætning.

ROYAL ENFIELD, model „S 51“

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 77 mm, slagvolumen: 248 ccm, topventilet. Kom-



Royal Enfield, Bullet, er en sportspræget 350 ccm maskine med baghjulsaffjedring.

pressionsforhold: 6,5:1. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,52 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,5:1, 2. gear 13,1:1, 3. gear 8,45:1, 4. gear 6,25:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse: 3,00—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12,5 liter.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Miller. Dynamo: 45 watt.

Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 24. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, pumpe, værktøj.

Egenvægt: 160 kg.

Benzinforbrug: 2,94 liter pr. 100 km (34 km pr. liter).

Tophastighed: 100 km/t.

Pris: Kr. 2890,— excl. omsætning, kr. 3746,— incl. omsætning.

ROYAL ENFIELD, model J2

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 84 mm, slaglængde:

90 mm, slagvolumen: 499 ccm, topventilet. Kom-

pressionsforhold: 5,5:1, maksimal motoreffekt: 21

hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,39 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$.

Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skifte-

mekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsfor-

hold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,2:1,

2. gear 9,2:1, 3. gear 6,6:1, 4. gear 5,1:1. Gear-

kasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,25—19, bag: 3,50—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 1 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Dynamo: 60 watt.

Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj, pumpe, speedometer.

Dimensioner: Akselafstand: 1384 mm. Fri højde fra jor-

den: 134 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt:

182 kg.

Benzinforbrug: 3,79 liter pr. 100 km (26,4 km pr. liter).

Tophastighed: 135 km/t.

Pris: Kr. 3580,— excl. omsætning, kr. 4712,— incl. omsætning.

ROYAL ENFIELD, model G

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 70 mm, slaglængde:

90 mm, slagvolumen: 346 ccm, topventilet. Kom-

pressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 15 hk

ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stem-

pelhastighed ved 60 km/t: 8,27m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$.

Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skifte-

mekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsfor-

hold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,6:1,

2. gear 10,1:1, 3. gear 7,3:1, 4. gear 5,6:1. Gear-

kasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse:

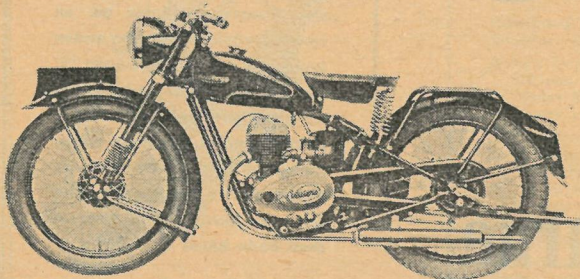
3,25—19.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.

Francis-Barnett

ENGLANDS FØRENDE LETVÆGTER



Francis-Barnett betegnes ikke uden grund som Englands førende letvægter. Hver enkelt del er nøje afstemt i forhold til et fuldkomment hele. Francis-Barnett er udstyret som de største motorcykler, men er tillige enestående økonomisk. Se en Francis-Barnett før de bestemmer Dem.

Nærmeste forhandler opgives af:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S, KBHVN. K.
Centr. 9846

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S, ÅRHUS
Telf. 14100

Stativ: Bag.
 Bagsæde: Ja.
 Benzintank rummer 12,5 liter, heraf 1 liter på reserve.
 Olietank rummer 2,25 liter.
 Brems: 180 mm diameter.
 Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatør: 13½. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.
 Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.
 Dimensioner: Akselafstand: 1348 mm. Fri højde fra jorden: 134 mm, styrets bredde: 710 mm.
 Benzinforsbrug: 3,7 liter pr. 100 km (27 km pr. liter).
 Tophastighed: 115 km/t.
 Pris: Kr. 3245,— excl. omsætning, kr. 4243,— incl. omsætning.

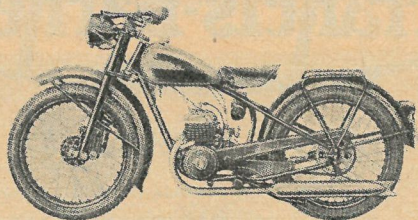
ROYAL ENFIELD, model 500 Twin

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 77 mm, slagvolumen: 496 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 25 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,19 m pr. sek.
Transmission: Motor til kobling: Duplex Kæde 3/8". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,9:1, 2. gear 9:1, 3. gear 6,5:1, 4. gear 5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 5/8"×3/8". Dækstørrelse, for: 3,25—19, bag: 3,50—19.
Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Svinggaffel, skruefjedre, hydraulisk dæmpning.
 Stativ: Midterstativ.
 Bagsæde: Ja, ikke standard.
 Benzintank rummer 14,7 liter, heraf 1 liter på reserve.
 Olietank rummer 2,25 liter.
 Brems: 6" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Dynamo: 75 watt.
 Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.
 Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.
 Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 748 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 181,5 kg.
 Benzinforsbrug: 4,33 liter pr. 100 km (23,1 km pr. liter).
 Tophastighed: 140 km/t.
 Pris: Kr. 4270,— excl. omsætning, kr. 5678,— incl. omsætning.

ROYAL ENFIELD, model 350 Bullet

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 90 mm, slagvolumen: 346 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,2 m pr. sek.
Transmission: Motor til kobling: Duplex kæde 3/8". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,8:1, 2. gear 10,2:1, 3. gear 7,37:1, 4. gear 5,67:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 5/8"×3/8". Dækstørrelse: 3,25—19.
Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Svinggaffel, skruefjedre og hydraulisk dæmpning.
 Stativ: Midterstativ.
 Bagsæde: Ja, ikke standard.
 Benzintank rummer 14,7 liter.
 Olietank rummer 2,25 liter.
 Brems: 180 mm.
 Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulatør: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29. Ladekontrol: Ampèremeter.
 Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.



Husqvarna

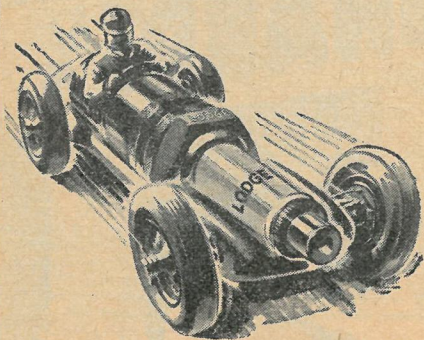
Nærmeste forhandler opgives af:

Ost for Storebælt
NELLEMANN & DREWSEN A/S, KBHVN. K
 Centr. 9846

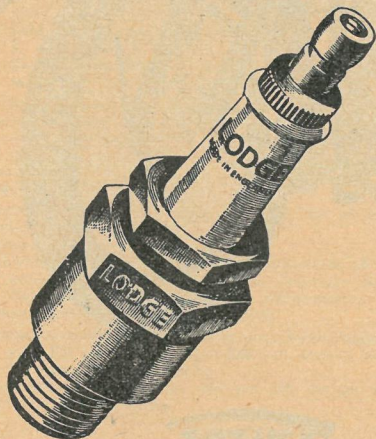
Vest for Storebælt:
VILH. NELLEMANN A/S, ÅRHUS
 Telf. 14100

Den slidstærke, svenske letvægter fra de berømte Husqvarna fabriker er bygget på grundlag af årelange erfaringer med motorcyklekonstruktioner fra letvægtene til racermaskiner. Den nye Husqvarna byder på en række fordele, som ingen anden letvægter kan opvise magen til. Motoren er enestående stærk og giver god trækraft ved alle omdrejningstal. Forhjulet er op-hængt i svinggaffel og maskinen ligger derfor enestående godt på vejen. Husqvarna er forsynet med både hånd- og fodgear.

Start
og Fart
med



LODGE
tændrør



KETNER
AXEL KETNER · KØBENHAVN

Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Fri højde fra jorden: 178 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 160 kg.
Benzinforbrug: 3,64 liter pr. 100 km (27,5 km pr. liter).
Tophastighed: 125 km/t.
Pris: Kr. 3665,— excl. omsætning, kr. 4831,— incl. omsætning.

SUNBEAM, model S 7.

Importør: BSA Motors & Cycles, København.

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 63,5 mm, slagvolumen: 487 ccm, overliggende knast-aksel, kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 25 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Våd sump med pumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,53 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapsakslen. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,5:1, 2. gear 9,0:1, 3. gear 6,5:1, 4. gear 5,3:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dækstørrelse for: 4.50-16, bag 4,75-16.

Stelkonstruktion: Dobbeltslagloddet rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Teleskopaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedret.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 15,9 liter, heraf 2 liter på reserve.

Oliesump rummer 2,25 liter.

Bremser: 8" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1448 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 692 mm. Egenvægt: 195 kg.

Tophastighed: ca. 120 km/t.

Pris: Kr. 4800,— excl. omsætning, kr. 6420,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Gummiophængt motor.

SUNBEAM, model S 8.

Samme specifikationer som model S 7

med følgende undtagelser:

Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,42 meter pr. sekund.

Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 4,00-18.

Bremser: 7" for, 8" bag.

Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm. Egenvægt: 184 kg.

Pris: Kr. 4500,— excl. omsætning, kr. 6000,— incl. omsætning.

TERROT, model ETP

Ufuldstændige specifikationer.

Fabrikant: Etabl. Terrot, Dijon, Frankrig.

Importør: Fred. Rasmussen, Odense.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 123 ccm, topventilet. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,34 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,85:1, 2. gear 13,59:1, 3. gear 9,68:1, 4. gear 7,57:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse for: 2,75:19, bag: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopaffel, baghjul: Stiv. Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer: 9 liter, heraf 0 liter på reserve.

Olietank rummer 1 liter.

Tænding: Magnet.

Udstyr: Bagagebærer, værktøj, pumpe og speedometer.

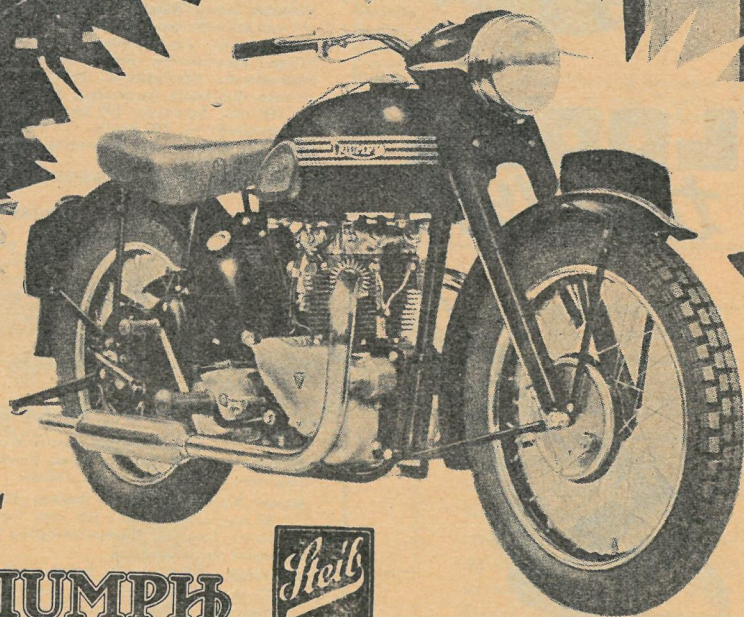
Egenvægt: 75 kg.

Benzinforbrug: 2,22 liter pr. 100 km (45 km pr. liter).

Pris: Kr. 2000,— excl. omsætning, kr. 2500,— incl. omsætning.

VERDENS BEDSTE MOTORCYKLER
OG SIDEVOGNE FRA ET 100 %
MOTORCYKLEFIRMA

C. REINHARDT & S



SE I
STAND
NR. 4
I FORUM

TRIUMPH



Excelsior



TWN

BING KARBURATORER . NORIS ELEKTRISK UDSTYR . SHADOW AMMETERS PAGUSA SADLER

GL. KONGEVEJ 6 . KØBENHAVN V. . C. 12355

TRIUMPH, model 3 T

Fabrikant: Triumph Engineering Co. Ltd., Coventry.
Importør: A/S C. Reinhardt, København.

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 55 mm, slaglængde: 73,4 mm, slagvolumen: 349 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motoreffekt: 19 hk ved 6500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,96 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1\frac{1}{2}'' \times 305''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,15:1, 2. gear 9,8:1, 3. gear 6,9:1, 4. gear 5,8:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5\frac{1}{8}'' \times 3\frac{3}{8}''$. Dækstørrelse: 3.25—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rerramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, Triumph's fjedrende baghjul som ekstraudstyr.

Stativ: Bag.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 13,62 liter, heraf 1,5 liter på reserve.
Olietank rummer 3,4 liter.
Bremsr: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: B.T.H. Magnet. Tændrør: Nr. 24 eller 29. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, pumpe, værktøj.
Dimensioner: Akselafstand: 1350 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 147 kg.
Benzinforbrug: 3,33 liter pr. 100 km (30 km pr. liter).
Tophastighed: 110 km/t.
Pris: Kr. 3200,— excl. omsætning, kr. 4180,— incl. omsætning.

TRIUMPH, model TR5 (Trophy)

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 25 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,74 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1\frac{1}{2}'' \times 305''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,25:1, 2. gear 11,58:1, 3. gear 7,46:1, 4. gear 5,24:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5\frac{1}{8}'' \times 3\frac{3}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,00—20, bag: 4,00—19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rerramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, Triumph's fjedrende baghjul som ekstraudstyr.

Stativ: Bag.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 11,35 liter, heraf 1,5 liter på reserve.
Olietank rummer 3,4 liter.
Bremsr: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, pumpe, værktøj.
Dimensioner: Akselafstand: 1340 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde: 740 mm. Egenvægt: 134 kg.
Benzinforbrug: 4 liter pr. 100 km (25 km pr. liter).
Tophastighed: 140 km/t.

TRIUMPH, model 5T (Speed Twin)

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 27 hk ved 6300 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,44 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1\frac{1}{2}'' \times 305''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsfor-

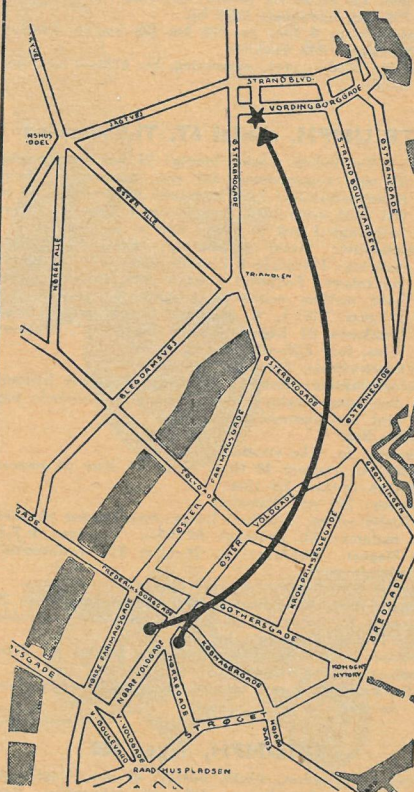
LUCAS

NY ADRESSE

Vi flytter omkring medio april vort hovedkontor, hovedlager, værksted og fabrik fra Nørrevold 9 og Nørregade 40 til vor nye ejendom

VORDINGBORGGADE 6-8 KØBENHAVN Ø - TRIA 3131*

Nørrevold 9 bibeholdes som city-depot, hvor gængse reservedele stadig kan hentes, medens Nørregade 40 Indtil videre indrettes som quick-service værksted.



REPRÆSENTANT FOR:
JOSEPH LUCAS LTD.
C.A.V. LTD.
GIRLING LTD.
LODGE PLUGS LIMITED
JOHN WILKES AND SON

KETNER
AXEL KETNER - KØBENHAVN

hold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,2:1, 2. gear 8,45:1, 3. gear 5,95:1, 4. gear 5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 3/8$ ". Dækstørrelse, for: 3,25—19, bag: 3,50—19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, Triumph's fjedrende baghjul som ekstraudstyr.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 18 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: B.T.H. Magnet. Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, pumpe, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 165,5 kg.

Benzinforbrug: 4 liter pr. 100 km (25 km pr. liter).

Tophastighed: 140 km/t.

Pris: Kr. 3900,— excl. omsætning, kr. 5160,— incl. omsætning.

TRIUMPH, model 6T, Thunderbird

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 71 mm, slaglængde: 82 mm, slagvolumen: 649 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 34 hk ved 6300 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,04 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2 \times 305$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,2:1, 2. gear 7,75:1, 3. gear 5,45:1, 4. gear 4,57:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 3/8$ ". Dækstørrelse, for: 3,25—19, bag: 3,50—19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, Triumph's fjedrende baghjul som ekstraudstyr.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 18 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: B.T.H. Magnet. Tændrør: Nr. 29 eller 31. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, pumpe, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 168 kg.

Benzinforbrug: 4,54 liter pr. 100 km (22 km pr. liter).

Tophastighed: 160 km/t.

Pris: Kr. 4000,— excl. omsætning, kr. 5300,— incl. omsætning.

TRIUMPH, Tiger 100

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,6:1, maksimal motoreffekt: 32 hk ved 6500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,44 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $1/2 \times 305$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,2:1, 2. gear 8,45:1, 3. gear 5,95:1, 4. gear 5,00:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $5/8 \times 3/8$ ". Dækstørrelse, for: 3,25—19, bag: 3,50—19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv, Triumph's fjedrende baghjul som ekstraudstyr.

Stativ: Bag.

Bagsæde: Ja (Twin-sattel).

Benzintank rummer 18 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: B.T.H. Magnet. Tændrør: Nr. 32. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm. Sadelhøjde: 790 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 160 kg.

Benzinforbrug: 4 liter pr. 100 km (25 km pr. liter).

Tophastighed: 160 km/t.

Pris: Kr. 4100,— excl. omsætning, kr. 5400,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Denne model kan med et specielt tilbehør tunes op til Grand Prix maskine med 2 karburatorer, omdrejningstæller, speciel bremsepedal, o.v.s. den maksimale effekt sættes op til 46 hk ved 7000 omdr./min.

TWN, model BDG 125

Fabrikant: Triumph Werke, Nürnberg.

Importør: C. Reinhardt A/S, København.

Motor: 1-cylindret, dobbeltstemplet, 2-takt, boring: $2 \times 35,5$ mm, slaglængde: 62 mm, slagvolumen: 123 ccm. Kompressionsforhold: 6,4:1, maksimal motoreffekt: 6,5 hk ved 4800 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,9 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftmekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,8:1, 2. gear 10,8:1, 3. gear 7,45:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $3/8 \times 5/16$ ". Dækstørrelse: 2,75—19.

Stelkonstruktion: Svejset og sammenboltet dobbelt rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: Støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 9,2 liter.

Bremser: 125 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 35/45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Nr. 31. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, bagagebærer, værktøj, pumpe, styrelås.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 200 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 88 kg.

Benzinforbrug: 2,8 liter pr. 100 km (35,7 km pr. liter).

Tophastighed: 85 km/t.

Pris: Kr. 1850,— excl. omsætning, kr. 2312,— incl. omsætning.

TWN, model BGG 250

Ufuldstændige oplysninger.

Motor: 1-cylindret, dobbeltstemplet, 2-takt, boring: 2×45 mm, slaglængde: 78 mm, slagvolumen: 248 ccm, kompressionsforhold: 6,4:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 3800 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $5/8 \times 3/8$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i venstre side. Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Svejset og sammenboltet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: For og bag samt støtteben.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Bremser: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 10. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Kontrollampe.

Udstyr: Bagagebærer, styrelås, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 900 mm. Fri højde fra jorden: 200 mm, styrets bredde: 900 mm. Egenvægt: 125 kg.

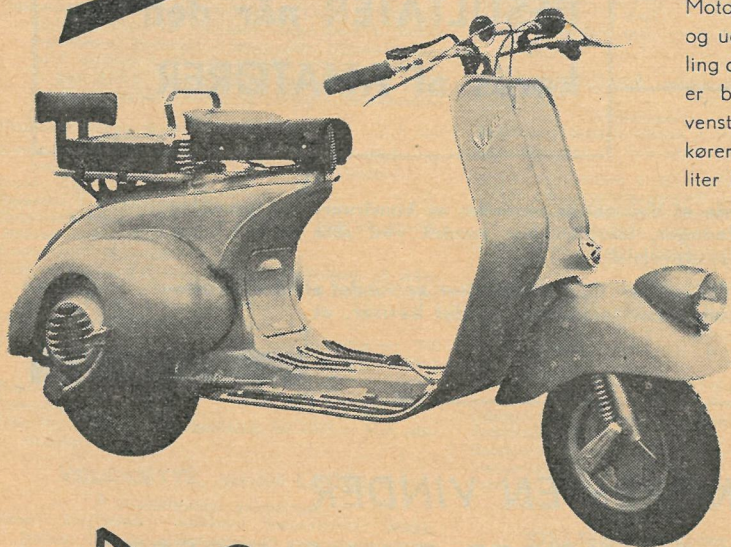
Benzinforbrug: 3,33 liter pr. 100 km (30 km pr. liter).

HER ER DEN POPULÆRE SCOOTER

Vespa

På en VESPA kan De køre i ordentligt tøj uden at blive tilsmudset af vejsnavs eller olie fra motoren, som ligger indkapslet bag førersædet. Affjedringen er fantastisk effektiv, og de brede dæk giver stabil kørsel. Hjulene skiftes som på en bil.

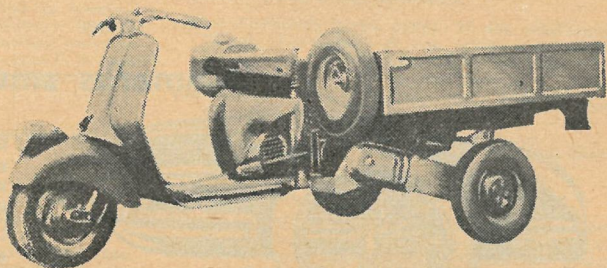
Motoren er på 125 ccm og udvikler 4,3 HK. Kobling og gearskifte (3 gear) er bygget ind i styrets venstre håndtag. VESPA kører ca. 50 km på 1 liter benzin.



Ape

APE varescooter løser på en nem og billig måde en lang række forskelligartede transportproblemer. Den kan leveres både med lad og varkasse og har de samme fortrinlige egenskaber som VESPA'en, både med hensyn til afskærmning og motordelse.

Motoren er den samme som VESPA'ens. Kobling og gearskifte (4 gear) er bygget ind i styrets venstre håndtag. Der er hydraulisk bremse til baghjulene. APE'en kører ca. 35 km på 1 liter benzin. Nyttelast: 200 kg.



F. BÜLOW & CO.

Kongelig Hofleverandør

TOLDBODVEJ 6, KØBENHAVN K., C. 1720

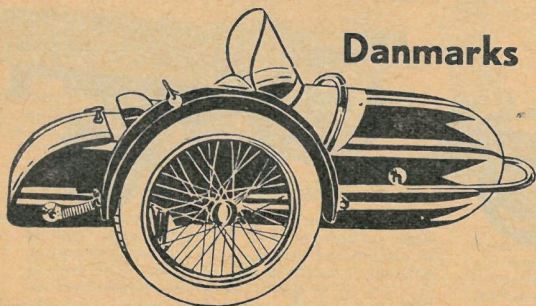
Velocette

opnår **PROFESSIONELLE**
RESULTATER når den
køres af **AMATØRER**

Hver eneste af Velocettes modeller er konstrueret på grundlag af de erfaringer, fabriken har vundet ved sine sejre i internationale landevejsløb.

Både første-, anden- og tredjepladser er vundet af såvel professionelle kørere som amatører, og det beviser, at

DE KØRER EN VINDER
NÅR DE KØRER EN VELOCETTE



Danmarks smukkeste sidevogn

Bender Luxussidevognen har stort, aflåseligt bagagerum. Karosseriet er ophængt i strækfjedre i det robuste rørchassis. Leveres med vindskærm og overtræk.

**DEN IDEELLE SIDEVOGN
TIL LANGTURSKØRSEL.**

EXCELSIOR HENDERSON MOTOR CO.

H. C. Ørstedsvej 23 . København V . Telefon: Central 6581

SPECIALVÆRKSTED FOR VELOCETTE

Tophastighed: 110 km/t.
Pris: Kr. 2700,— excl. omsætning, kr. 3480,— incl. omsætning.
Særlige bemærkninger: Bagkæden indkapslet i oliebadskasse.

VELOCETTE, model M.A.C.

Fabrikant: Veloce Limited, Hall Green, Birmingham 28.
Importør: Excelsior-Henderson Motor Co., København.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 96 mm, slagvolumen: 349 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: ca. 16 hk. Smøresystem: Torsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,67 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,1:1, 2. gear 9,6:1, 3. gear 7,3:1, 4. gear 5,5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, skruefjedre m. hydr. dæmpning, baghjul: Stiv, med stikaksel.

Stativ: Bag samt støtteben.
Bagsæde: Ja, ikke standard.
Benzintank rummer 11,5 liter, heraf 1,5 liter på reserve.
Olietank rummer 2,27 liter.
Bremsér: 7" diameter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Miller. Ampèretimer på akkumulator: 13. Tænding: Magnet (B.T.H.). Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1328 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 145,2 kg.

Benzinforbrug: 2,86 liter pr. 100 km (35 km pr. liter).
Tophastighed: 113 km/t.

Pris: Kr. 3050,— excl. omsætning, kr. 3970,— incl. omsætning.

VELOCETTE, model LE 200

* Ufuldstændige oplysninger.

Motor: 2-cylindret, vandkølet boksermotor, 4-takt, boring: 50 mm, slaglængde: 49 mm, slagvolumen: 192 ccm, sideventilet. Smøresystem: Våd sump med pumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,95 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Håndtag i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,4:1, 2. gear 10,8:1, 3. gear 7,25:1. Gearkasse til baghjul: Kardan. Dækstørrelse: 3,00-19.

Stelkonstruktion: Presset stålplade.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.
Benzintank rummer 5,65 liter.
Oliesump rummer 0,71 liter.
Ampèretimer på akkumulator: 13. Tænding: Batteri.
Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer, værktøj og pumpe.
Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Frihøjde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 635 mm. Egenvægt: 118 kg.

Tophastighed: Ca. 85 km/t.
Særlige bemærkninger: Kendetegnet ved sin lydøst arbejdende motor.

VESPA (Scooter)

Ufuldstændige oplysninger.

Fabrikant: Hoffmann-Werke, Düsseldorf, og Piaggio & Cia., Genua.
Importør: F. Bülow & Co., København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 56,5 mm, slaglængde: 49,8 mm, slagvolumen: 124,85 ccm. Maksimal motoreffekt: 4,3 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem:olie/benzin 1:20.

Transmission: Motor, kobling, gearkasse og bagaksel sammenkoblet med tandhjul. Kobling: Flerplade i olie-

bad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: drejehåndtag i styrets venstre side. Dækstørrelse: 3,50-3.

Stelkonstruktion: Selvbærende plade „karosseri“.

Hjulophængning: forhjul: Enkelt svingarm (Dubonnet), baghjul: Svingarm (dannes af motor og transmission)

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, standard.

Benzintank rummer 5 liter, heraf 0,65 liter på reserve.
Elektrisk anlæg: Fabrikat: Bosch. Dynamo: 27 watt.

Tænding: Magnet. Tændrør: Nr. 29.

Udstyr: Speedometer, bagsæde, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1130 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 790 mm. Egenvægt: 85 kg.

Benzinforbrug: 2,2 liter pr. 100 km (50 km pr. liter).

Tophastighed: 70 km/t.

Pris: Kr. 2400,— excl. omsætning, kr. 3060,— incl. omsætning.

VICTORIA, model Aero KR 25

Ufuldstændige oplysninger.

Fabrikant: Victoria Werke A.-G., Nuremberg.

Importør: A/S C. Reinhardt, København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 247 ccm, kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 9 hk ved 4800 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Gearkasse til baghjul: Kæde indkapslet i oliebadskasse. Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Sammenboltet, åben rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 14 liter, heraf 2 liter på reserve.

Dynamo: 30/50 watt.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe.

Sadelhøjde: 700 mm. Egenvægt: 133 kg.

Benzinforbrug: 2,85 liter pr. 100 km (35,2 km pr. liter).

Tophastighed: 93-95 km/t.

Pris: Kr. 2500,— excl. omsætning, kr. 3200,— incl. omsætning.

VILLIERS motorer model 1 F

Fabrikant: The Villiers Engineering Co. Ltd., Wolverhampton.

Importør: Stevns & Co., København.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 47 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen: 98 ccm, kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 2,8 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:16.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}''$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 2.

Tænding: Magnet.

Særlige bemærkninger: Gearkassen er boltet til krumtaphuset.

VILLIERS, model 10 D

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 50 mm, slaglængde: 62 mm, slagvolumen: 122 ccm, kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 4,9 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:16.

Transmission: Motor til kobling: Kæde, udveksling 2,83:1. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold i gearkasse: 1. gear 3,25:1, 2. gear 1,7:1, 3. gear 1:1.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Villiers. Dynamo 27 eller 35 watt. Tænding: Magnet.

Særlige bemærkninger: Svinghjuls magneten kan leveres i to typer til henholdsvis direkte strømførsel til lygter og til opladning af akkumulator gennem ensretter.

VILLIERS, model 6 E

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 59 mm, slaglængde: 72 mm, slagvolumen: 197 ccm, kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 8,4 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:16.

Først og størst
med alt til
den kære rok



BONZO

Københavns førende specialforretning i
motorcyklereservedele

GEARKASSEDELE
MOTORDELE
CYLINDERUDBORING

RESERVEDELE TIL
LUCAS OG BOSCH
AMALKARBURATORDELE

Alt i udstyr

TRANSFERS
til de fleste maskiner

BEKLÆDNING såsom
Handsker - Hjælme - Brillor etc.

Har vi det ikke, fremskaffer vi det

Skriv eller aflæg os et besøg. Provinsordre kun pr. efterkrav.

BONZO

Griffenfeldtsgade 5

Telefon Nora 7911

Motormandens virkelige indkøbssted

Transmission: Motor til kobling: Kæde, udveksling 1:2.
Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold i gearkasse: 1. gear 3,25:1, 2. gear 1,7:1, 3. gear 1:1.

Dynamo: 35 watt. **Tænding:** Magnet.

Særlige bemærkninger: Svinghjuls magneten kan leveres i to typer til henholdsvis direkte strømtilførsel til lygter og til opladning af akkumulator gennem ensretter.

ZÜNDAPP, KS 601

Fabrikant: Zündapp-Werke G.M.B.H., Nürnberg - 20.

Importør: Brdr. Friis Hansen, København Ø.

Motor: 2-cylindret boksermotor, 4-takt, boring: 75 mm, slaglængde: 67,6 mm, slagvolumen: 597 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,4:1, maksimal motoreffekt: 28 hk ved 4700 omdr./min. Smøresystem: Våd sump, tandhjulpumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,21 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,15:1, 2. gear 9,68:1, 3. gear 6,11:1, 4. gear 4,74:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dækstørrelse: 3,50—19.

Stelkonstruktion: Dobbelt, svejset rørramme.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedring.

Stativ: For og bag.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 21 liter, heraf 2 liter på reserve.

Oliesump rummer 2,5 liter.

Bremser: 230 mm diameter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 20. **Dynamo:** 50/70 watt. **Tænding:** Batteri. **Ladekontrol:** Kontrollampe.

Udstyr: Bagagebærer, speedometer i lygte, styr-lås, pumpe, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1415 mm. Sadelhøjde: 740 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm, styrets bredde: 760 mm. Egenvægt: 206 kg.

Benzinforbrug: 4,5 liter pr. 100 km (22 km pr. liter).

Tophastighed: 135 km/t.

Særlige bemærkninger: To karburatorer med fælles luftfilter indbygget i motorblokken.

ZÜNDAPP DB 202

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 198 ccm. Kompressionsforhold: 6,2:1, maksimal motoreffekt: 7,5 hk ved 4200 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,71 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde 3/8"×19/64". Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,38:1, 2. gear 11,47:1, 3. gear 7,31:1, 4. gear 5,85:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 1/2"×5/16". Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Sammenskruet dobbelt rørstel.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, hydraulisk dæmpning, baghjul: Stiv montering. Stikaksel.

Stativ: Midterstativ.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 12 liter, heraf 3 liter på reserve.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. **Dynamo:** 45/60 watt. **Tænding:** Batteri.

Tændrør: Nr. 29. **Ladekontrol:** Kontrollampe.

Udstyr: Bagagebærer, værktøj, pumpe, speedometer indbygget i forlygten.

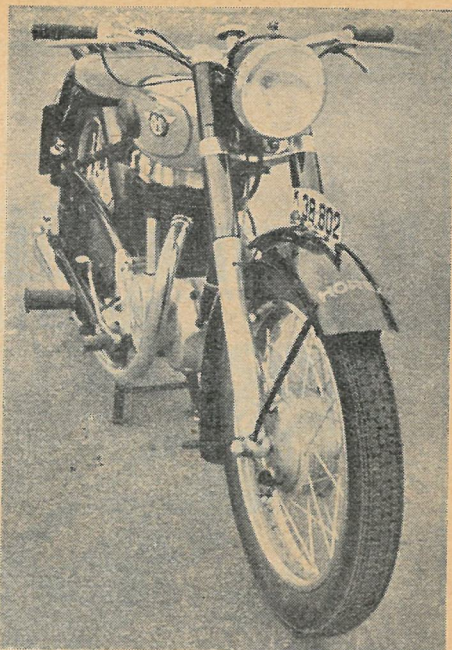
Dimensioner: Akselafstand: 1310 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 110 kg.

Benzinforbrug: 2,6 liter pr. 100 km (38 km pr. liter).

Tophastighed: 90 km/t.

Pris: Kr. 2300,— excl. omsætning, kr. 2920,— incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Kickstarteren trædes fremefter.



H O R E X
DEN TYSKE KVALITETSMASKINE

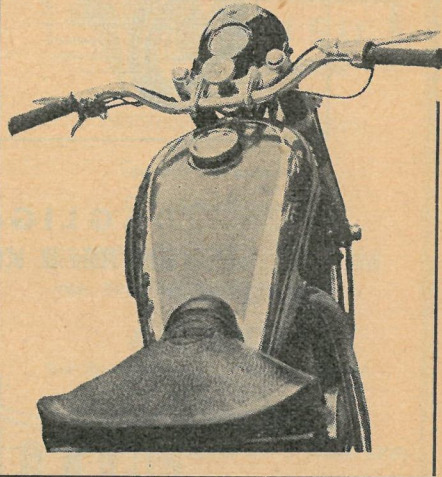


GENERALREPRÆSENTANT
HOREX MOTOR IMPORT

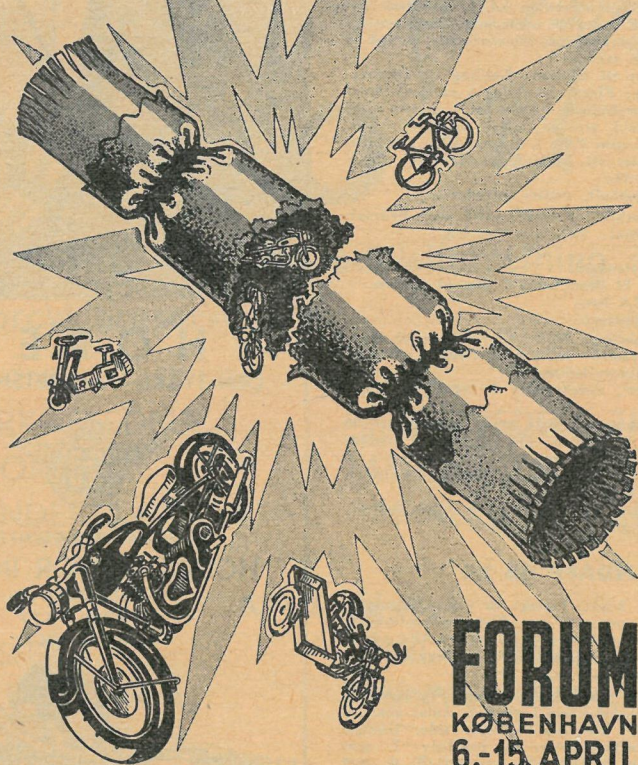
TOLDBOVEJ 14

*BYEN 7317

KØBENHAVN K.



International
MOTORCYCLE ^{OG} CYCLEMOTOR
UDSTILLING



FORUM
KØBENHAVN
6.-15. APRIL

DAGLIG: KL. 10-22
ENTRE: 2 KR., BØRN 1 KR.



DAYTONA

blev atter vundet på engelske maskiner

Lørdag den 24. februar startedes det 100 miles lange »amatørløb« på stranden ved Daytona, og atter i år skulle det blive en engelsk sejr, hvad maskinerne angår. Skønt englænderne ikke længere må herske over Atlanterhavets bølger, efter at en amerikansk admiral er blevet øverstkommanderende, lader det til, at de engelske motorcyklefabriker klarer sig helt godt på strandbredden. Der startede 114 maskiner i en samlet start, og det øredøvende udblæsningsdrøn kom fra 44 Harley-Davidson, 20 Indian, 17 BSA, 16 Triumph, 15 Norton, 1 AJS og 1 Rudge.

Det var tydeligt, at der var nye rekorder i luften, eftersom omgangsrekorden blev slået gentagne gange. De engelske maskiner dannede snart et sikkert felt i spidsen, idet de amerikanske maskiner øjensynlig var for tunge til dette løb. Robert Michael, Norton, gik over mållinien som vinder i tiden 1 time, 12 minutter, 44,2 sekunder, svarende til en gennemsnitshastighed på 133 km/t, medens en Triumph og en BSA besatte henholdsvis anden- og tredjepladsen.

I det store ekspertløb over 200 miles om søndagen startede 111 ryttere fordelt på 44 Harley-Davidson, 20 Norton, 16 Triumph, 15 BSA, 10 Indian, 4 AJS, 1 HRD og 1 BMW. Gennemsnitshastigheden for omgangene lå omkring 145 km/t, og der var hård kamp om føringen. Også i dette løb førte de engelske maskiner, der besatte de 7 første pladser. Vinder blev Dick Klamfoth, der vandt løbet i 1949 og blev nr. 2 sidste år efter Billy Mathews. Klamfoths gennemsnitshastighed blev 149,5 km/t, hvilket er 6,44 km/t bedre end den gamle rekord.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

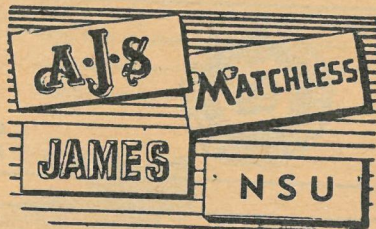
REPARATIONSVÆRKSTED
AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 · Taga 3166

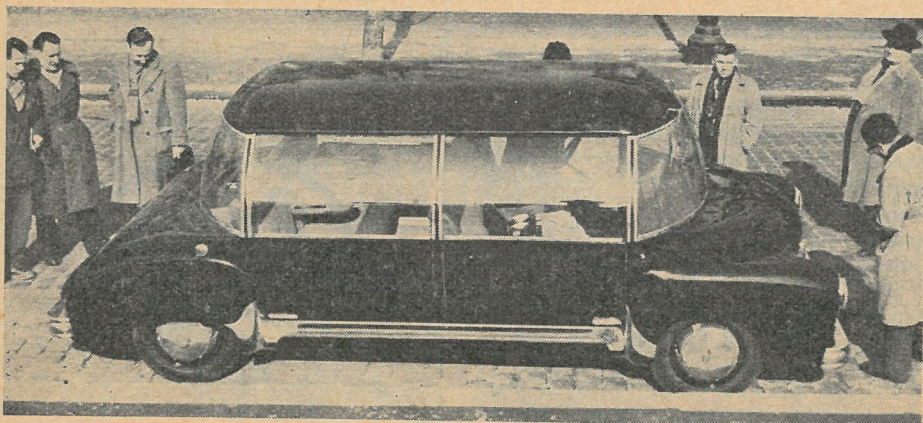
A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 · Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 · Palæ 6721

Benzin-elektrisk mærkværdighed



Symetric er navnet på denne nye og mærkværdigt udseende vogn. Vognen er gearløs, idet motoren trækker en dynamo på 100 volt 300 ampère. Dynamoen leverer strøm til fire elektromotorer, der er indbygget i hvert hjul, altså det samme system som Porsche anvendte for 51 år siden. Vi vil afstå fra at diskutere vognens facon og indskrænke os til en enkelt kritisk bemærkning. Af fotografiet fremgår det, at der er ca. 1¼ meter mellem førerens øjne og vindspejlet, og det bliver således et minimalt synsfelt, der står til rådighed, når vindspejlet bliver stænket til.



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGA 4888

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav



Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel[™] med stof og

varmt pelsfor fra **kr. 198,00**

Oilskinsfrakker enkelte og med for fra ... - **39,15**

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet
til motorkørsel.

Org. engelske T. T. styrthjelme

Nyrebælter prima kvalitet - **20,00**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSDGADE 24
TELEFON NORA 2536

Under vandet

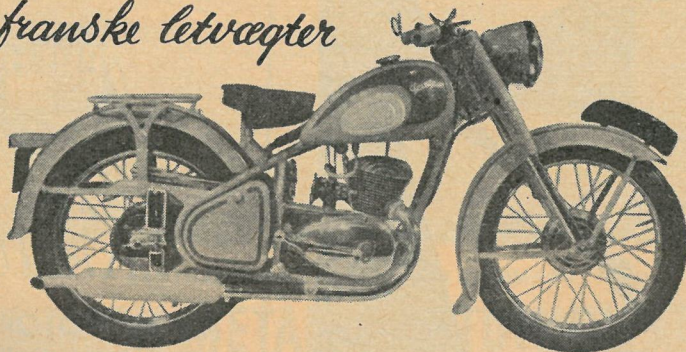
Den amerikanske hærs amfibievogne er nu udviklet i en grad, der tillader en dykker at køre på havbunden. Her ses en af amfibievognene fotograferet under vandet ved Rainbow Springs i Florida. Kørreren, der er forsynet med et specielt iltapparat, svømmer en tur rundt om vognen — måske skal han skifte et hjul. Motorens indsugningsluft føres ind gennem et rør, der stikker op over overfladen, ligesom også udblæsningsrøret ender i den frie luft. Det elektriske anlæg er dels indkapslet i vandtætte kasser, dels præpareret på en særlig måde, som holder vandet ude. Lad os håbe, at disse vogne kommer til at ende deres dage som kuriositeter.

en



Geugeot

-den franske letvægter



175 cc blokmotor m. 4 gear og fodskift. Den elegante letvægter med alle tekniske raffinementer. Se den på udstillingens stand nr. 18 i Forum.

GENERALREPRÆSENTANT:

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S SEJRØGADE 15 . KØBENHAVN Ø.
RYVANG 6888



NIMBUS

Aut. forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

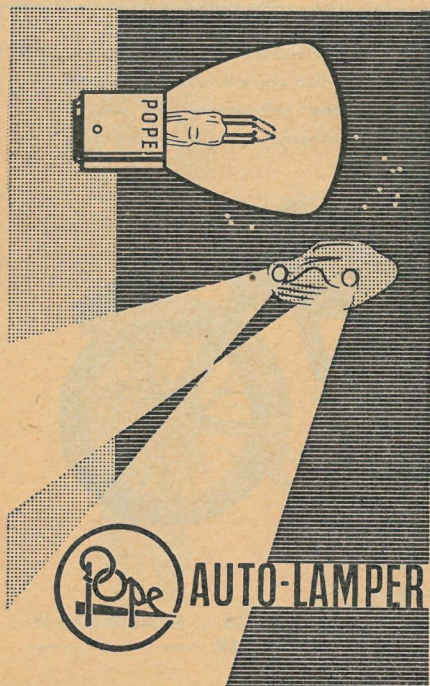
Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538



VI PRØVEKØRER (fortsat fra side 160)

faktisk lægge maskinen i en vinkel på omkring de 55°, uden at den viser tegn på udskridning. Nå, jo, ja — kan man så sige til sig selv, men er der noget ekceptionelt i det, kan du ikke gøre det med de fleste maskiner. Og det kan man måske nok, men ikke med den overlegne sikkerhed og ikke med den tryghedsfølelse, at indenfor en meget betydelig sikkerhedsmargin kan man foretage alle de manøvrer, som situationen kræver. Hemmeligheden er den, at vægtfordelingen på de to hjul er korrekt, samt at rytterens vægt fordeles passende på de to aksler. Samtidig er gaflens vinkel og efterløb korrekt i forhold til hjulafstand, tyngdepunkt o.s.v. Ingeniør Aage Uth, der har den væsentlige del af æren for stallets opbygning, har klareret denne opgave med bravour.

Under økonomiprøven ved 40 km/t syntes denne maskine som en evighedsmaskine, og undertegnede var nærmest stivfrosen, inden han med valne fingre kunne notere, at den kørte 70 km på en liter. Med søndagsfrokosten i udsigt satte vi tempoet op til 60 km/t og fandt, at forbruget ved denne hastighed steg til 46 km pr. liter. Ved senere forsøg noteredes et benzinforbrug svarende til 54 km pr. liter ved en gennemsnitshastighed på 50 km/t. Hvad økonomien angår, kan DISA V 100 altså let konkurrere med »knallerterne«, og hvilken komfort og sikkerhed får man så ikke i tilgift?



FORHANDLER I

ÅRHUS

ARNES MOTOR SERVICE

KIRKEGÅRDSVEJ 10, TELEFON 10189

Tidligere

JYDSK MOTOR SERVICE

Sjællandsgade 25

*Juldkommen
sikker Natkørsel*

med

NOTEK



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

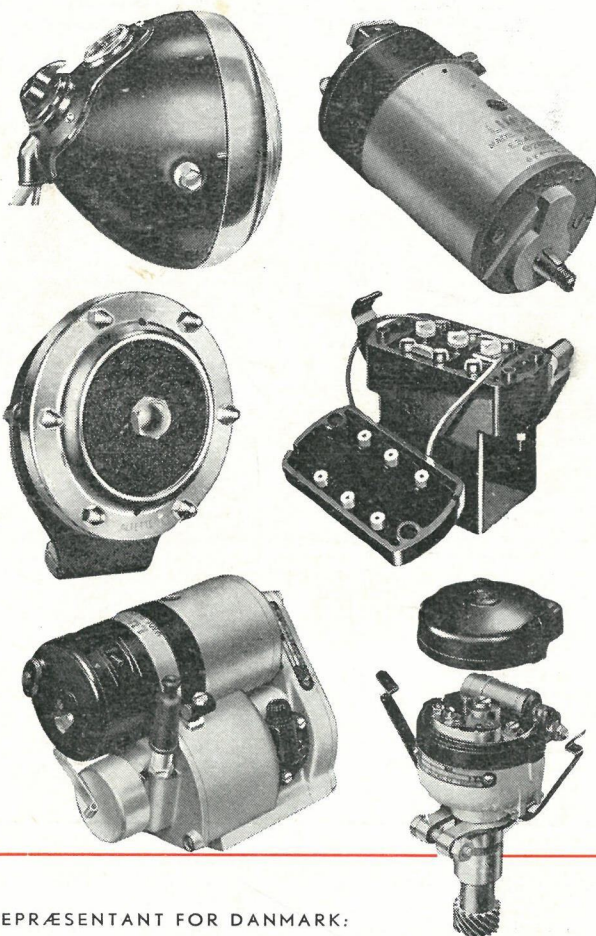
WICHMANDSGADE 11 ODENSE



LUCAS

motorcykle - udstyr

KVALITETS anlæg til MOTORCYKLER



REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER

VORDINGBORGGADE 6-8 . KØBENHAVN Ø . TRIA 3131

CITY-DEPOT:

NØRREVOLD 9
CTR. 41 95 - 6819

SERVICEDEPOTER:

ÅRHUS: TELF. 95 11
ÅLBORG: TELF. 49 01

ODENSE: TELF. 472
ÅBENRÅ: TELF. 36 63