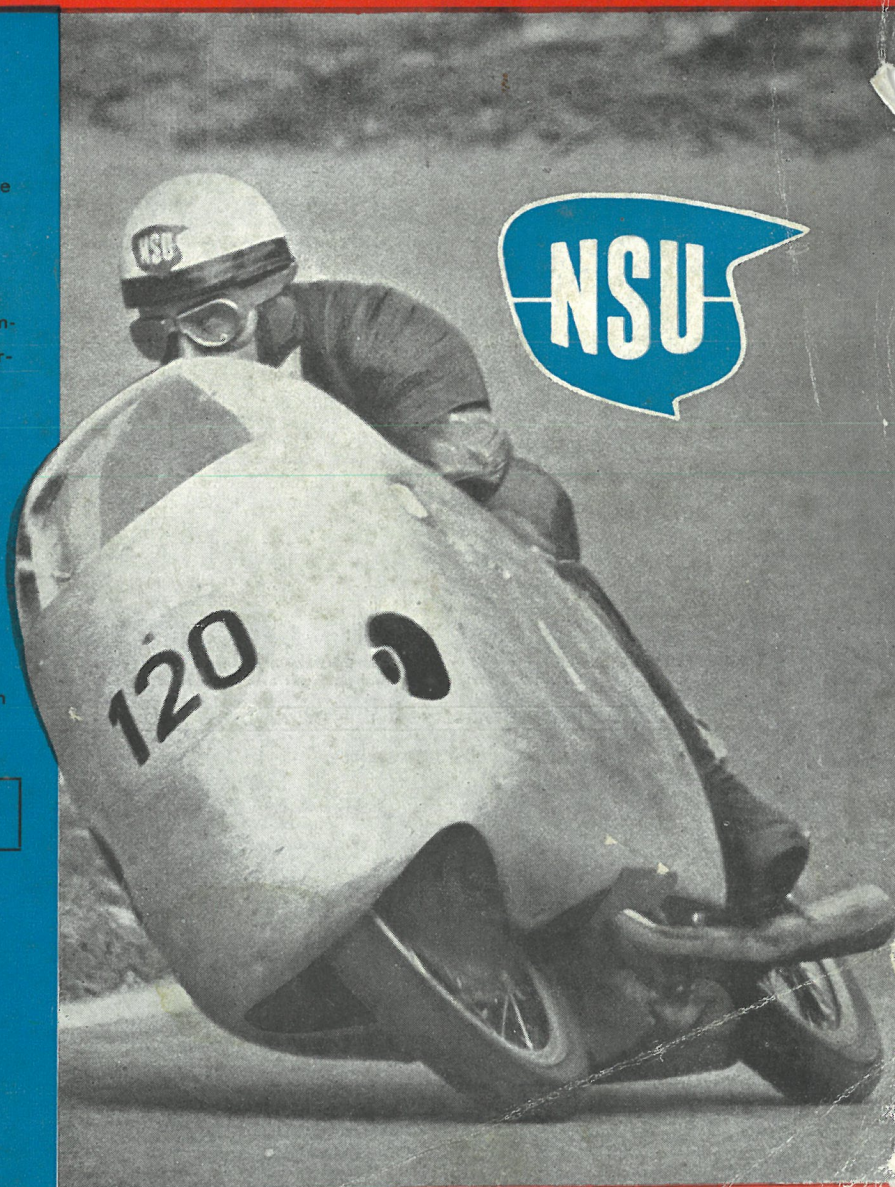


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

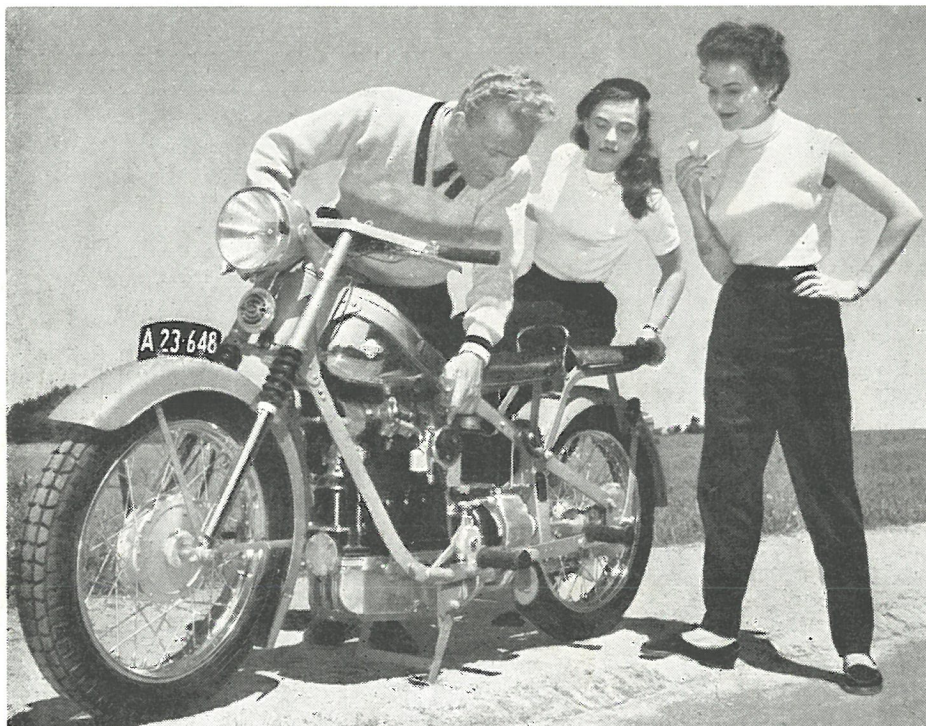
NSU Modellerne er baseret på de samme principper og den samme konstruktion som de berømte NSU-racere, der hjembragte verdensmesterskabet i 125 ccm- og 250 ccm-klassen i både 1953 og 1954.

Se samtlige NSU-modeller på motorcykleudstillingen i Forum

STAND 9**IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN - ODENSE - KØBENHAVN**



Danmarks Motorcykle
— billigst i det lange Løb —



Den 4-cylindrede Blokmotor giver jævn Gang, hurtig Acceleration og stor Trækkraft ved alle Omdrejninger —
I NIMBUS forenes Skønhed og Kraft med Sikkerhed og Økonomi.

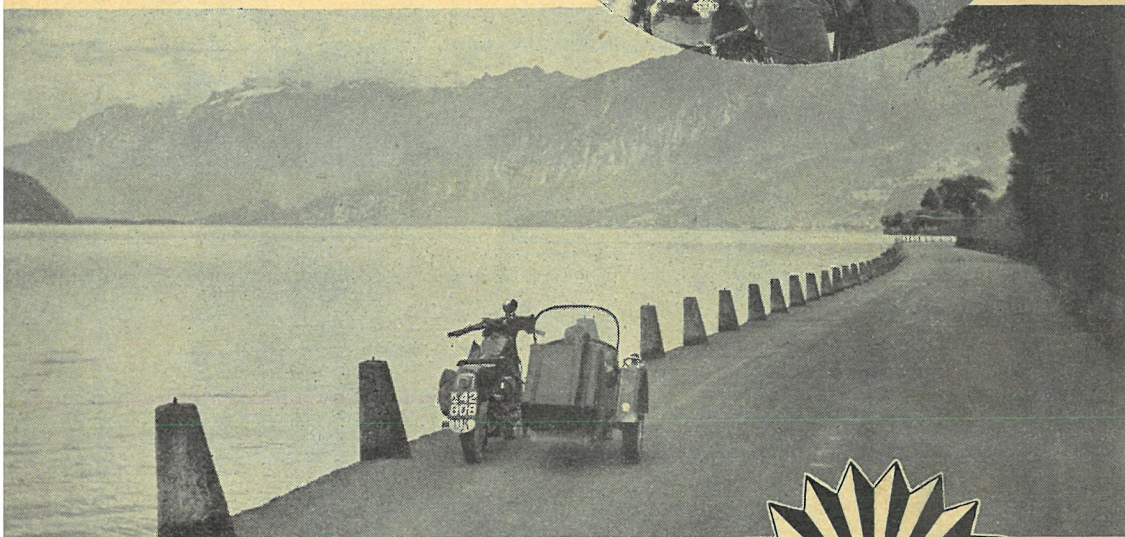
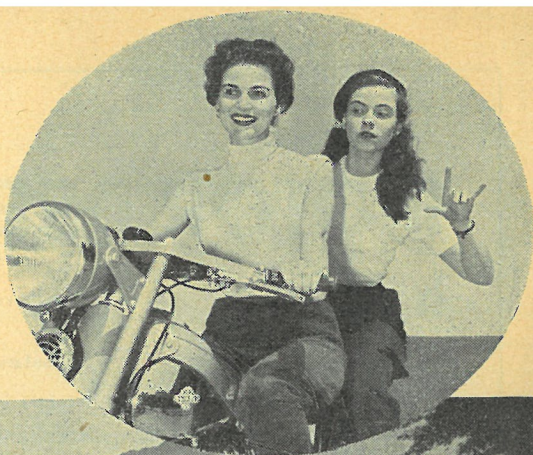
STOR PRISNEDSÆTTELSE VED KØB PAA DOLLARPRÆMIERINGSBASIS



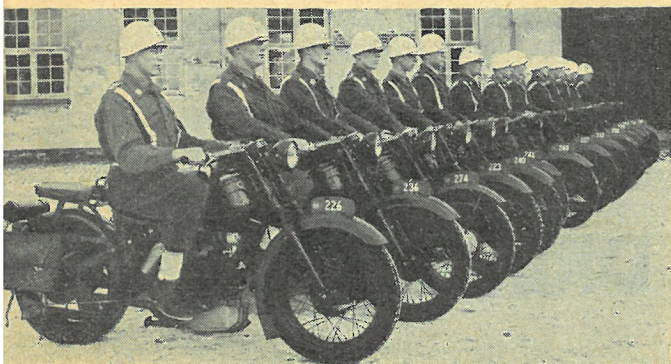
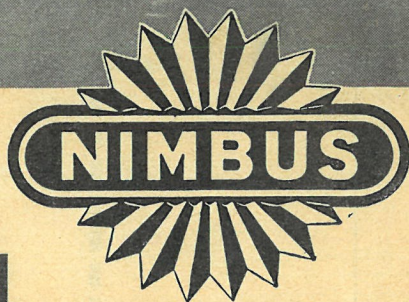
Paa Militærets Prøvebane, selv i det vanskeligste Terræn kan man stole paa NIMBUS.
— Den kommer altid Igennem —

SE VERDEN FRA EN NIMBUS

Folk, der holder af at drage paa Langtur i deres Ferier, har længe foretrukket NIMBUS! Det er en Betryggelse at vide, at ens Kørselsprogram er legende let at overholde — takket være NIMBUS's Driftssikkerhed og Overskud af Kræfter!



Det er en Fornøjelse at besøge fremmede Lande, naar man har en Maskine, der er driftssikker — NIMBUS har kørt til Kapstaden og tilbage (35000 km).



ALTID KLAR TIL START.
Sommer og Vinter kører MP'erne ud paa Patruljetjeneste

KUPON

Undertegnede ønsker uforbindende
det nye NIMBUS Katalog

Navn

Stilling

Bopæl

NIMBUS

A/S Fisker & Nielsen - Kbhvn. F.
Tlf. Fasan 5301

Autoriserede Forhandlere
over hele Landet

MOTOR DRESS

har
det hele



Scooterstøvler , dobbelt saal	72.50 -	69.50
Ridestøvler , crom. box		99.50
i prima box, dobbelt saal		116.50
Ridebenklæder , berømt for snit og pasform, dobbelt sæde, lynlaase i ben fra		68.—

FLYVERDRAGTER



Vind- og vandtæt	68.—
Prima gummi	98.—
Dobbelt stof , 2 farver, 100 % vandtæt	118.—
Imprægneret gabardine med uldføer	168.—
Grønlandsmodel med hætte og teddy-bear føer	228.—
Parca coat med aftagelig hætte og teddy-bear føer	158.—
Scooter-coat , 4 farver, prima Lodenstof	98.—

STYRTHJELME

Jobi, Geno, A.B.C. , org. eng. T.T., mange farver fra	39.—
Stort udvalg i handsker - huer - hjelme - briller - overtrækstøj	
Køretæpper , prima stof	24.50
Læderveste - jakker - stortrøjer - frakker - kun prima kvaliteter	
Varerne sendes overalt pr. efterkrav	

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
KØBENHAVN N.
TELEF. NORA 2536

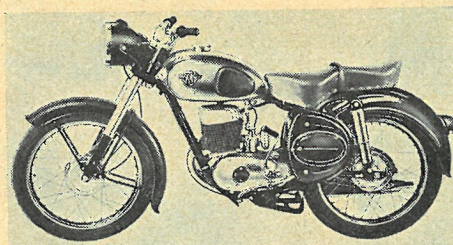
ÅRTIERS SENSATION

STAND 34



Maico Taifun

To-cylindret 350 eller 400 ccm
to-takt motor i et sensationelt stel.



Maico er allerede blevet berømt for overvældende gode køreegenskaber, fremragende kvalitet og sensationelle konstruktioner. Maico er konstrueret af sportsfolk, der stiller de største krav til en motorcykel.

GENERALREPRÆSENTANT

AUTO CENTRUM

ROSENØRNS ALLE 10

KØBENHAVN V.

LUNA 1925



Det er store krav, der stilles til AVON dækket under Trial og Moto-cross, og dækket må være konstrueret således, at den største ydeevne opnås. De kan rolig stille de samme krav til de dæk, De skal anvende under den daglige kørsel — AVON opfylder dem!

AVON

 *...Det førende Dæk*

**Følg Ekspertene
brug
CASTROL**

STAND 42



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S



MERKUR

Hjelmen med den profilforstærkede puld

FØRES I 5 FARVER

Forhandlere overalt

Generalrepræsentant:



DANSK METAL & AUTOINDUSTRI

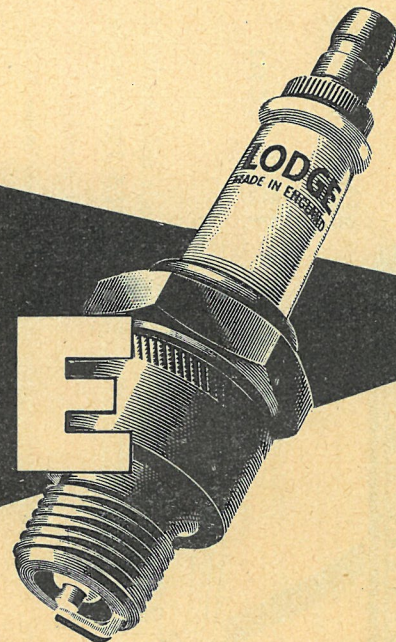
ODENSE

Eliten af verdens professionelle motorkørere kører med LODGE — og det skyldes bl. a. LODGE, at de hører til eliten. For LODGE er

SKABT TIL FART

LODGE

der vælges som det bedste af de bedste er også det bedste til Deres vogn, motorcykle, scooter ... Kr. 5,- for alle standardtyper.

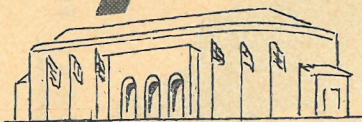


★ SKIFT TIL **LODGE** OG MÆRK FORSKELLEN!

Lambretta

NY MODEL

150 ccm



Med følgende nyheder besidder den nye LAMBRETТА 150 ccm alle fordele:

Nyt let gearskift

Kraftigere motor

Lydløs gang

Regulerbar tipper- og chokeranordning

Nye dobbelte støddæmpere for og bag

Instrumentbrædt med indbygget speedometer og handskerum

Vær blandt de førende —
kør LAMBRETТА



Lambretta



VERDENS MEST SOLGTE SCOOTER

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

9. ÅRG.

15. Februar 1955

NR. 2

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833
Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 15,00
Løssalgspis kr. 1,50

Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.

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

★

Redaktionelle strø- tanker	73
På jagt i specifikations- jonernes jungle..	78
Hvor finder man hvad i Forum? ..	90
Specifikationer over Forum-udstillingens 1955-modeller	92
Ford og GM viser 1955 modellerne i skarp konkurrence	166
Teknisk brevkasse	171
Svensk fuldblod på 75 kg og 9 hk	177
Fejlfinding	179
Fra bane og vej	182

Redaktionelle strøtanker

Jeg kommer forhåbentlig ikke bag på Dem, når jeg oplyser, at vi er kommet et stykke ind i 1955, og det er sikkert ikke en enestående nyhed, når jeg fortæller Dem, at Forum i København slår sine porte op for en motorcykleudstilling den 25. februar. Når jeg alligevel fastslår disse to kendsgerninger, er det fordi den sidste motorcykleudstilling blev afholdt på heroisk trods af de hårdeste restriktioner i 1951 — og fordi vi i virkeligheden ikke er kommet et skridt videre. Bevares, der er i mellemtiden givet adskillige indkøbstilladelser, og vi har fået dollarordningen, der muliggør, at man kan købe en motorcykle, når man betaler dobbelt så meget, som den er værd. Denne dollarordning i forbindelse med omsætningsafgiften er så led en foreteelse, at den må inspirere til hverken mere eller mindre end anarki, for du milde himmel, hvor bliver vi dog ført bag lyset. Dollarpræmieringen er i dag blot navnet på en dobbelt omsætningsafgift, og Danmark fører således smukt i motorbeskatningen. Man får lyst til at stille sig op foran Christiansborg og brøle over mod snapstinget, at vi er mennesker, der ønsker at leve — ikke blot at eksistere — vi vil ikke forsigtigt sige noget om, at biler og motorcykler ikke er luksus, for hvis jeg sætter mig på min motorcykle og kører til Mora ved Siljansøen i Sverige eller til Venedig i Italien udelukkende for at køre mig en tur, så kan det vel aldrig kaldes luksus. Hvordan skal et menneske kunne arbejde og betale sin skat, hvis det ikke blot en enkelt gang bryder ud af eksistensens trædemølle for fuldt og helt at hellige sig det ene: at leve.

Selvfølgelig kan man leve uden et køretøj, men de glæder og den rigdom på smukke oplevelser, man har fået netop ved hjælp af bil og motorcykle, står oftest langt over livets andre goder, rent bortset fra, at mange mennesker har fået et moralsk rygstød ved at eje og bruge et motor-køretøj.

Alene glæden ved at køre en god bil eller motorcykle overgås ikke af mange fornøjelser, og det er sikkert kun rytteren på sin hest og sejlsportsmanden ved sin ror-pind, der af »udenforstående« kan sætte sig ind i bilistens og motorcyklistens fornøjelser ved at erobre nyt land. Selve kørslen er en glæde og fornøjelse, men også det improviserede ophold midt i en plet skøn natur, og afstikkeren ud fra alfarvej giver voldsomme eller skønhedsmættede indtryk, der — selv om de til tider er opfattet i et lynglimt af et nu — står prentet som en virkelig oplevelse, man værner om.

Jeg husker en gang, da jeg var på vej til Oslo, at en hugorm var ved at krydse vejen, og ved lyden af min motorcykle kastede sig omkring for at komme tilbage, medens den gule zig-zag stribe lyste mod mig, alt medens jeg slog et slag med maskinen for at komme udenom — to individer, der i brøkdele af sekunder, søgte at undgå hinanden i gensidig respekt eller gensidig væmmelse — en lille betydningsløs episode, der formår at prente en almindelig og ellers interesseløs skovstrækning så klart i erindringen, som var den en fotografisk plade.

Jeg husker en gang, jeg havde forregnet mig med tiden, og i voldsomt tempo kørte ad den snoede vej gennem Appeninerne mod Rom. Solen var forsvundet i et uvirkeligt farveorgie, som en illustration til en billedbibel malet af van Gogh, og vejen snoede og bugtede sig gennem lyskeglen ind under vognen, der fo'r op og ned ad bakker, rundt i sving, stejlt op til venstre og stejlt ned til højre, uden tilsyneladende at komme den evige stad et skridt nærmere. Lyset fra et kloster var snart til højre for vognen, snart til venstre, så forsvandt det, og i et kort nu opfattede mere end så man de små brændende kerter på en kirkegård, inden projektørlyset atter var ene med mørket. Vejen forsvandt, for guderne må vide hvilken gang, stejlt op til venstre, men i stedet for den ventede tur ned, fløj vognen gennem en port og var mit på den oplyste hovedgade i en lille by. Det stærke lys fra lysstofrørene trak et par trækroner ud fra mørket, og det elektriske lys på de grønne, støvede blade fortalte tydeligere end noget andet, at det var nat. I et glimt opfattedes nogle unge mennesker i lattermild diskussion, og uden for et *tratoria* stod en mand og råbte noget ind i lokalet,

medens han pegede på nogen eller noget — nogle ujævne brosten og et pludseligt fald af vejbanen, sendte atter vognen ud i mørket, og ikke det mindste lys var at se bagved. Det hele var så uvirkeligt, som havde det været Det kongelige Teaters scene, der havde ligget på vejen — ind fra venstre ud til højre — men et billede af nat, og Italien blev ved denne lille oplevelse prentet klarere i bevidstheden end nogen turistattraktion kunne formå.

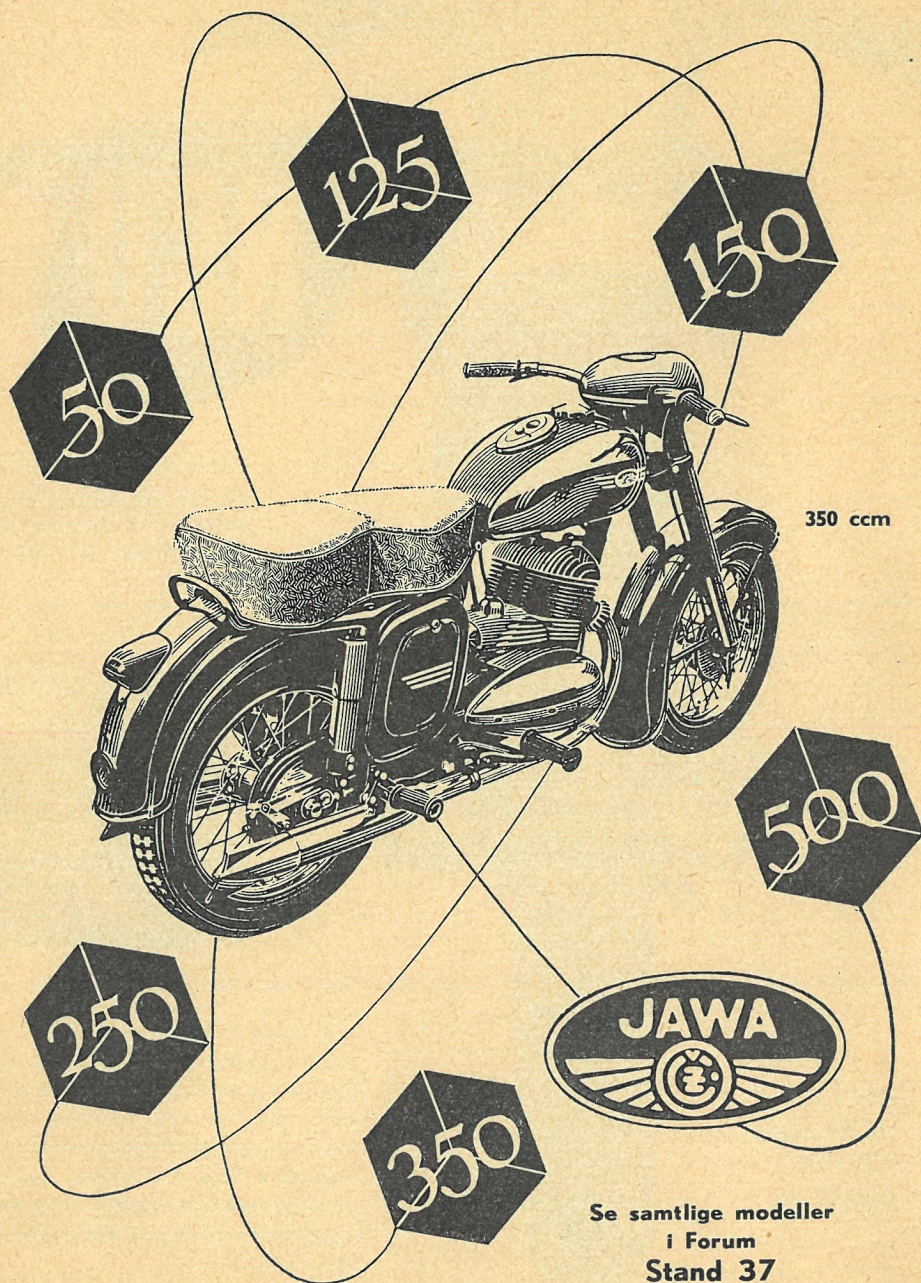
Biler og motorcykler er andet end chrom og stål, de er mere end specifikationer og finansieringssprogsproblemer, de er et uvurderligt tilskud til livet. Man kan naturligvis have herlige oplevelser, medens man bevæger sig på apostolens heste i fredfyldt meditation, men det koncentrerede, knivskarpe og fortættede liv motorkøretøjet byder sin ejer, kan ved sin vekselvirkning mellem realitet og uvirkelighed give en sådan fornemmelse af livet, at man i et klart nu fatter og forstår dets hele indhold, eller med sindsro afstår fra at forstå noget som helst.

*

Som en skærende kontrast til de lykkelige oplevelser enhver bilist og motorcyklist kan genkalde i sin erindring, står de restriktioner, som på forhånd udelukker den mindre bemidlede fra at anskaffe et køretøj, der kan gøre ham fri og uafhængig af en ofte ikke alt for munter hverdag. Men vé jer, I herrer, der i alt for små, knirkende fjederstøvler leger papirmøllere i de christiansborgske gemakker, vé jer, hvis I med jeres snæversynede restriktioner bliver ved at holde mennesker ude fra livet, for så risikerer I, at også jeres papirmøller går i stå — en hel befolkning skal ikke få ondt i tærne, fordi nogle få går med for småt fodtøj.

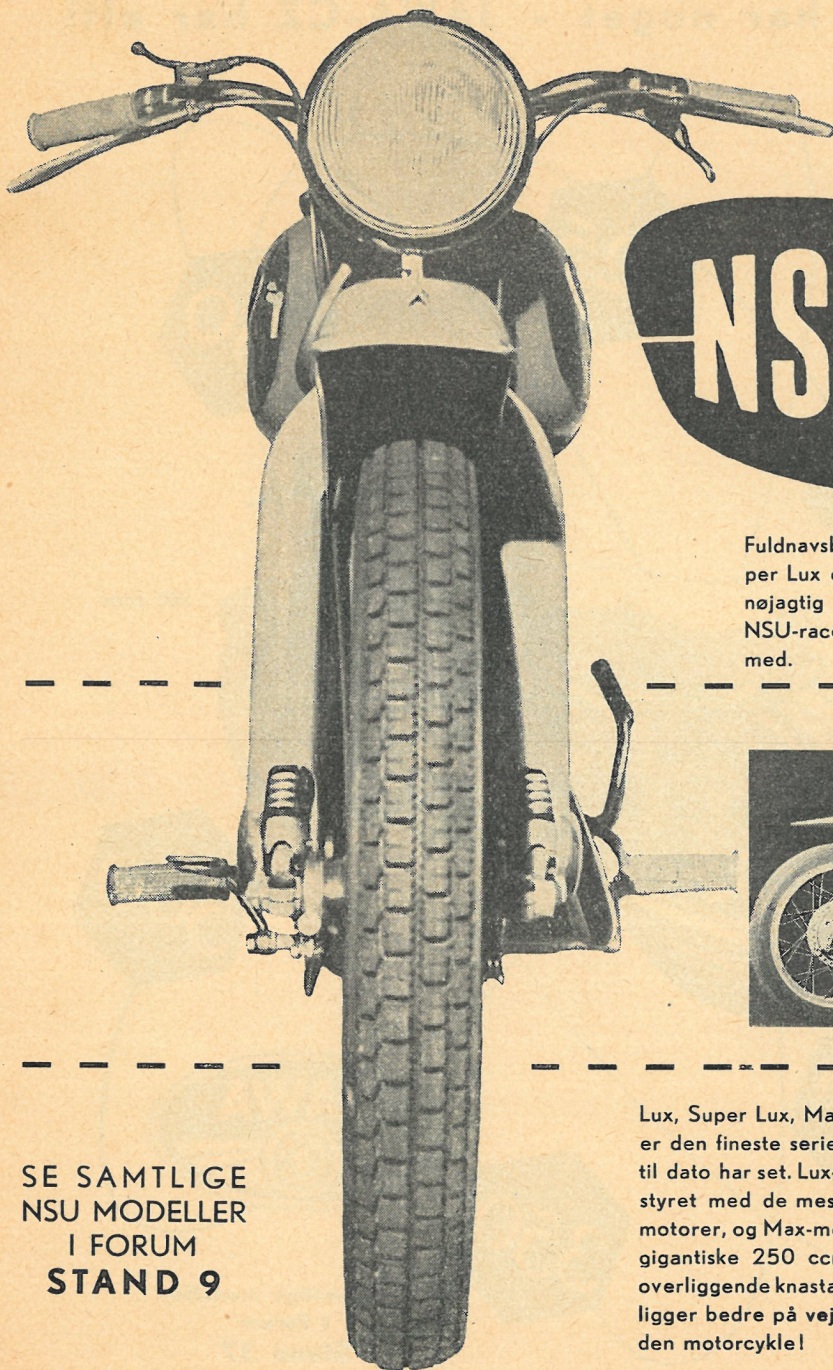
Vi opfordres til at spare, vore ører bliver tudet fulde med historier om vor vanskelige valutasituation, samt at der ikke er fare for inflation. Stop lidt, lille venner! Hvad skal vi spare sammen til, når de livets goder, vi sætter pris på, bliver holdt udenfor rækkevidde, hvorfor skal de penge, man har tjent, kun være halvt så meget værd, når man skal købe et motorkøretøj, som hvis man f. eks. skal købe en sejlbad eller et sommerhus, og hvordan skal vor valutasituation blive bedre, når det ikke kan betale sig at arbejde.

Andre har noget - JAWA-CZ har alt!

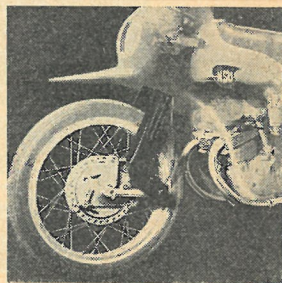


**Se samtlige modeller
i Forum
Stand 37**

IMPORTØR: ERIK ORTH - V. FARIMAGSGADE 19 - K.



Fuldnabsbremsene på Super Lux og Special Max er nøjagtig de samme, som NSU-racerne er udstyret med.



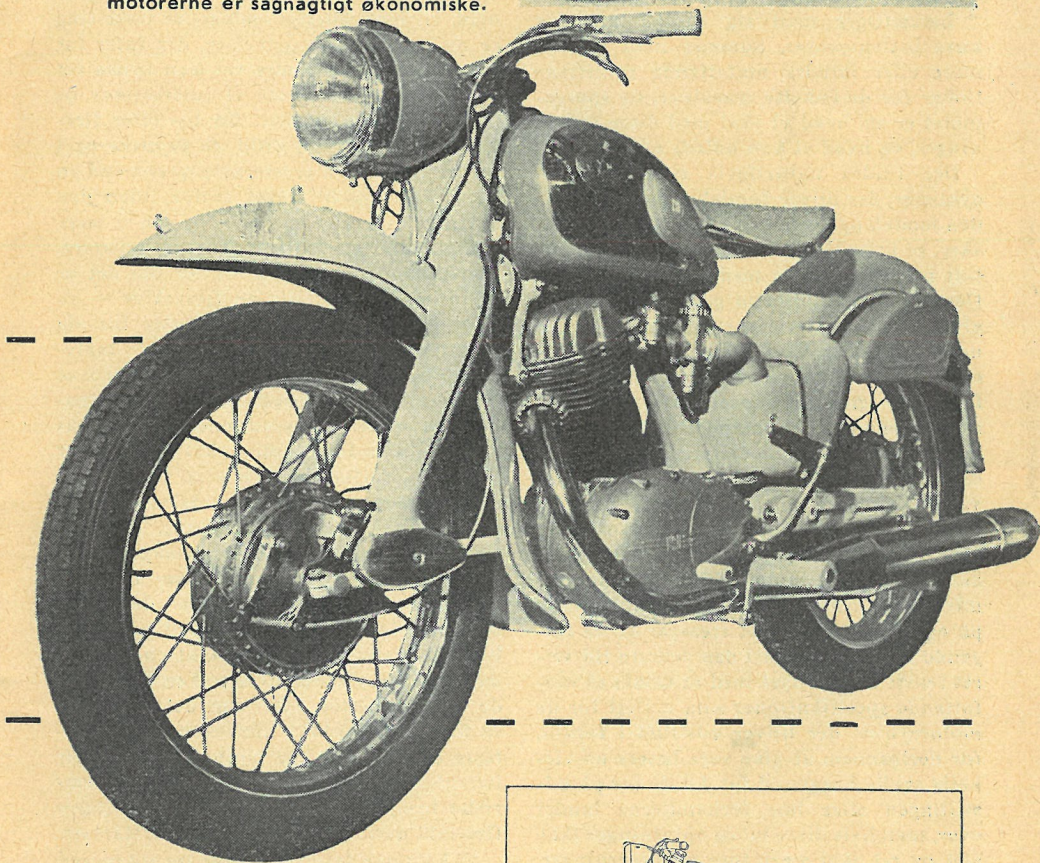
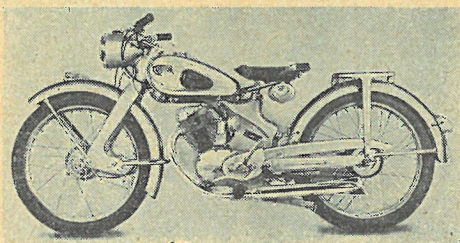
SE SAMTLIGE
NSU MODELLER
I FORUM
STAND 9

Lux, Super Lux, Max og Special Max er den fineste serie motorcykler man til dato har set. Lux-modellerne er udstyret med de mest moderne to-takt motorer, og Max-modellerne med den gigantiske 250 ccm motor der har overliggende knastaksel. LUX og MAX ligger bedre på vejen end nogen anden motorcykle!

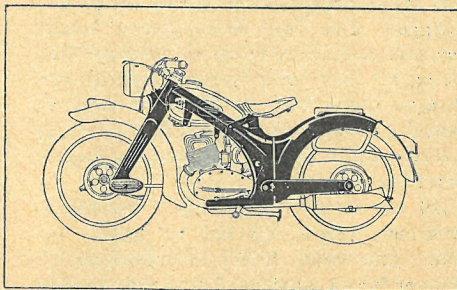
IMPORTØR: FRED RASMUSSEN

fører med stadigt stigende forspring ...

★ De populære Fox modeller med to- eller fire-takt motor er udstyret så gennemført som de største maskiner. Svinggaffelaffjedringen af begge hjul betinger de bedste køreegenskaber og motorerne er sagnagtigt økonomiske.



★ Det vridningsstabile centralrørstel er rygraden i alle NSU-modellerne. Det er den stærkeste stelkonstruktion, den er medvirkende til de smukke, rene linier, og den reducerer maskinens vægt.



- ODENSE - KØBENHAVN



På jagt i specifikationernes jungle

AF MOGENS H. DAMKIER

Interesserer man sig for motorcykler, eller beskæftiger man sig dagligt med de kære instrumenter, kommer man ud for mere eller mindre omfattende specifikationer for de enkelte maskiner, og spørgsmålet er så, hvad vi skal med disse oplysninger, og hvad vi kan udlede af dem?

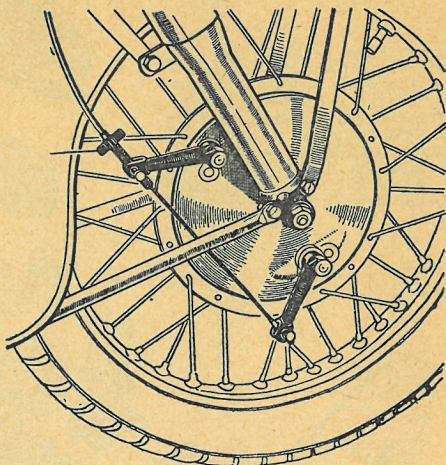
Der findes naturligvis stadig motorcyklister, der bliver forelsket i en eller anden model, og de eneste oplysninger de ønsker, er hvor hurtigt den kan køre, og hvor lidt man kan nøjes med i udbetaling. De fleste ser sig imidlertid godt for, inden de giver de af skattevæsenet efterladte penge ud til en så kostbar ting, som en motorcykel efterhånden er blevet, og det er disse folk, der gransker specifikationerne for derigennem at få et sammenligningsgrundlag for forskellige modeller. Det skal med det samme siges, at man ikke behøver at være professor for at få mange nyttige vink gennem specifikationerne, men der er alligevel skjulte oplysninger, som hverken den almindelige motorcyklist eller den almindelige forhandler er i stand til at finde på egen hånd. Som det fremgår af de følgende sider, har SMJ i den seneste tid været travlt beskæftiget med at samle så omfattende specifikationer som muligt for de motorcykler, der bliver udstillet i forum, for derigennem at give vore læsere en virkelig saglig baggrund for det de ser på udstillingen eller hos forhandlerne landet over, men hvis disse tal og oplysninger ikke slet og ret skal være tørre kendsgerninger, må man beskæftige sig lidt med dem, og pludselig vil man opdage hvilke rigdomme af interessante ting, der skjuler sig bag de enkelte tal.

Lad os derfor følges ind i specifikationernes jungle, og lad os punkt for punkt gennemgå SMJ's standardspecifikationer for en maskine. Løber man hastigt

oplysningerne om en enkelt maskine igennem, vil man hurtigt opdage, at visse ting er rent praktiske opgivelser, der taler for sig selv, medens andre tal kan synes ret overflødige. Det første vi interesserer os for er cylinderantallet. En to- eller firecylindret motor vil altid gå jævne og i reglen give bedre accelerationsevne end en tilsvarende en-cylindret motor, men den er tillige dyrere at anskaffe, og den er mere kompliceret at vedligeholde og reparere. Den næste oplysning fortæller om det er en to-takt motor eller en firetakter — en oplysning, der for så vidt taler for sig selv, men vi kan lige repetere, at to-takteren er billigere at fremstille og billigere at reparere, og den kræver mindre omfattende men oftere eftersyn end en fire-takt motor. En to-takt motor skal ret hyppigt renses for kulaflejringer, men til gengæld slipper man for vedligeholdelsesarbejdet på ventiler og ventilmekanisme. To- eller fire-takt er for en stor del en smags sag, og indenfor de slagvolumenklasser i hvilke to-takt motorerne optræder, kan de to motortyper siges at være jævnbyrdige. Det er blot en misforståelse at tro, at en to-takt motor er mere økonomisk end en tilsvarende fire-taktmotor, eftersom det omvendte er tilfældet. To-takt motorerne repræsenterer blot de mindste motorstørrelser, der indenfor deres begrænsede hastighedsområder bruger mindre benzin end de større fire-takt maskiner — deraf misforståelsen.

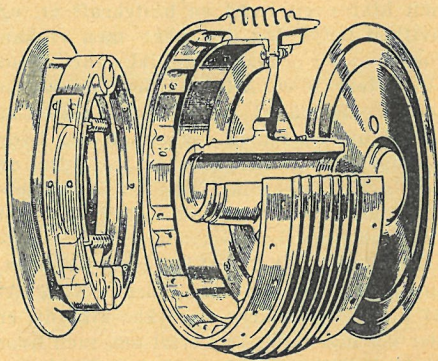
Vi kommer derefter ud for tre størrelser, der er nøje knyttet sammen, nemlig boring, slaglængde og slagvolumen. Boringen er det samme som cylinderdiametere, og slaglængden er stemplets vandring fra øverste til nederste dødpunkt, og disse to tal alene siger os ikke ret meget, men når de benyttes sammen i udregningen for motorens slagvolumen, får vi motorstørrelsen

at vide — i sig selv ret uinteressante oplysninger. Rent umiddelbart kan man dog fastslå at en motor af den »gamle« type med stor slaglængde og forholdsvis lille boring har en fin accelerationsevne, men den er mindre slidstærk end den nye type med omtrent lige stor boring og slaglængde, eller endda større boring end slaglængde, men det skal vi komme tilbage til om et øjeblik. Spørgsmålet om en firetakt motor er top- eller sideventilet, er efterhånden blevet mindre aktuelt, eftersom der ikke er mange sideventilede motorer tilbage. Den eneste fordel, den sideventilede motor har fremfor dens topventilede bror, finder vi på det økonomiske område. Den sideventilede motor er billigere at fremstille, men kun til dels lettere at vedligeholde. Dens største svaghed finder vi i den følgende oplysning, nemlig kompressionsforholdet, der på den sideventilede motor må holdes inden for ret beskeden rammer, hvis motoren skal kunne trække vejret nogenlunde frit i indsugning og udblæsning. Kompressionsforholdet er som bekendt udtryk for, i hvor høj grad den indsugede gasmængde presses sammen i kompressionsslaget. Jo højere kompressionsforhold des større ydeevne og des bedre økonomi har motoren. Som vi tidligere har fundet ud af gennem artikler i SMJ, er der dog visse grænser for, hvor højt man kan gå med kompressionsforholdet, og disse grænser sættes bl. a. af benzinenes oktantal, der er et udtryk for, i hvor høj grad benzinen er »bankefast«. Er kompressionsforholdet for højt i forhold til den anvendte benzin, får vi den meget upopulære tændingsbanken, der virker nedbrydende på motorens stempler og lejer og som nedsætter motorens øjeblikkelige ydeevne. Jo mindre slagvolumen en cylinder har, des højere kan man tillade sig at gå med kompressionsforholdet i forhold til en given benzinkvalitet, og betragter vi forskellige specifikationer over en- og to-cylindrede maskiner, vil vi se, at de to-cylindrede motorer i reglen har lidt højere kompressionsforhold end de tilsvarende en-cylindrede modeller. En 500 ccm to-cylindret vil, hvad kompressionsforholdet angår, kunne sammenlignes med 250 ccm, eftersom hver cylinder er på dette slagvolumen. De praktiske erfaringer viser, at et kompressionsforhold på 7:1 er det højeste, man kan tillade sig at gå med



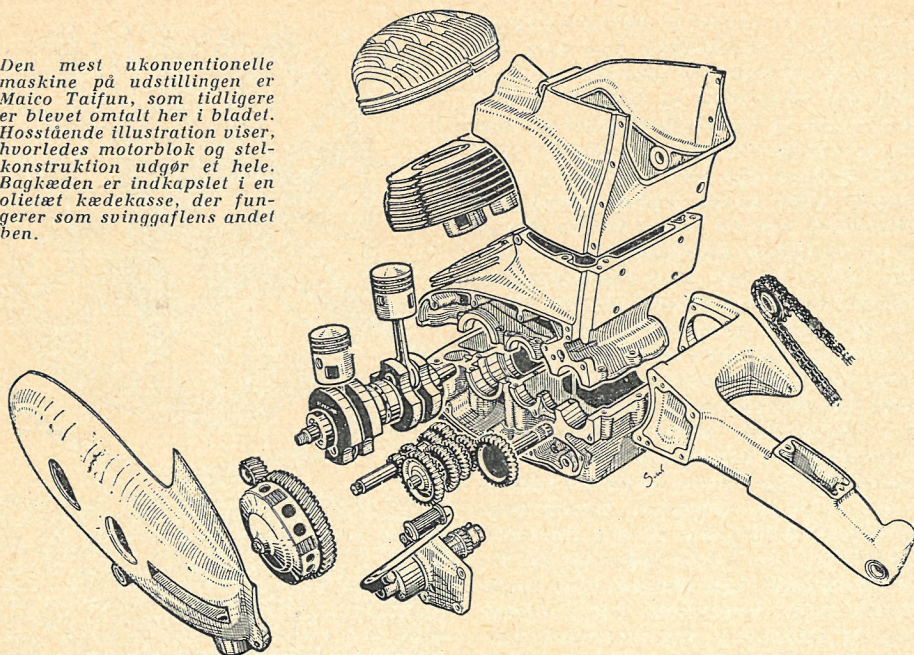
Under specifikationerne for BMW vil vi under de store maskiner finde, at forhjulsbremsen har to selvforstærkende bremsesko. Det vil sige, at bremseskoene ikke som sædvanligt åbnes af en enkelt bremsenøgle, hvorved den ene bremsesko bliver medløbende og den anden modløbende i forhold til bremsetromlens omdrejningsretning. Som det fremgår af figuren, åbnes de to bremsesko af hver sin bremsenøgle, og begge sko bliver således modløbende — selvforstærkende.

motorer (eller cylindre) på under 250 ccm, medens de større motorer maksimalt kan klare 6,7:1 uden tændingsbanken i tide og utide. Mange hurtigtgående motorer på over 250 ccm har et noget højere kompressionsforhold, men disse maskiner skal behandles med et følsomt gashåndtag ved start og under hård acceleration, og man er henvist til hyppig gearskiftning, medens man til gengæld kan regne med en god mo-



Næsten alle moderne maskiner er monteret med fuldnavsbremser. Ovenstående typiske eksempel (AJS og Matchless) viser, at bremseskoene er anbragt i den ene side.

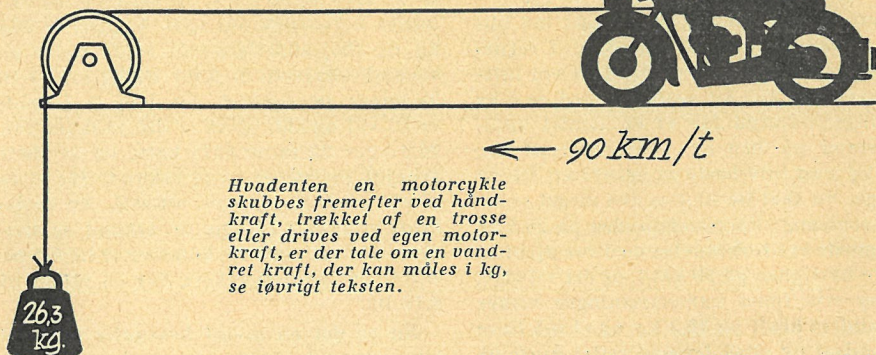
Den mest ukonventionelle maskine på udstillingen er Maico Taifun, som tidligere er blevet omtalt her i bladet. Hosstående illustration viser, hvortledes motorblok og stelkonstruktion udgør et hele. Bagkæden er indkapslet i en olietæt kædekasse, der fungerer som svinggaflens andet ben.



toeffekt, der, som vi om lidt skal se, be-
tinger tophastigheden. En motor med et
kompressionsforhold på f. eks. 5,5:1 er til-
syneladende mere sejttrækkende, fordi
man kan give hård gas ved lave motorom-
drejninger uden at få tændingsbanken.

Det næste spørgsmål er vel nok det mest
omstridte og det, der giver mest anledning
til misforståelser: hvor mange hestekræf-
ter yder motoren? Vi mente egentlig, at vi
havde gennemgået dette spørgsmål på både
kryds og tværs således, at vore læsere var
helt klar over, hvad en hestekraft er, og
hvilken betydning den har; men vi kan
forstå, at der er mange, der ikke aner, hvad
en hestekraft er. Altså på den igen på en
helt tredje måde! I den senere tid er vi
blevet besværet med spørgsmål om, hvor
hurtigt den og den maskine kan køre, og
selv dette spørgsmål fortæller hestekræf-
terne en hel del om. Lad os begynde med
noget så videnskabeligt som en sæk kartof-
ler på 100 kg. Den skal bæres op på loftet,
der ligger 10 meter over gadens niveau. At
vi her skal præstere et stykke arbejde, er
der vel ingen, der er i tvivl om, men hvor
stort er dette arbejde målt i en kendt en-
hed (dog ikke i pilsnere!). Arbejde er vægt
 $\times$ vej — skal vægten bæres længere, bliver

arbejdet større, og skal en større vægt bæ-
res den givne distance, bliver arbejdet også
større. Vægt måler man i kilo og vej i me-
ter, og arbejde måler man derfor i kilo-
grammeter (forkortet kgm. Tyskerne siger
meterkilogram, forkortet mkg, men det er
altså det samme). Når vi nu skal bære de
100 kg kartofler 10 meter op, præsterer vi
altså et arbejde på $100 \times 10 = 1000$ kgm. Nu
kan man jo bære sådan en sæk op på loftet
i løbet af et øjeblik, eller man kan være en
hel eftermiddag om det — det afhænger af,
hvor *effektivt* man arbejder. For at få et
indtryk af dette spørgsmål må man for-
uden vejen og vægten tillige tage tiden i be-
tragtning, og for arbejdsydelse eller *effekt*
regner man derfor med kgm pr. sekund.
Bærer vi de 100 kg de 10 meter op på et
minut, yder vi 1000 kgm på 60 sekunder
eller 16,6 kgm pr. sekund. Hvis vi nu i ste-
det hejser de hundrede kilo op med et
hejseværk, der har en hejsehastighed på
0,75 meter pr. sekund, så yder den motor,
der trækker hejseværket, en arbejdspræ-
station på $100 \text{ kg} \times 0,75 \text{ m} = 75$ kgm pr.
sekund. For at have en lidt mere håndter-
lig størrelse at arbejde med, er det blevet
fastslået, at 75 kgm pr. sekund er det sam-
me som en hestekraft (hk), og motoren i



vort hejseværk er altså på 1 hk, hvis vi ser bort fra krafttabet i selve hejseværket. En hestekraft er altså den effekt, der skal til for at løfte 75 kg en meter lodret i vejret på et sekund.

Nu skal vi finde ud af, hvad denne hestekraft betyder for vor motorcykle, og for at få lidt variation i foretagendet, lader vi kartoflerne være, hvor de er, og sætter os op på en mellemstor motorcykle, der ifølge specifikationerne har 12 hk, og med denne maskine kører vi i vindstille med 90 km/t ud ad en plan, vandret vej. Motorens maksimaleffekt var 12 hk, men motoren trækker ikke helt ud — vi kører ikke med tophastighed — og altså benytter vi ikke alle 12 »heste«. For at finde ud af hvor mange hestekræfter vi bruger, må vi være klar over, hvor stor en arbejdspræstation motoren yder, og det kan vi finde gennem den modstand, motoren må overvinde. Eftersom vi kører i vindstille på en vandret vej, skal vi kun regne med to størrelser, nemlig rulningsmodstanden og luftmodstanden. Rulningsmodstanden opstår mellem hjul og vejbane og hovedsagelig i selve dækkene, der under kørslen trykkes sammen og retter sig ud igen, hvilket giver varme i dækket som tegn på, at en vis mængde energi gennem mekanisk arbejde nu er omformet til varme. Man har beregnet rulningsmodstanden til 2 pct. af køretøjets samlede vægt (naturligvis inklusive kører og eventuel passager). Lad os sige, at maskinen med olie og benzin vejer 125 kg, og at vi selv vejer 75 kg, så bliver køre-

tøjets samlede vægt 200 kg, og rulningsmodstanden bliver altså 4 kg. Luftmodstanden er lidt mere indviklet at beregne, men kloge hoveder har ved hjælp af vindtunnelforsøg fundet ud af en formel, efter hvilken man kan udregne luftmodstanden i kilogram. I denne formel indgår køretøjets frontareal, der for en mellemstor motorcykle med en mellemstor kører i oprejst stilling er ca. 0,7 m². Luftmodstandskoefficienten er en størrelse, der giver udtryk for køretøjets mere eller mindre hensigtsmæssige facon, når det gælder om at bane vej gennem luftmasserne. En motorcykle med en rytter i oprejst stilling er omtrent så uhensigtsmæssig en facon, som man kan tænke sig, og luftmodstandskoefficienten ligger derfor på ca. 0,8, medens en moderne, strømliniet vogn har en luftmodstandskoefficient på omkring 0,35. Luftmodstandskoefficienten forkorter vi af praktiske grunde til den tekniske betegnelse c_w , medens vi kalder frontarealet F . Formlen ser derefter således ud: $0,0637 \times F \times c_w \times V^2$ kg. Størrelsen 0,0637 er en erfaringskonstant, som man har fundet frem til gennem forsøgene, frontarealets størrelse er repræsenteret i F og faconen i c_w medens V^2 er hastigheden målt i meter pr. sekund i anden potens. Luftmodstanden stiger nemlig med anden potens af kørehastigheden, hvilket blandt andet forklarer, at benzinforbruget stiger så voldsomt i forhold til kørehastigheden. Sætter vi nu nogle mere forståelige tal ind i formelen, vil vi regne med den normale luftmodstandskoefficient på 0,8 og vort frontareal

ansætter vi ligeledes til en yderst sandsynlig størrelse, nemlig til $0,7 \text{ m}^2$. Vi kører stadig med 90 km/t , og det er det samme som $25 \text{ meter pr. sekund}$. Derefter kommer formlen til at se således ud:

$$0,0637 \times 0,7 \times 0,8 \times 25 \times 25 \text{ kg.}$$

De kan selv regne ud, hvor meget det bliver på papiret; men ved hjælp af regnestokken kom vi til det resultat, at vor luftmodstand er $22,3 \text{ kg}$, sammen med de 4 kg rulningsmodstand får vi en samlet køremodstand på $26,3 \text{ kg}$. »Jamen, hvad har $26,3 \text{ kg}$ med tolv heste at gøre?» vil De nu spørge. Nu skal De blot se den meget enkle sammenhæng: Køremodstanden på $26,3 \text{ kg}$ udregnede vi i forbindelse med vor øjeblikkelige hastighed på 90 km/t , og det vil sige, at der stik imod kørselsretningen virker en vandret kraft på $26,3 \text{ kg}$, og vi må have en modsat og altså fremad rettet kraft på nøjagtig samme størrelse, altså $26,3 \text{ kg}$ for at opretholde hastigheden. Tænker vi os nu, at vi stopper motoren og etablerer denne fremadrettede kraft ved hjælp af en trosse, der trækker os, og lader trossen gå over en rulle, som vist på figuren, så vil man ved hjælp af en vægt på $26,3 \text{ kg}$ give maskinen en hastighed på 90 km/t (når vi ser bort fra den luftmodstand, loddet møder på sin vej ned og det krafttab, der finder sted i rullen). Hænger vi yderligere nogle kilo vægt på, vil maskinens hastighed gå i vejret, og nøjes vi med at hænge 20 kg på trossen, vil vi ikke komme op på 90 km/t . I stedet for loddet og rullen kan

vi indrette et motordrevet spil, der trækker os af sted med 90 km/t og trækket vil stadig være $26,3 \text{ kg}$. Nu kunne det jo være helt morsomt at se, hvilken arbejdspræstation dette spil skal præstere for at få os til at køre de 90 km/t . Ja, det er jo kartoflernes hejseværk om igen. Vægten er $26,3 \text{ kg}$ og »hejsehastigheden« er $25 \text{ meter pr. sekund}$, eftersom 90 km/t stadig svarer til $25 \text{ meter pr. sekund}$. Nu har vi jo både vægt, vej og tid, og så er det jo ingen sag. $26,3 \text{ kg} \times 25 \text{ m}$ er 6575 kgm , og da dette arbejde præsteres på et sekund, får vi en effekt på $6575 \text{ kgm pr. sekund}$. En hestekraft er stadig $75 \text{ kgm pr. sekund}$ og dividerer vi 6575 med 75 , kommer vi til det resultat, at »hejseværket« har en effekt på $8,76 \text{ hk}$.

Nu er det en meget besværlig måde at køre på, og derfor bygger vi »hejseværket« ind i vor motorcykle. For at køre 90 km/t skal vi bruge en effekt på $8,76 \text{ hk}$ ved baghjulet; men da der går ca. 10 pct. kraft til spilte i transmissionssystemet, må motoren yde over 9 hk for at holde de 90 km/t . Når vi med en maskine på 9 hk kan komme op i nærheden af 100 km/t , skyldes det, at vi har et mindre frontareal, end vi regner med i ovennævnte tilfælde, og afhængig af maskinens indkapsling, kørerens påklædning og kørestilling kan luftmodstandskoefficienten sættes lidt lavere end de $0,8$, vi regner med i ovenstående tilfælde. Men kom så ikke en anden gang og sig, at De ikke véd, hvad en hestekraft er, for det véd De nu.

Enkelte motorcyklefabriker opgiver slet ikke maksimaleffekten på deres maskiner, og kun de færreste fabriker offentliggør hestekraftkurven for deres motorer. Maksimaleffekten opgives ved et omdrejningstal, ved hvilket motorens maksimale effekt er målt; men det er de færreste maskiner, der i praksis kommer op på maksimaleffektens omdrejningstal, og derfor giver oplysningen om en motors hestekræfter kun et fingerpeg og ikke et klart billede af motorens egenskaber, som en hestekraft- eller drejningsmomentkurve ville give. Vi blader tilfældigt rundt i specifikationerne og finder en maskine, der har en maksimaleffekt på 27 hk ved 6300 omdr/min. Bagdækket har størrelsen $3,50 \times 19$ og udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul i det højeste gear er $5:1$. Når vi har disse oplysninger, er det jo ikke

Vi har alt til Deres

VICTORIA

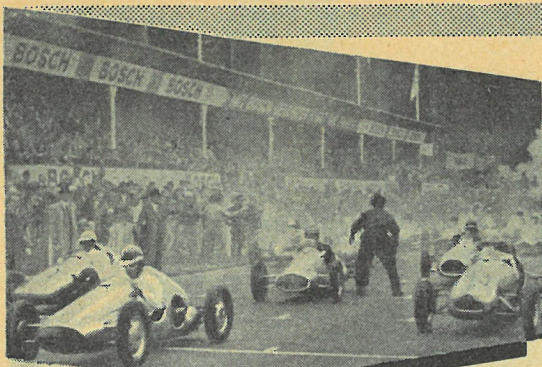
Capri, Aero og Bi-Fix
— for Eksempel:

Ombytningscylinger
med originalt Stempel

Ordre modtaget inden Kl. 16
ekspederes samme Dag
Sendes over hele Landet

Brdr. TOBIASEN

Latinergaarden . Vejle
Telf. 3150

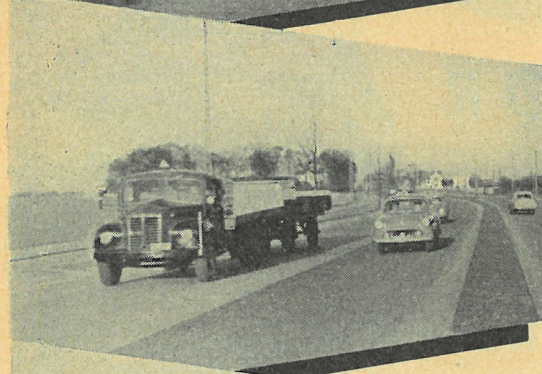


BOSCH tændrør

er forsynet med den uovertrufne Pyranit isolator.

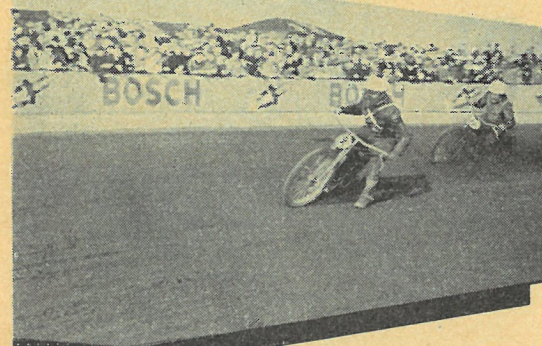
BOSCH tændrørs

elektroder er fremstillet i en legering, der er særlig modstandsdygtig overfor forbrændingsrummets påvirkninger.



BOSCH tændrør

kan stå for de største belastninger og har ved hårdtkrævende motorløb såvel som ved almindelig kørsel dokumenteret deres overlegenhed.



BOSCH tændrør

fremstilles på verdens ældste tændrørsfabrik, og bag deres fremstilling ligger mere end 50 års erfaringer.

BOSCH udstiller på stand nr. 38 i Forum.

mindre BENZINFORBRUG
med nye
STØRRE TRÆKKRAFT

BOSCH
TÆNDRØR



SMITHS

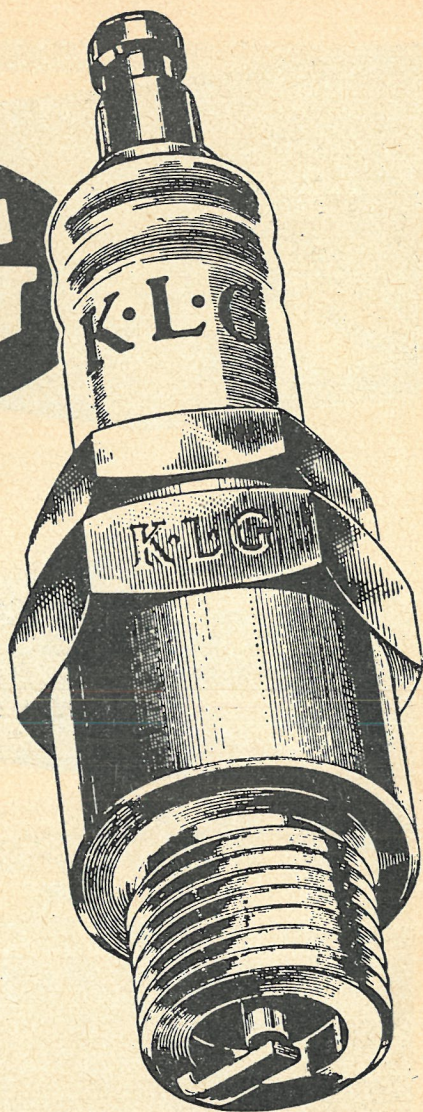


TÆNDRØR

betyder

BEDRE START
STØRRE FART

Det mest solgte tændrør i Danmark — førstemontering i 75 % af alle dansk fabrikerede motor-køretøjer.

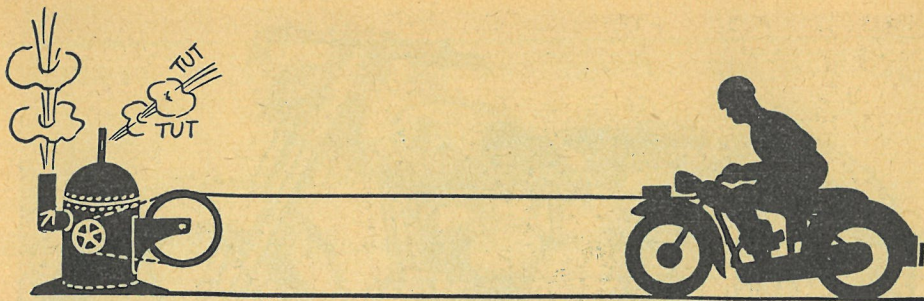


GNISTRENDE GODT!!

Forlang KLG på Deres værksted

Import:

Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

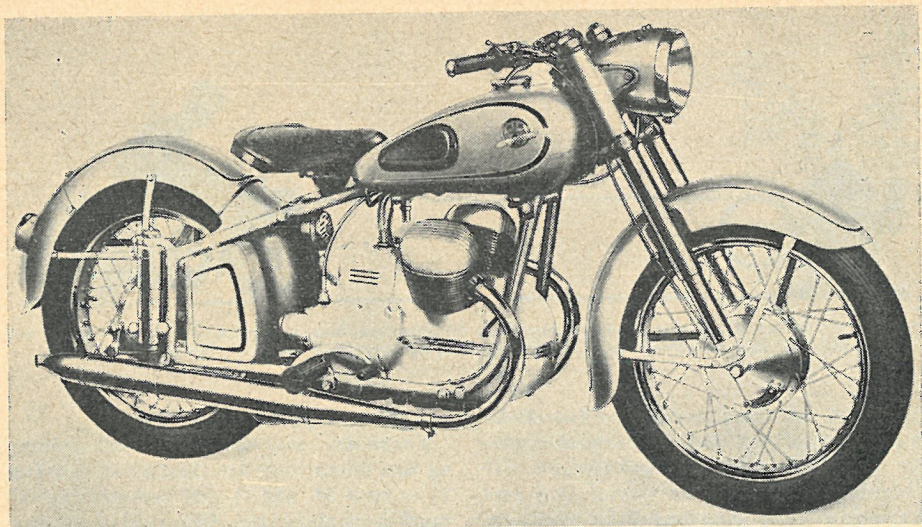


I stedet for loddet, der vist på den foregående illustration, kan wiren trækkes af et spil, og det er stadigvæk den vandrette kraft målt i kg, der betinger den øjeblikkelige kørehastighed.

vanskeligt at finde maskinens teoretiske kørehastighed ved 6300 motoromdrejninger pr. minut. Udvekslingsforholdet 5:1 fortæller os, at motoren roterer fem omdrejninger, hver gang baghjulet foretager en hel omdrejning. Baghjulets omdrejningshastighed bliver altså 1260 omdr/min, når motoren roterer 6300 omdr/min. For at finde ud af den vejlængde baghjulet tilbagelægger gennem 1260 omdrejninger, må vi kende baghjulets omkreds. Fra mellem-skolen har vi en svag erindring om, at en cirkels omkreds er $2 \times \text{radius} \times \pi$, og to gange radius er det samme som cirkelns diameter, medens en ældre græker har fundet ud af, at π er $22/7$. Diameteren på baghjulet kan vi finde ud af gennem dækstørrelsen, eftersom $3,50 \times 19$ betyder, at dækkets indvendige diameter er 19", medens dækkets tykkelse — altså stykket fra fælg til vejbane — er 3,50". Den totale diameter bliver derfor $19 + 2 \times 3,50" = 26"$, hvilket svarer til 0,66 meter ($1" = 2,54 \text{ cm}$), og dækkets omkreds bliver derefter 2,07 m — hver omdrejning bringer altså maskinen 2,07 meter frem. Vi skal her indskyde, at de 3,50" dæktykkelse er uden slidbane; men da dækket trykkes sammen under belastningen, viser det sig, at disse to størrelser går lige op således, at man i praksis kan regne med de 3,50". Vort baghjul roterede med 1260 omdr/min, og vi finder da, at maskinen med 6300 omdr/min på motoren tilbagelægger $1260 \times 2,07 = 2608$ meter pr. minut. Ganger vi dette tal med 60, får vi hastigheden i meter pr. time, nemlig 156480 meter/timen eller 156,48 km/t. Nu går den pågældende maskine kun 132 km/t, og dette fænomen forklares derved, at man af hensyn til den almindelige kørsel må indrette gearingen i overensstemmelse med

motorens drejningsmomentkurve.

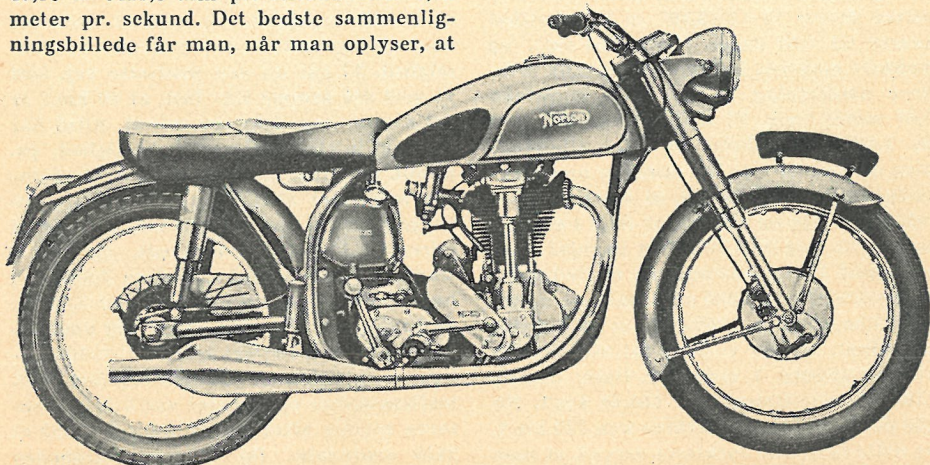
Forholdet mellem motoromdrejninger og den tilsvarende kørehastighed benytter vi os også af, når vi skal sammenligne to maskiners slidstyrke. Det, vi skal interessere os for i den forbindelse, er motorens stempelhastighed, eller helt korrekt stempelets middelhastighed målt i meter pr. sekund. Man må erindre, at et stempel ikke bevæger sig med samme hastighed fra det øverste til det nederste dødpunkt, eftersom hastigheden i dødpunktsstillingerne under alle omstændigheder er nul. Stempelhastigheden er derfor målt som middelhastigheden pr. motoromdrejning. Som det fremgår af foranstående, er omdrejningstallet ved motorens maksimaleffekt et ret forræderisk tal, og derfor regner vi altid med stempelhastigheden ved en mulig kørehastighed — nemlig 60 km/t. For at finde stempelhastigheden ved 60 km/t må vi kende baghjulets og dermed motorens omdrejningshastighed ved denne kørehastighed. Vi går nu den modsatte vej, idet vi med det samme slår fast, at 60 km/t er det samme som 1 km pr. minut. Altså har vi baghjulets omdrejningshastighed pr. minut, blot vi véd, hvor mange omdrejninger baghjulet skal rotere for at tilbagelægge 1 km. Vi har allerede set, hvordan vi udregner baghjulets omkreds, og går vi stadig ud fra bagdækstørrelsen $3,50 \times 19$, husker vi, at dækkets omkreds er 2,07 m, og baghjulet vil derfor rotere 482 omdrejninger pr. km, hvilket i dette tilfælde tilfælle er pr. minut. Udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul var 5:1, og motoren roterer altså ved 60 km/t $5 \times 482 = 2410$ omdr/min. Da stempelhastigheden måles i meter pr. sekund, dividerer vi med 60, og vi finder altså, at motoren roterer



V-2 motorerne, der tidligere var så moderne, har fået en renaissance i Victoria Bergmeister, der for første gang vises for det danske publikum. I modsætning til andre V-2 motorer ligger krumtapakslen parallelt med maskinens længdeakse.

40,16 omdr./sek ved en kørehastighed på 60 km. t. For at kunne foretage den videre udregning må vi kende motorens slaglængde, der repræsenterer stemplets vandring fra øverste til nederste dødpunkt, og stempelvandringen pr. motoromdrejning bliver derfor to gange slaglængden (stemplet bevæger sig en gang op og en gang ned pr. motoromdrejning). Vor »forsøgsmotor« har 80 mm slaglængde, og stempelhastigheden ved 60 km t bliver derefter $2 \times 80 \times 40,16 = 6425,6$ mm pr. sekund eller 6,42 meter pr. sekund. Det bedste sammenligningsbillede får man, når man oplyser, at

stempelhastigheden ved 60 km/t er 6,42 meter pr. sekund ved 40,16 omdrejninger i sekundet. Jo lavere stempelhastigheden er, des mindre slides cylinderen, og jo lavere omdrejningstallet på motoren er, des mindre slides lejerne. Skal man beskæftige sig med sports- eller racermotorers holdbarhed ved maksimal ydelse, må man over i en anden gade og finde, hvor mange hk motoren maksimalt yder pr. cm² stempelareal, og til dette formål må vi have fat i



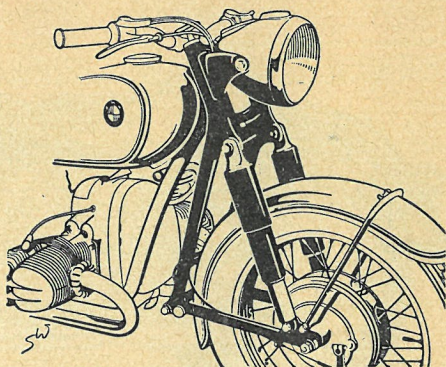
En af de »sjældne fugle« er Norton International, der nu har samme stelkonstruktion som Dominator de luxe og Manx modellerne.

motorens boring. Arealet af en cirkel er radius i anden potens gange π , og er en motors boring (cylinderdiameter) f. eks. 70 mm, er radius 35 mm eller 3,5 cm. I praksis regner vi π ($2^2/7$) til 3,14, og stempelarealet bliver derefter $3,5 \times 3,5 \times 3,14 \text{ cm}^2 = 38,5 \text{ cm}^2$. Er det nu en to-cylindret motor på 42 hk, så er det samlede stempelareal 77 cm^2 , og stempelbelastningen er altså 0,54 hk pr. kvadratcentimeter stempeloverflade.

Ud fra ovenstående vil man let se, at de to-cylindrede motorer har adskillige fordele frem for de tilsvarende en-cylindrede: mulighed for større kompressionsforhold, lavere stempelhastighed og mindre belastning på stemplerne. De overkvadratiske motorer med større boring end slaglængde har de samme fordele, men disse motorer er i reglen ret hurtigtgående med deraf følgende stigende lejebelastning — et spørgsmål man har løst ved dimensioneringen af lejerne til disse maskiner.

Oplysningerne om transmissionssystemet er af ren praktisk betydning, men en del af oplysningerne er, som vi allerede har set, nødvendige for de øvrige beregninger. De maskiner, der har koblingen monteret direkte på krumtapakslen og i direkte indgreb med gearkassens hovedaksel (BMW, Nimbus, Adler M 100, Zündapp KS 601 og Douglas) har noget mindre krafttab i transmissionssystemet. De maskiner, der har indkapslet bagkæde, bruger erfaringsmæssigt kun halvt så mange kæder som de maskiner, der har fritliggende bagkæde — forudsat at begge kæder smøres og vedligeholdes korrekt.

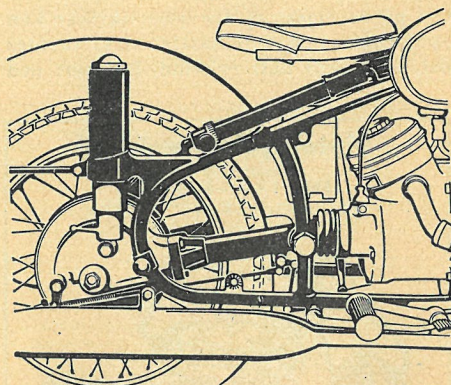
Hjulophængningen er naturligvis også en rent praktisk oplysning, og man kan om dette emne sige, at svinggaffelophængning giver de bedste køreegenskaber, men til sidevognsbrug skal baghjulets svinggaffel være meget kraftigt dimensioneret for at modstå de sidekræfter, der opstår på baghjulet. En solomaskine lægges som bekendt ned i svingene, og derved forvandles en stor del af sidekræfterne til en lodret kraft i forhold til baghjulets midterplan, medens sidevognen stort set kører lodret gennem svingene. Dette er grunden til, at en del fabrikker udruster deres deciderede sidevognsmaskiner med teleskopisk baghjulsaffjedring, der kan optage alle forekommende sidekræfter, medens de samme fabrikers øvrige maskiner er udrus-



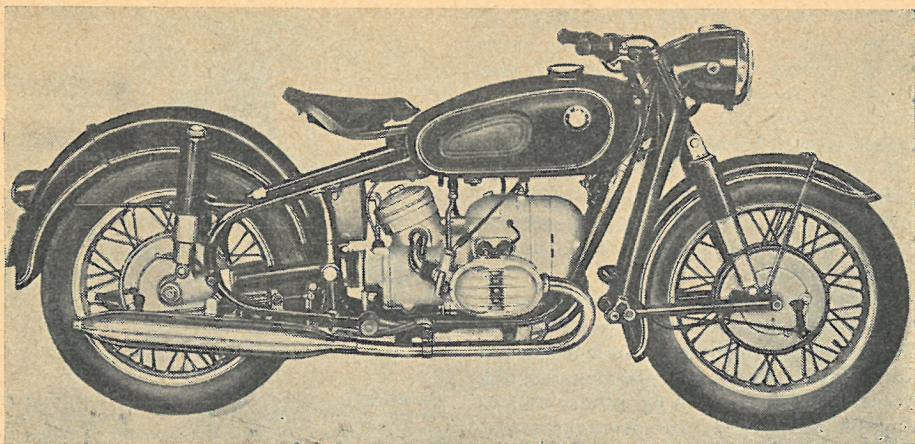
En virkelig nyhed på udstillingen i Forum er de nye BMW modeller med svinggaffelaffjedring af begge hjul, som det fremgår af illustrationen er forhjulsophængningen efter Earle's system.

stet med svinggaffelaffjedring af baghjulet. De øvrige oplysninger er alle af praktisk betydning, og justeringsmålene er kun uundværlige oplysninger for de ejere eller reparatører, der skal justere de pågældende maskiner.

Spørgsmålene om tophastighed og benzinförbrug har vi helt udeladt, fordi de engelske fabrikker ikke har nogen norm for målingen af disse værdier, og der er pokker til forskel på, om en maskine køres af en rytter, der sidder op, eller om han ligger ned i racerstil, eller om der er to mand i oprejst stilling på maskinen. Tyskerne har en ganske bestemt standard for måling af såvel tophastighed som benzinförbrug. Tophastigheden opgives normalt for to mand i oprejst stilling (Höchstgeschwin-



Fjederelementernes anbringelse på de nye BMW modeller er ret særprægede, idet den øverste del er i fuldkommen fast forbindelse med stellet. Kardanakslen er indkapslet.



BMW model R 50 har foruden svinggaffelløffedringen noget ændrede specifikationer i forhold til den tidligere model R 51/3.

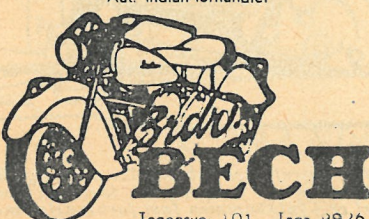
digkeit) og undertiden for en mand i liggende stilling (Spitzengeschwindigkeit), og i sjældnere tilfælde får man at vide, hvor hurtigt maskinen kan køre med en mand i oprejst stilling. Vi kan tage et enkelt eksempel ud af bunken, og vi finder kortet for TWN Boss. Fabriken oplyser, at denne maskine kører 113 km/t med to mand i oprejst stilling, medens een mand i liggende stilling kan få maskinen op på 128 km/t., og hastigheden går ned til 120 km/t, hvis han rejser sig op i almindelig siddende stilling. Man ser tydeligt, hvilke misforståelser opgivelsen af tophastigheden kan medføre, hvis der ikke medfølger »brugsanvisning«, eller hvis målingen ikke foretages efter en bestemt standard. Når unge mennesker har kørt fantastisk hurtigt på en maskine, der notorisk ikke kan opnå denne maksimalhastighed, så skyldes det, at de har haft rykvind, har kørt ned

ad bakke eller simpelthen har rettet sig efter et speedometer, der viser fra 10—20 pct. for meget, hvilket er ganske normal fejlvisning. Tophastigheden skal naturligvis måles ved tidtagning og ved kørsel i to af hinanden modsatte retninger.

Benzinforbruget måler de tyske fabrikker ligeledes efter en standard — det såkaldte Normverbrauch, der ofte oversættes til normalforbrug, medens det naturligvis bør hedde »standardforbrug«. Denne værdi måles ved to trediedele af maskinens tophastighed, men ikke over 80 km/t, og til det fundne forbrug lægges 10 pct. Forbrugsmålingen foretages på jævn, vandret landevej i vindstille og med en kørt distance på 50 km frem og samme vej 50 km tilbage.

Specifikationerne kan sige meget, men de skal være ganske uhyre omfattende, hvis de skal kunne sige alt. Stempelhastighed og omdrejningstal kan ikke sige alt om slidstyrken, da cylindervæggens brindehårdhed er nok så afgørende; men det skal dog siges, at de enkelte motorer ikke afviger på dette punkt i væsentlig grad, men umiddelbart efter krigens ophør var der uhyre forskel på de legeringer, der anvendtes til støbning af cylinderblokke. Specifikationer fortæller heller ikke noget om maskinernes køreegenskaber, og derfor lægger vi stadig den største vægt på at bringe omhyggelige og udførlige prøvekørsler med de forskellige modeller — et arbejde, der desværre midlertidigt må indstilles på grund af førets beskaffenhed.

Motorcykle-Værksted
 Specialværksted for
INDIAN-ROGUE
 RESERVEDELE OG UDSKYR
 Aut. Indian-forhandler

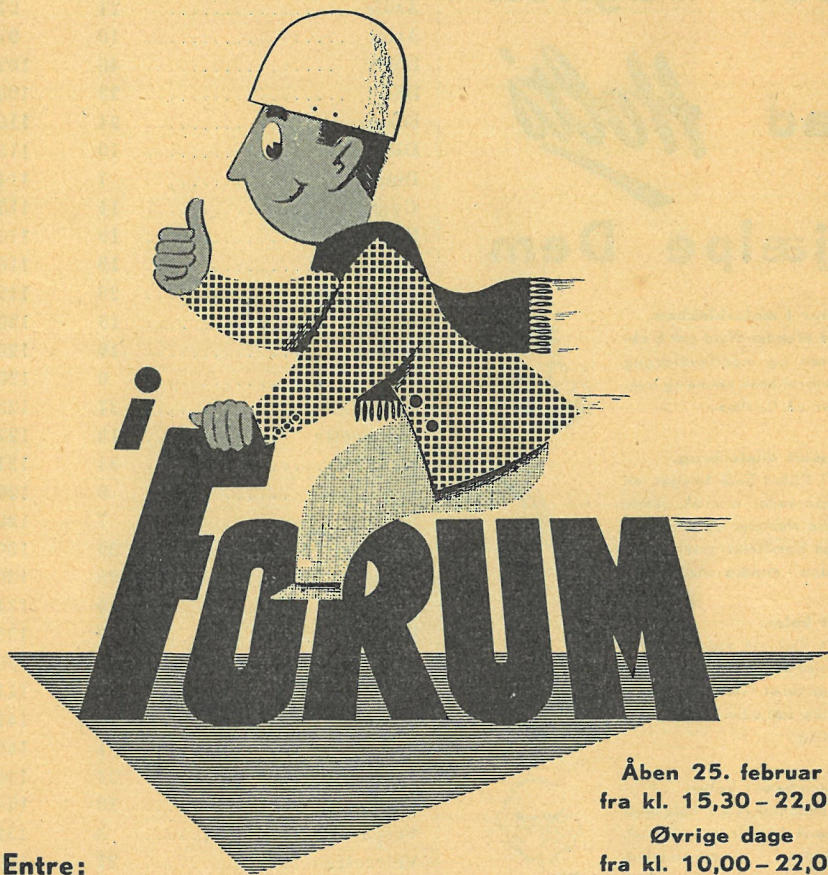


Tagensvej, 101 Tåga 9926

INTERNATIONAL Udstilling

25. FEBRUAR – 6. MARTS

MOTORCYKLER SCOOTERS KNALLERTER



Entre:

Voksne 2 kroner - børn 1 krone

Åben 25. februar
fra kl. 15,30 – 22,00

Øvrige dage
fra kl. 10,00 – 22,00

SAMMENSLUTNINGEN AF FABRIKANTER OG IMPORTØRER AF MOTORCYKLER



VRØVL

med vognen

Lad *Holt's*

hjælpe Dem

Revner i motorblokken.

Holt's Wonder W.-ld gør boksen tæt og modstandsdygtig mod vibrationer, varme og tryk. Virker på $\frac{1}{2}$ time.



For stort olieforbrug.

Holt's Piston Seal lægger en selvsmørende, elastisk hinde på alle stempler og cylinder-vægge. Resultatet: større kompression - mindre olieforbrug.



Utæt køler.

Holt's Radweld reparerer varigræskaden på 5 minutter, mens vognen kører. Gør køleren fuldstændig tæt uden fare for tilstopning.



Overophedet køler.

Holt's Radflush renser hele kølesystemet hurtigt og effektivt. Forhindrer overophedning, motorbank og ventilskævhed.



Forlang HOLT's produkter på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

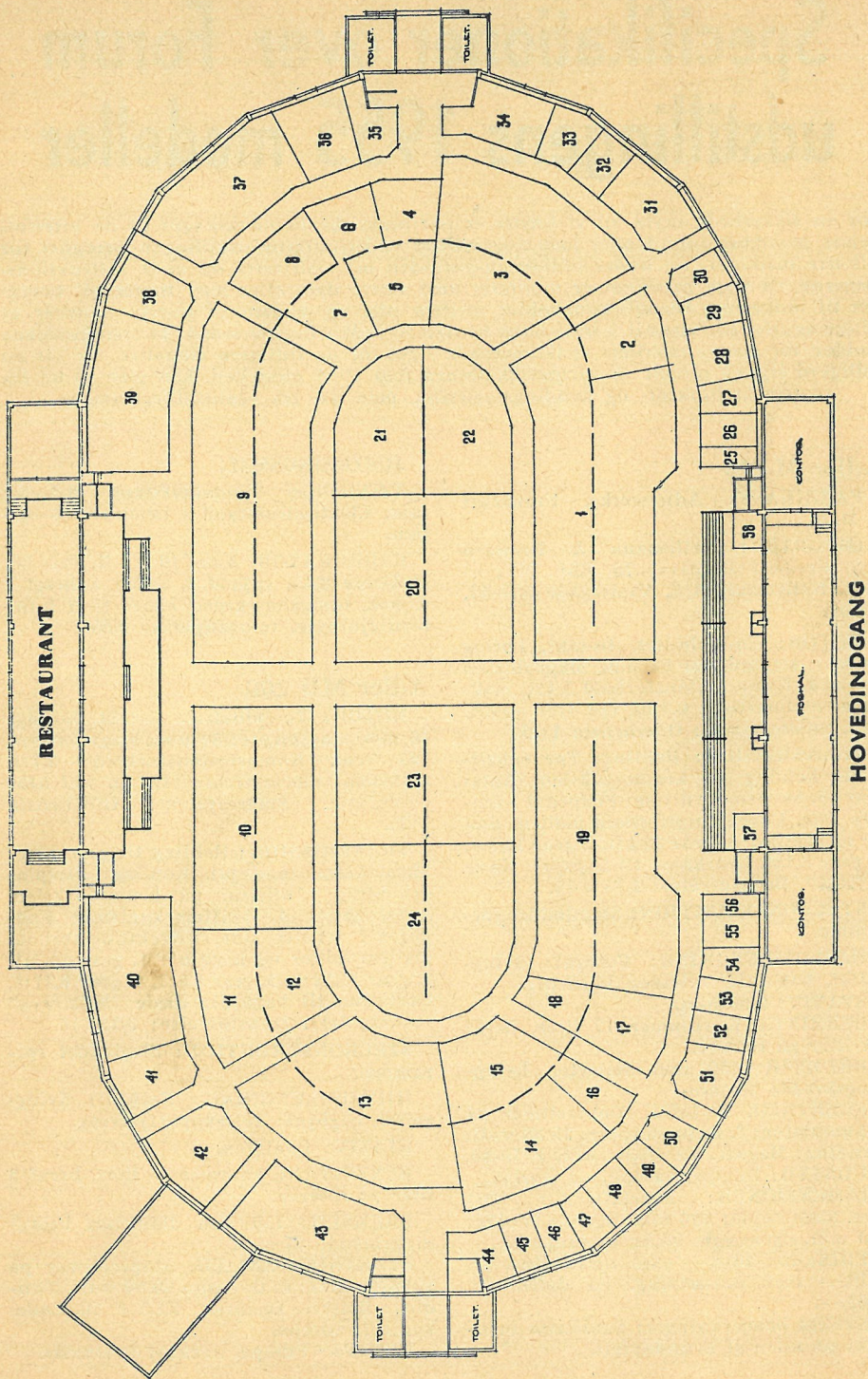
HVOR finder man hvad I FORUM

(og i SMJ)



	Forum stand	SMJ side
Adler	20	92
AJS	9	95
Ardie	24	97
Ariel	10	97
BMW	40	102
BSA	23	105
Diana	24	110
DKW	19	113
Douglas	7	114
Goggo	14	115
Heinkel	19	115
Horex	19	116
Husqvarna	20	119
IFA	19	120
Indian	19	120
James	9	120
Jawa-CZ	37	123
Lambretta	13	127
Maico	34	127
Matchless	9	129
MV	7	129
Nimbus	39	130
Norton	20	130
NSU	9	134
Panther	7	136
Puch	17	139
Rex	5	141
Royal Enfield	20	141
Sunbeam	1	146
Triumph	24	146
TWN	10	148
Vespa	3	152
Velocette	21	152
Victoria	24	156
Zündapp	1	157

De motorcykler og knallerter, der ikke omtales i dette nummer, vil blive udførligt beskrevet i vort marts-nummer.



Specifikationer over Forum udstillingens 1955 modeller

For en sikkerheds skyld vil vi knytte et par praktiske bemærkninger til de efterfølgende specifikationer. Under justeringsmålene er karburatorindstillingen beregnet for tilkørte maskiner, og under indkøringsperioden må man rette sig efter instruktionsbøgerne, da visse maskiner er monteret med større dyse eller med hævet nål beregnet til indkøring. Blandingsforholdet mellem olie og benzin til to-takt motorer er tillige angivet for normal kørsel uden hensyn til indkøringsperioden. Justeringsmålene gælder for mange mærkers vedkommende også for de tidligere modeller, og har en tidligere årgang samme motorspecifikationer som 1955 modellen, kan man gå ud fra samme karburator- og tændingsjustering, men *ikke* fra ventilspillerummene.

Adler M 125

FABRIKANT: Adlerwerke, Frankfurt a. M. 9.

IMPORTØR: Nellemann & Drewsen A/S, Frederikssundsvej 78, Kbh. NV. — Vilh. Nellemann A/S, Vestergade 55—67, Århus.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring 54 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen 123 ccm. Kompressionsforhold 5,4:1, maksimal motoreffekt: 6,8 hk ved 5750 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Kobling: Tør enkeltplade kobling på krumtapakslen. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,4:1, 2. gear 12,3:1, 3. gear 8,1:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse: 2,75 × 19.

STELKONSTRUKTION: Slagsloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

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

BREMSER: 150 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Ampèretimer på akkumulator: 6. Dynamospole: 25/30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG F 70-80.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1200 mm. Sadelhøjde: 680 mm. Styrets bredde: 650 mm. Egenvægt: 98 kg (optanket).

PRIS: Kr. 2050,— excl. omsætning, kr. 2570,— incl. omsætning. På dollar kr. 3762,—.

Særlige bemærkninger: Gearkasse monteret på siden af krumtaphus.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm. Elektrodeafstand i tændrør 0,4—0,5 mm.

KARBURATOR: Amal 19 D 1 K, dyse 90, strålerør 2,55, spjæld 5, nålen anbragt i 4. hak, tomgangsskruen åbnes 1—2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 0,35.

Adler MB 200

MOTOR: To-cylindret, to-takt, boring: 48 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen: 195 ccm. Kompressionsforhold: 5,7:1, maksimal motoreffekt: 11,4 hk ved 5450 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Kobling til gearkasse: Skråtskærne tandhjul. Kobling: Flerpladekobling i oliebad på krumtapakslen. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,7:1, 2. gear 11,81:1, 3. gear 8,5:1, 4. gear 6,27:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25 × 16.

STELKONSTRUKTION: Slagsloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

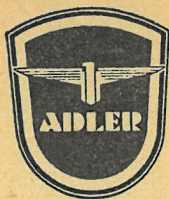
STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 15 liter, heraf 3 liter på reserve.

BREMSER: 150 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

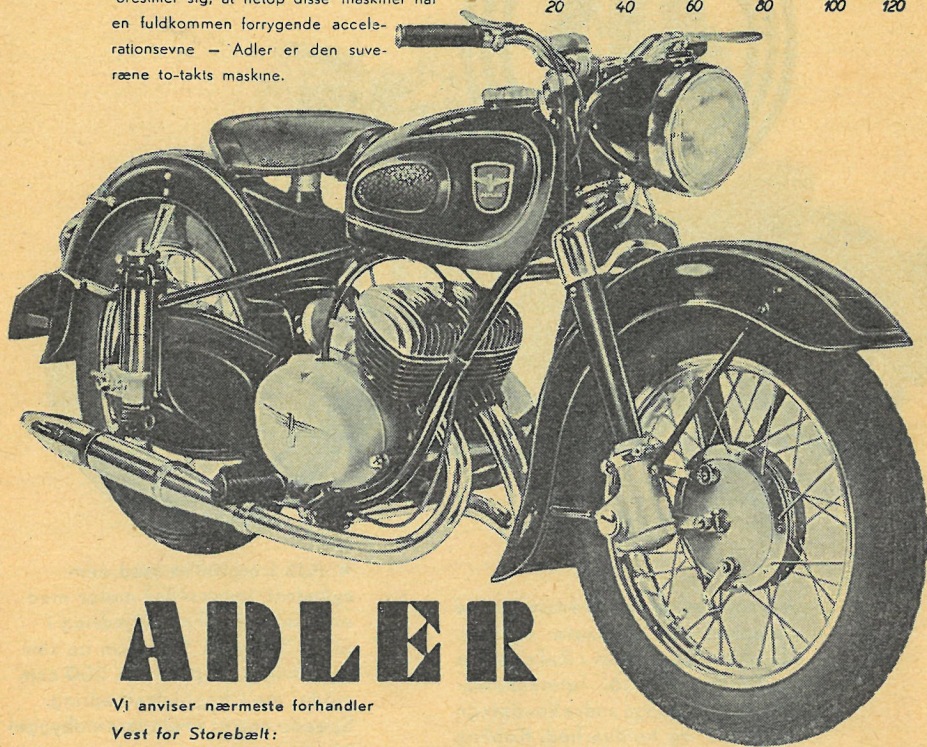
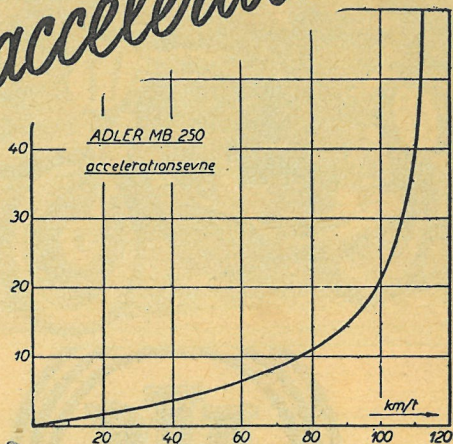
ELEKTRISK ANLÆG. Ampèretimer på akkumulator: 6. Dynamo 60/90 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.



Forrygende acceleration

Blot man kaster et blik på Adler motorcyklerne, bliver man klar over, at disse modeller er enestående konstruktion og udførelse, men det er de færreste der orestiller sig, at netop disse maskiner har en fuldkommen forrygende accelerationsevne — Adler er den suveræne to-takts maskine.



ADLER

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt:

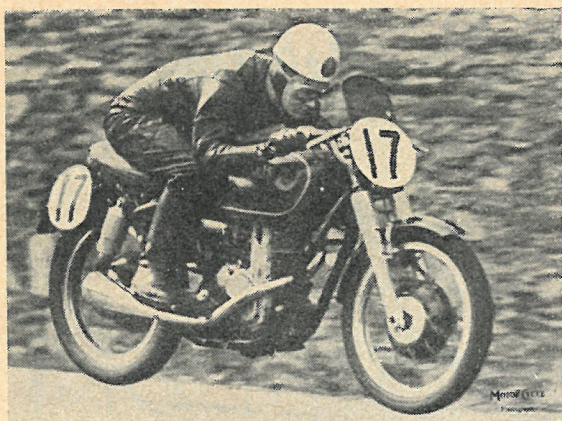
VILH. NELLEMAN A/S,

Motorafdelingen, Aarhus, Telefon 3 41 00

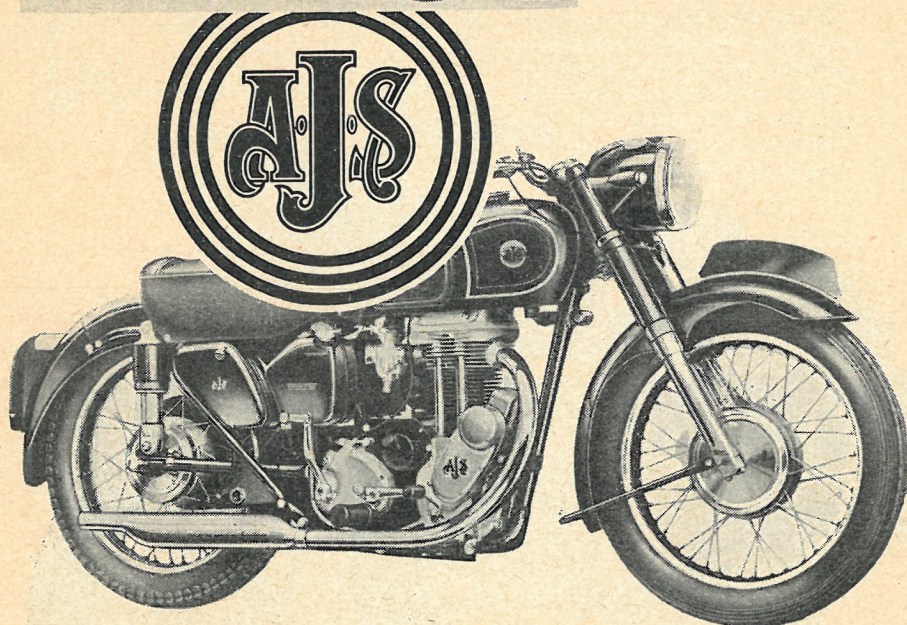
Øst for Storebælt:

NELLEMAN & DREWSSEN A/S, Frederikssundsvej 78, Kbh. NV, ÆGIR 6111

FORUM STAND 20



★ AJS-raceren model 7R, er den mest populære og udbredte sportsmaskine i 350 ccm klassen. Erfaringer fra og konstruktioner af denne sejrige racer er overført direkte til AJS turistmaskinerne.



AJS motorerne har trådomvundne stempler, stelitelbelagte ventiler, plejstænger smedet i Rolls-Royce legeringen RR-56, letmetallstødstænger og mange andre kendetegn på styrke og holdbarhed. Kobling og gearkasse er af samme udførelse og konstruktion som på model 7R. De smukke fuldnav er standardudstyr på alle modeller.

★ AJS fremstilles med een-cylindret, topventilet motor med eller uden baghjulsaffjedring i såvel 350 som 500 ccm og som to-cylindret, topventilet 500 ccm model med baghjulsaffjedring. Speedometret er elegant indbygget i lygten.

Ejvind Hansen blev Danmarks-mester i Trial 1954 på AJS og i 1954 kørte han kun AJS.

IMPORTØR: FRED RASMUSSEN — ODENSE — KØBENHAVN
FORUM STAND 9

DIMENSIONER: Akselafstand: 1260 mm. Sadelhøjde 740 mm. Styrets bredde: 620 mm. Egenvægt: 143 kg (optanket).

PRIS: Kr. 2955,— excl. omsætning, kr. 3837,— incl. omsætning. På dollar kr. 5537,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 2,45 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

KARBURATOR: Amal-Fischer, dyse 90, strålerør 2,72, spjæld 3, chokerboring 19 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes $2\frac{1}{2}$ omdrejning, tomgangsdyse 0,35.

Adler MB 250

Samme specifikationer som model MB 200 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring 54 mm, slaglængde: 54 mm, s'agvolumen 247 ccm, maksimal motoreffekt: 16 hk ved 5600 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,2:1, 2. gear 10,5:1, 3. gear 7,61:1, 4. gear 5,55:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$.

BREMSER: 180 mm diameter, belægningsbredde 30 mm.

DIMENSIONER: Egenvægt 145 kg (optanket).

PRIS: Kr. 3130,— excl. omsætning, kr. 4082,— incl. omsætning. På dollar 5887,—.

KARBURATOR: Bing 122, dyse 110, strålerør 1608, chokerboring 23 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsskruen åbnes 2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 35.

Adler MB 250 S

Samme specifikationer som model MB 250 med følgende undtagelser:

MOTOR: Kompressionsforhold: 6,6:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 6200 omdr./min.

TÆNDING: Fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 2,0 mm før øverste dødpunkt.

KARBURATOR: Dyse 120, nålen anbragt i 3. hak.

AJS model 16 M

FABRIKANT: Associated Motor Cycles Ltd., Plumsted, London.

IMPORTØR: Fred. Rasmussen, Odense.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 69 mm, slaglængde: 93 mm, slagvolumen: 347 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 5750 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,4:1, 2. gear 9,9:1, 3. gear 7,6:1, 4. gear 5,8:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: Under baghjul, støtteben.

BENZINTANK rummer 17 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer $2\frac{1}{4}$ liter.

BREMSER: 7" diameter, belægningsbredde 24 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 32 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG FE 80. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 156 kg.

PRIS: Kr. 3300,— excl. omsætning, kr. 4320,— incl. omsætning. På dollar kr. 6130,—.

Særlige bemærkninger: Priserne er uden speedometer. Kan leveres med kompressionsforhold 7,5:1.

JUSTERINGSMÅL:

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 2 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 210, spjæld 3, chokerboring $1\frac{1}{16}''$.

VENTILER: Indsugning 0,2 mm, udblæsning 0,4 mm (ved kold motor).

AJS model 16 MS

Samme specifikationer som model 16 M med følgende undtagelse:

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten, støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1470 mm. Sadelhøjde: 790 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm. Egenvægt: 170 kg.

PRIS: Kr. 3720,— excl. omsætning, kr. 4908,— incl. omsætning. På dollar kr. 6968,—. Priserne er uden speedometer.

AJS model 18

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 82,5 mm, slaglængde: 93 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motoreffekt: 24,4

hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

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

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: Under baghjul, støtteben.

BENZINTANK rummer 17 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer $2\frac{1}{4}$ liter.

BREMSE: 7" diameter, 24 mm belægningsbredde.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 32 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG FE 80. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 160 kg.

PRIS: Kr. 3570,— excl. omsætning, kr. 4698,— incl. omsætning. På dollar kr. 6658,—.

Særlige bemærkninger: Priserne er uden speedometer. Kan leveres med kompressionsforhold 7,3:1.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 2 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal Monobloc, dyse 260, spjæld 3, chokerboring $1\frac{5}{32}''$.

VENTILER: Indsugning 0,2 mm, udblæsning 0,4 mm (ved kold motor).

AJS model 18 S

Samme specifikationer som model 18 med følgende undtagelser:

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten, støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1470 mm. Sadelhøjde: 790 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm. Egenvægt: 174 kg.

PRIS: Kr. 3990,— excl. omsætning, kr. 5286,— incl. omsætning. På dollar kr. 7486,—.

Særlige bemærkninger: Priserne er uden speedometer.

AJS model 18 CS

(Moto-Cross maskine).

Samme specifikationer som model 18 S med følgende undtagelser.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 82,5 mm, slaglængde: 93 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,3:1, maksimal motoreffekt: 30 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: 1. gear 15,4:1, 2. gear 9,9:1, 3. gear 7,6:1, 4. gear 5,8:1. Dækstørrelse for: 3,00×21, bag: 4,00×19.

BENZINTANK rummer 10,2 liter.

DIMENSIONER: Sadelhøjde: 785 mm. Fri højde fra jorden: 165 mm. Egenvægt: 146 kg.

PRIS: Kr. 4290,— excl. omsætning, kr. 5706,— incl. omsætning. På dollar kr. 8156,—.

Særlige bemærkninger: Priserne er uden speedometer.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding (laveste indstilling ved manuelt betejnt indstilling) 2 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal T. T., dyse 340, spjæld 7, chokerboring $1\frac{3}{16}''$.

VENTILER: Indsugning 0,2 mm, udblæsning 0,4 mm (ved kold motor).

AJS model 20

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 66 mm, slaglængde: 72,8 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,0:1, maksimal motoreffekt: 29 hk ved 6800 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,9:1, 2. gear 8,9:1, 3. gear 6,9:1, 4. gear 5,25:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten, støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 17 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,5 liter.

BREMSE: 7" diameter, belægningsbredde 24 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dyna-

mo: 45 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG FE 80. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1470 mm. Sadelhøjde: 790 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 178,5 kg.

PRIS: Kr. 4350,— excl. omsætning, kr. 5790,— incl. omsætning. På dollar kr. 8280,—.

Særlige bemærkninger: Priserne er uden speedometer.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding (laveste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 240, spjæld 4, chokerboring 1".

VENTILER: Indsugning 0,2 mm, udblæsning 0,2 mm (ved kold motor).

Ardie B 252

FABRIKANT: Ardie-Werk A.G. Nürnberg, Tyskland.

IMPORTØR: A/S C. Reinhardt, Gl. Kongevej 6 A, København V.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 66 mm, slaglængde: 72 mm, slagvolumen: 246,3 ccm. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 13 hk ved 5240 omdr./min. Smøresystem: Olie, benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,6:1, 2. gear 12:1, 3. gear 8,39:1, 4. gear 6,3:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 13 liter, heraf 1,6 liter på reserve.

BREMSE: 180 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 45 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 240 T 1.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1335 mm. Sadelhøjde: 810 mm. Styrets bredde: 740 mm. Egenvægt: 138 kg (optanket).

PRIS: Kr. 2700,— excl. omsætning, kr. 3480,— incl. omsætning. På dollar kr. 4820,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4—4,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,4—0,6 mm.

KARBURATOR: Bing 1/27, 5/2, dyse 110, strålerør 2,68, nålen anbragt i 2. hak, chokerør 3. tomgangsskruen åbnes 1 fuld omdrejning, tomgangsdysse 50.

Ariel model LH Colt

FABRIKANT: Ariel Motors Ltd., Selly Oak, Birmingham.

IMPORTØR: Isidor Meyer, St. Kongensgade 67, Kbh. K.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 197 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,5:1, maksimal motoreffekt: 10 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times 0,305$ ". Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 17,5:1, 2. gear 11,6:1, 3. gear 8,5:1, 4. gear 7,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times 0,205$ ". Dækstørrelse: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 11,3 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,25 liter.

ELEKTRISK ANLÆG: Fabrikat: Wico-Pacy. Ampèretimer på akkumulator: 9. Veksestrømsdynamo: 48 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Lodge CB 14. Ladekontrol: Ingen.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1305 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt 122 kg.

PRIS: Kr. 2550,— excl. omsætning, kr. 3270,— incl. omsætning. På dollar kr. 3640,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012"—0,015", fortænding 1,58 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 80, strålerør .1055, spjæld 375 3/4, chokerboring $1\frac{3}{16}$ ", nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdysse 25.

VENTILER: Indsugning 0,001", udblæsning 0,002" (ved kold motor).

Ariel NH

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 72 mm, slaglængde: 85 mm, slagvolumen 347 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,2:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times .305$ ". Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,15:1, 2. gear 9,72:1, 3. gear 7,50:1, 4. gear 5,72:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten, under forhjul samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18,2 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 3,4 liter.

BREMSER: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge HN. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 165 kg.

PRIS: Kr. 3500,— excl. omsætning, kr. 4600,— incl. omsætning. På dollar kr. 6506,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", for-tænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) $\frac{5}{8}$ " før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,015—0,018".

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 200, strålerør .1065, spjæld 376/3½, chokerboring 1", nålen anbragt i 2. hak, tom-gangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,006", udblæs-ning 0,008" (ved kold motor).

Ariel VH Red Hunter

MOTOR: En-cylindret, fire-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: Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times .305$ ". Kobling: Tør flerplade-

kobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,55:1, 2. gear 8,05:1, 3. gear 6,20:1, 4. gear 4,74:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten, under forhjulet samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18,2 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 3,4 liter.

BREMSER: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge CB 14. Ladekontrol. Ampèremeter.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 178 kg.

PRIS: Kr. 3890,— excl. omsætning, kr. 5146,— incl. omsætning. På dollar kr. 7236,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", for-tænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) $\frac{5}{8}$ " før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,015—0,018".

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 200, strålerør .1065, spjæld 376 3½, cho-kerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,006", udblæs-ning 0,008" (ved kold motor).

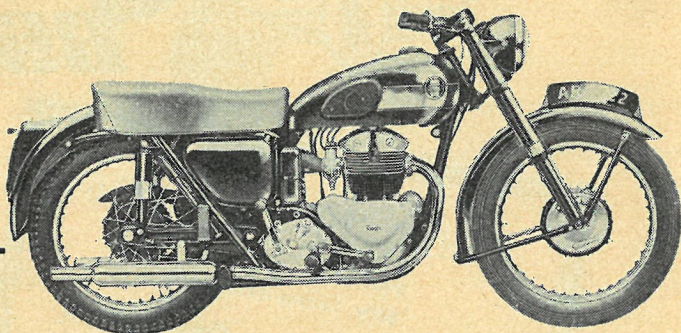
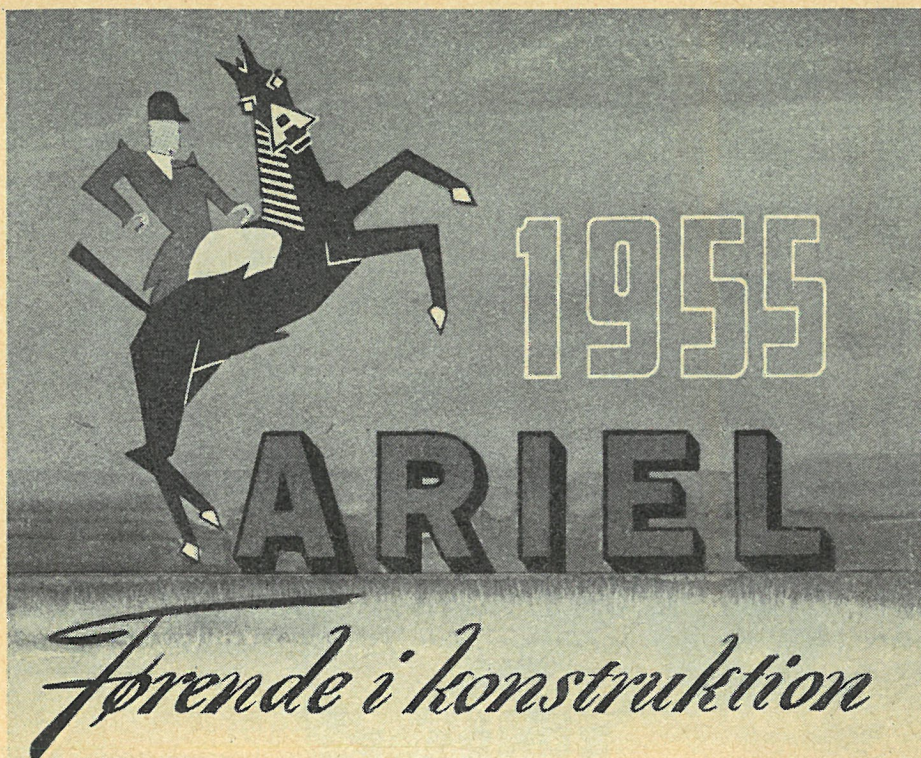
Ariel KH

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt 28 hk ved 6200 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times .305$ ". Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,72:1, 2. gear 8,81:1, 3. gear 6,77:1, 4. gear 5,18:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.



Ariel er det fornemste motorcyklemærke på markedet, og Ariel er tillige den eneste fabrik, der kan tilbyde sit publikum en-, to- og fire-cylindrede modeller. Fra den mindste model, den topventilede 200 ccm Colt, til den store, fire-cylindrede 4 G er kvaliteten fuldendt — »udvendig som indvendig«.

Se de smukke Ariel modeller på

Stand nr. 10 i Forum

ISIDOR MEYER - ST. KONGENSGADE 67 - KBHVN. K

Diana

NSU

VICTORIA



BSA

VI HAR STØRSTE UDVALG

yder fineste Service
giver bedste Betingelser

Ingen Købetvang

Omg. Levering

BODO *Madsen*

BAGERSTRÆDE 5-7 - VESTER 2855-7043

ved Kinopalæet

STATIV: I midten, under forhjul samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18,2 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 3,4 liter.

BREMSER: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge CN. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Styrlås værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 176,5 kg.

PRIS: Kr. 4180,— excl. omsætning, kr. 5452,— incl. omsætning. På dollar kr. 7734,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (stående motor med åbne svingklodser) $\frac{3}{8}$ " før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,018"—0,020".

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 200 strålerør .1065, spjæld 376 $\frac{3}{16}$ ", chokeboring 1", nålen anbragt i 3. hak. tomgangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,002", udblæsning 0,002" (vel kold motor). (Fjederbelastet ventilmekanisme — vippearmen må løftes fra ventilen).

Ariel VB

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 86,4 mm, slaglængde: 102 mm, slagvolumen 598 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 4400 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 3,05". Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,55:1, 2. gear 8,05:1, 3. gear 6,20:1, 4. gear 4,74:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " $\times$ $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18,2 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 3,4 liter.

BREMSER: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge CB 14. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 168 kg.

PRIS: Kr. 3570,— excl. omsætning, kr. 4698,— incl. omsætning. På dollar kr. 6618,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) $\frac{11}{32}$ " før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,015"—0,018".

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 290, strålerør .1065, spjæld 376 $\frac{3}{16}$ ", chokeboring 1", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,003", udblæsning 0,006" (ved kold motor).

Ariel FH Huntmaster Twin

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 72 mm, slaglængde: 84 mm, slagvolumen: 646 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 35 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 3,05". Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,55:1, 2. gear 7,40:1, 3. gear 5,70:1, 4. gear 4,35:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " $\times$ $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING. Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten, under forhjul samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18,2 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 3,4 liter.

BREMSER: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 56 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge HN. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Styrelås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 186 kg.

PRIS: Kr. 4380,— excl. omsætning, kr. 5832,— incl. omsætning. På dollar kr. 8026,—.

JUSTERINGSMÅL:

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (stående motor med åbne sving-

klodser) 8,7 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,015—0,018".

KARBURATOR: Amal Monobloc, dyse 240, strålerør .1065, spjæld 376 3/4, chokerboring 1 1/16", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdysse 25.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,010" (ved kold motor).

Ariel 4 G (Fire i Kvadrat)

MOTOR: Fire-cylindret, fire-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 997 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 42 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 1/2" x 5/16". Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,07:1, 2. gear 7,1:1, 3. gear 5,46:1, 4. gear 4,18:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 5/8" x 3/8". Dækstørrelse, for: 3,25 x 19, bag: 4,00 x 18.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring med kort svingarm (Ariel patent).

STATIV: For og bag samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 22,5 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 3,4 liter.

BREMSER: 7" diameter for, 8" diameter bag, 1 1/8" belægningsbredde.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 20. Dynamo: 70 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG FE 50, KLG FE 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 197,5 kg.

PRIS: Kr. 5350,— excl. omsætning, kr. 7225,— incl. omsætning. På dollar kr. 10.083,—.

Særlige bemærkninger: Letmetal-cylinderblok.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,014"—0,016", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,018—0,020".

KARBURATOR: S.U. (se instruktion).

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,010" (ved kold motor).

BMW R 25/3

FABRIKANT: Bayerische Motorenwerke A.G., München 13, Tyskland.

IMPORTØR: Skandinavisk Motor Co. A/S, Østerbrogade 135, København Ø. — Vilh. Nellesmann A/S, Vestergade 55—67, Aarhus.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 68 mm, slagvolumen: 245 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 13 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Våd sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 25,4:1, 2. gear 12,43:1, 3. gear 8,5:1, 4. gear 6,4:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel, kron- og spidshjul med spiralfortanding. Dækstørrelse: 3,25 x 18.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

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

OLIESUMP rummer 1,25 liter.

BREMSER: 160 mm diameter, belægningsbredde 35 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 240 T 1. Ladekontrol: Lampe.

DIMENSIONER. Akselafstand: 1365 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 105 mm, styrets bredde: 760 mm. Egenvægt: 150 kg.

PRIS: Kr. 3410,— excl. omsætning, kr. 4474,— incl. omsætning. På dollar kr. 6491,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 7° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Bing 1/24/41, dyse 145, strålerør 1208, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsskruen åbnes 1—2 fulde omdrejninger, tomgangsdysse 35 eller

KARBURATOR: Sawe K 24 F, dyse 150, strålerør 702, chokerboring 24 mm, Nål 054 anbragt i 1. hak. Kompensatordysse 1,5, tomgangsskruen åbnes 1 1/2—2 fulde omdrejninger, tomgangsdysse 35.

VENTILER: Indsugning 0,10—0,15 mm, udblæsning 0,15—0,20 mm (ved kold motor).

BMW BMW BMW ★

Den smukke og lydlose BMW er i særk'asse, fordi der overalt i den geniale konstruktion anvendes samme præcision som i den fornemste finmekanik. Hver enkelt del er nøje kontrolleret, hver motor er indgående afprøvet og hver motorcykel har fået den første indføring af en specialist.

1954: Verdensmester i sidevognsklassen

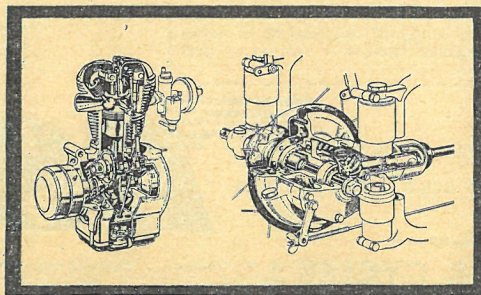
WILHELM NOLL, BMW.

Importør øst for Storebælt:

Skandinavisk Motor Co. A/S
Østerbrogade 135, Kbhvn. Ø

Importør i Jylland og på Fyn:

Vilhelm Nellesmann A/S
Vestergade. Århus



BMW

BMW

Kendsgerninger, der tæller!

FORUM
STAND 23

BREMSE

Bremserne på BSA er stabile og effektive. Den her viste Golden Flash er monteret med 8" forhjulsbremse.

STYRING

Styringen er let og utvungen ved lave hastigheder, men alligevel fuldkommen stabil ved top hastighed.

MOTORKRAFT

Den to-cylindrede 650 ccm motor er smidig og vibrationsfri, og den har et kraftoverskud uden lige. Som både solo- og sidevognsmaskine præsterer en Golden Flash en utrolig acceleration og top hastighed.

125 ccm

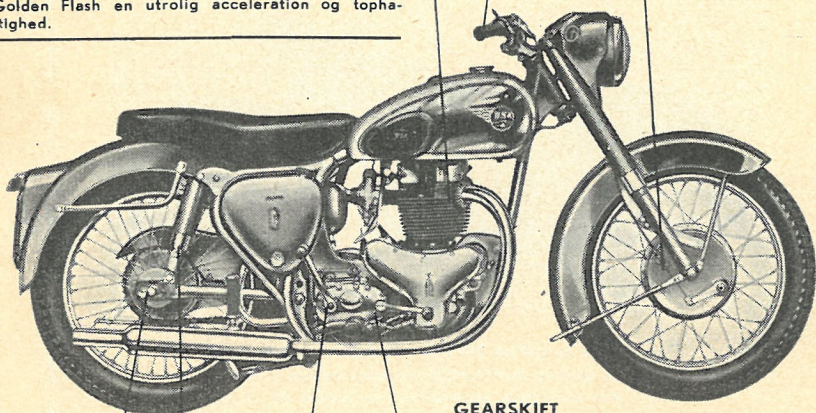
150 "

250 "

350 "

500 "

650 "



GEARSKIFT

Gearskiftet er blødt og sikkert — udvekslingsforholdene er omhyggeligt afstemt.

STARTER

Kickstarteren er anbragt hensigtsmæssigt også for sidevognskørsel. Let og hurtigt start

AFFJEDRING

Affjedringen af begge hjul er meget effektiv, og derfor er en Golden Flash både behagelig og sikker.

HJUL

Baghjulet er monteret i stikaksel og er derfor hurtigt afbalanceret. Hjulene er robuste og godt afbalanceret.

En Golden Flash er naturligvis et ønskeobjekt, men den samme næstændende kvalitet man finder overalt på denne maskine, går igen i samtlige BSA-modeller. Kvalitet og holdbarhed har hævet BSA's navn til motorcykleindustriens top —

DE KAN STOLE PÅ
VERDENS MEST SOLGTE MOTORCYKLE

BSA

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen . Vesterbrog. 101 . Kbhvn V . VE 3187
Gl. Kongevej 127 . Kbhvn V . (midlertidig EVa 4258)

BMW R 50

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 68 mm, slagvolumen: 490 ccm, topventilet. (Boksermotor). Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 26 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Våd sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltplade-kobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,98:1, 2. gear 9,6:1, 3. gear 6,48:1, 4. gear 5,02:1. Kardanaksel, spiralfortandede kron- og spidshjul. Dækstørrelse: 3,50×18.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel (Earle's system), baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 17 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

OLIESUMP rummer 2 liter.

BREMSER: Forhjulsbremse med to selvforstærkede bremsesko, 200 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. (Lygter og horn: Bosch). Dynamo: 60 90 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W 240 T 1. Ladekontrol: Lampe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1400 mm. Sadelhøjde: 725 mm. Fri højde fra jorden: 103 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 195 kg.

PRIS: Kr. 5195,— excl. omsætning, kr. 6992,— incl. omsætning. På dollar kr. 10.020,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,35—0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 7—10° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

TO KARBURATORER: Bing 1 22 61 og Bing 1 22 62, dyse 100, strålerør 1208, chokerboring 22 mm, nålen anbragt i 1. hak, chokerrør 5, tomgangsskruen åbnes 1—2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 40. Ovenstående karburatorindstilling er beregnet for de nævnte karburatorer med Knecht luftfilter. Er luftfiltret af fabrikat Eberspächer, skal hoveddyserne være 105.

VENTILER: Indsugning 0,15 mm, udblæsning 0,20 mm (ved kold motor).

BMW R 67/3

Samme specifikationer som model R 51/3 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring: 72 mm, slaglængde: 73 mm, slagvolumen: 590 ccm. Kompressions-

forhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 28 hk ved 5600 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,28:1, 2. gear 10,41:1, 3. gear 7,8:1, 4. gear 5,94:1.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

PRIS: Kr. 5435,— excl. omsætning, kr. 7352,— incl. omsætning. På dollar kr. 10.525,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 5—8° før øverste dødpunkt.

TO KARBURATORER: Bing 1/24/15 og Bing 1/24/16, dyse 100, strålerør 1208, nål nr. 2, chokerboring 24, nålen anbragt i 3. hak, chokerrør 5, tomgangsskruen åbnes 1—2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 40. Ovenstående karburatorindstilling er beregnet for de nævnte karburatorer med Knecht luftfilter. Er luftfiltret af fabrikat Eberspächer, skal hoveddyserne være 110.

BSA D 1 Bantam

FABRIKANT: BSA Motor Cycles Ltd., Birmingham 11, England.

IMPORTØR: BSA, Motors & Cycles, Vesterbrogade 101, København V.

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

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 3/8"×¼". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,0:1, 2. gear 11,7:1, 3. gear 7,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde ½"×0,335". Dækstørrelse: 2,75×19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING. Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 8 liter, heraf 0 liter på reserve.

BREMSER: 5" diameter, belægningsbredde 5/8".

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Wico Pacy. Dynamo: 30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Champion L 10 S.

UDSTYR: Værktøj, pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand 1270 mm. Sadelhøjde: 685 mm. Fri højde fra jorden: 120 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 76 kg.

PRIS: Kr. 1675,— excl. omsætning, kr. 2093,— incl. omsætning. På dollar kr. 2933,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,38 mm, fortænding 4 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,45—0,5 mm.

KARBURATOR: Amal 361 8, dyse 75, strålerør .106, spjæld 5, chokerboring $\frac{5}{8}$ ", nålen anbragt i 2. hak.

BSA C 10 L

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 249 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 5:1, maksimal motoreffekt: 8 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times 0,305$ ". Kobling: Semi-tør fler-pladekobling. Antal gear: 3. Skiftemekanismen: 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 $\frac{1}{2} \times 0,335$ ". Dækstørrelse: 2,75×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopisk.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 12,3 liter, heraf 0 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,5 liter.

BREMSE: Forhjul $5\frac{1}{2}$ ", baghjul 5". Belægningsbredde 1" for $\frac{5}{8}$ " bag.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Wico Pacy. Ampèretimer på akkumulator: 9. Dynamo: 48 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Champion N 8 B. Ladekontrol: ingen.

UDSTYR: Værktøj, pumpe, bagagebæ-
rer.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1330 mm. Sadelhøjde: 740 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 119 kg.

PRIS: Kr. 2290,— excl. omsætning, kr. 2906,— incl. omsætning. På dollar kr. 4090,—.

SÆRLIGE BEMÆRKNINGER: Vekselstrømsdynamo med ensretter.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,38 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 120, strålerør .1055, spjæld $375\frac{3}{4}$, chokerboring $2\frac{5}{32}$ ", nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,012", udblæsning 0,015" (ved kold motor) (gælder kun for motorer efter nr. 3562).

BSA C 11 G

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 249 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5400 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times 0,305$ ". Kobling: Semi-tør fler-pladekobling. Antal gear: 3. Skiftemekanismen: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,1:1, 2. gear 9,25:1, 3. gear 6,25:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times 0,305$ ". Dækstørrelse: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 12,3 liter, heraf 0 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,5 liter.

BREMSE: Forhjul 7", baghjul $5\frac{1}{2}$ ". Belægningsbredde: For $1\frac{1}{8}$ " bag 1".

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 48 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Champion L 10 S. Ladekontrol: Ingen.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1360 mm. Sadelhøjde: 740 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 138 kg.

PRIS: Kr. 2660,— excl. omsætning, kr. 3424,— incl. omsætning. På dollar kr. 4796,—.

SÆRLIGE BEMÆRKNINGER: Vekselstrømsdynamo med ensretter.

JUSTERINGSMÅL:

TÆNDING: Kontaktafstand 0,38 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 140, strålerør .1055, spjæld $375\frac{3}{4}$, chokerboring $2\frac{5}{32}$ ", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,012" (ved kold motor).

BSA C 11 G

Kan tillige leveres med følgende ændringer i specifikationerne:

TRANSMISSION: Antal gear: 4. 1. gear

16,13:1, 2. gear 11,0:1, 3. gear 7,6:1, 4. gear 6,25:1.

Egenvægt: 139,8 kg

PRIS: Kr. 2770,— excl. omsætning, kr. 3578,— incl. omsætning. På dollar kr. 4998,—.

BSA B 31

MOTOR: En-cylindret, fire-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.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Kobling: Semi-tør flerpladekobling. 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 7,38:1, 4. gear 5,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring. STATIV: I midten og under forhjul.

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

OLIETANK rummer 2,5 liter.

BREMSE: 7" diameter, belægningsbredde 1 $\frac{1}{8}''$.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas, Magdyno. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Champion L 10 S. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 176 kg.

PRIS: Kr. 3335,— excl. omsætning, kr. 4369,— incl. omsætning. På dollar kr. 6089,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 11,1 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 150, strålerør .1065, spjæld $\frac{9}{4}$, chokerboring 1", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,003", udblæsning 0,003" (ved kold motor).

BSA B 31

Kan tillige leveres med følgende ændringer i specifikationerne:

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,42:1, 2. gear 9,86:1, 3. gear 6,77:1, 4. gear 5,6:1.

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Svinggaffel.

BAGSÆDE: Twinsadel.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Egenvægt: 179,6 kg.

PRIS: Kr. 3545,— excl. omsætning, kr. 4663,— incl. omsætning. På dollar kr. 6503,—.

JUSTERINGSMÅL.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 200, strålerør .1065, spjæld 376 $\frac{3}{4}$, chokerboring 1", nålen anbragt i 2. hak.

BSA B 33

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 85 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 499 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 23 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Kobling: Semi-tør flerpladekobling. 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 6,59:1, 4. gear 5,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten og under forhjul.

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

OLIETANK rummer 2,5 liter.

BREMSE: Forhjul 8", baghjul 7" diameter. Belægningsbredde: for 1 $\frac{3}{8}''$, bag 1 $\frac{1}{8}''$.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Champion L 10 S. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 178 kg.

PRIS: Kr. 3635,— excl. omsætning, kr. 4789,— incl. omsætning. På dollar kr. 6629,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 11 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 200, strålerør .1065, spjæld $2\frac{9}{4}$, chokerboring 1 $\frac{1}{8}''$, nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,003", udblæsning 0,003" (ved kold motor).

BSA M 20

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 82 mm, slaglængde: 94 mm, slagvolumen: 496 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 4,9:1, maksimal motoreffekt: 13 hk ved 4200 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Kobling: Semi-tør flerpladekobling. 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: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: Under baghjul.

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

OLIETANK rummer $2\frac{3}{4}$ liter.

BREMSE: 7" diameter, belægningsbredde $1\frac{1}{8}''$ forhjul, $1\frac{3}{8}''$ baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Champion N 8 B. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 170 kg.

PRIS: Kr. 3200,— excl. omsætning, kr. 4180,— incl. omsætning. På dollar kr. 5812,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 11 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 240, strålerør .1065, spjæld 376 5, chokerboring 1", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,012" (ved kold motor).

BSA M 21

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 82 mm, slaglængde: 112 mm, slagvolumen: 591 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 5:1, maksimal motoreffekt: 15 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Kobling: Semi-tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear:

14,15:1, 2. gear 9,77:1, 3. gear 6,25:1, 4. gear 4,75:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: Under for- og baghjul.

BENZINTANK rummer $13\frac{1}{2}$ liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer $2\frac{3}{4}$ liter.

BREMSE: 7" diameter. Belægningsbredde $1\frac{1}{8}''$ forhjul, $1\frac{3}{8}''$ baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Champion N 8 B. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 180 kg.

PRIS: Kr. 3505,— excl. omsætning, kr. 4607,— incl. omsætning. På dollar kr. 6379,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 11 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 250, strålerør .1065, spjæld 376 5, chokerboring $1\frac{1}{6}''$, nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,012" (ved kold motor).

BSA M 33

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 85 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 499 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 23 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Kobling: Semi-tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,15:1, 2. gear 9,77:1, 3. gear 6,25:1, 4. gear 4,75:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse, for 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: Under for- og baghjul.

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

OLIETANK rummer $2\frac{3}{4}$ liter.

BREMSER: 7" diameter, belægningsbredde $1\frac{1}{8}$ " forhjul, $1\frac{1}{8}$ " baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Champion L 10 S. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt 175 kg.

PRIS: Kr. 3500,— excl. omsætning, kr. 4600,— incl. omsætning. På dollar kr. 6324,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 11 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 260, strålerør .1065, spjæld $376\frac{3}{4}$, chokeboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,003", udblæsning 0,003" (ved kold motor).

BSA A 7

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 66 mm, slaglængde: 72,6 mm, slagvolumen: 497 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,6:1, maksimal motoreffekt: 27 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 0,305". Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,62:1, 2. gear 9,28:1, 3. gear 6,38:1, 4. gear 5,28:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " $\times$ $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Dobbelt slagloppet rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten og under forhjul.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer $2\frac{3}{4}$ liter.

BREMSER: 8" forhjul, 7" baghjul, belægningsbredde $1\frac{1}{8}$ " forhjul, $1\frac{1}{8}$ " baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Champion L 10 S. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420

mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 189 kg.

PRIS: Kr. 4090,— excl. omsætning, kr. 5426,— incl. omsætning. På dollar kr. 7614,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (stående motor med åbne svingklodser) 7,9 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 210, strålerør .1065, spjæld $376\frac{3}{4}$, chokeboring $1\frac{5}{16}$ ", nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,010" (ved kold motor).

BSA A 7 Shooting Star

Samme specifikationer som A 7 Standard med følgende undtagelser:

MOTOR: Maksimal motoreffekt: 31 hk ved 6000 omdr./min.

ELEKTRISK ANLÆG: Tændrør: Champion NA 10.

DIMENSIONER: Egenvægt 185 kg.

PRIS: Kr. 4275,— excl. omsætning, kr. 5685,— incl. omsætning. På dollar kr. 7961,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 9,5 mm før øverste dødpunkt.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 270, strålerør .1065, spjæld $376\frac{3}{4}$, nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,008", udblæsning 0,012" (ved kold motor).

BSA A 10 Golden Flash

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 84 mm, slagvolumen: 646 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 35 hk ved 5750 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: $\frac{3}{8}$ " Duplex kæde. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,41:1, 2. gear 7,77:1, 3. gear 5,36:1, 4. gear 4,42:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ " $\times$ $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Dobbelt slagloppet rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten og under forhjul.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer $2\frac{3}{4}$ liter.
BREMSER: Diameter, 8" forhjul, 7" baghjul, belægningsbredde $1\frac{3}{8}$ " forhjul, $1\frac{1}{8}$ " baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: L 10 S. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1390 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 191 kg.

PRIS: Kr. 4325,— excl. omsætning, kr. 5755,— incl. omsætning. På dollar kr. 8043,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (med åbne svingklodser) 8,7 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 240, strålerør .1065, spjæld 376/4, chokerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,010" (ved kold motor).

BSA A 10 Golden Flash

Kan leveres med følgende ændringer i specifikationerne:

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,95:1, 2. gear 9,37:1, 3. gear 6,45:1, 4. gear 4,4:1.

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Tele-skopaffjedring.

BAGSÆDE: Bagsæde ikke inkluderet i prisen.

DIMENSIONER: Egenvægt: 188 kg.

PRIS: Kr. 4100,— excl. omsætning, kr. 5440,— incl. omsætning. På dollar kr. 7632,—.

JUSTERINGSMAL.

KARBURATOR: Amal, dyse 170, strålerør .107, spjæld $\frac{6}{4}$, chokerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 2. hak.

BSA A 10 Road Rocket

Samme specifikationer som model A 10 Golden Flash med følgende undtagelser:

MOTOR: Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 40 hk ved 6000 omdr./min.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 0,305". Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,67:1, 2. gear 7,95:1, 3. gear 5,47:1, 4. gear 4,57:1.

ELEKTRISK ANLÆG: Tændrør Champion NA 10.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 715 eller 797 mm. Egenvægt: 186 kg.

PRIS: Kr. 4750,— excl. omsætning, kr. 6350,— incl. omsætning. På dollar kr. 8822,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 9,5 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal TT, dyse 340, strålerør 9, spjæld 6, chokerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 4. hak.

VENTILER: Indsugning 0,008", udblæsning 0,008" (ved kold motor).

Diana Scooter

Fabrikant: Dürkoppwerke A.G., Bielefeld, Tyskland.

IMPORTØR: A/S C. Reinhardt, Gl. Kongevej 6 A, København V.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 61 mm, slagvolumen: 194 ccm, blæserkølet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 9,5 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem:olie/ benzín 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 9,5 $\times$ 9,5 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,30:1, 2. gear 8,38:1, 3. gear 6,08:1, 4. gear 4,86:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 12,7 $\times$ 7,75 mm (indkapslet). Dækstørrelse: 3,50 $\times$ 10.

STELKONSTRUKTION: Presset plade og rør, sammenboltet.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svingarm, baghjul: Svingarm.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Incl. i prisen.

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

BREMSER: 150 mm diameter, belægningsbredde: Forhjul 20 mm, baghjul 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W 225 T 1, W 240 T 1.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

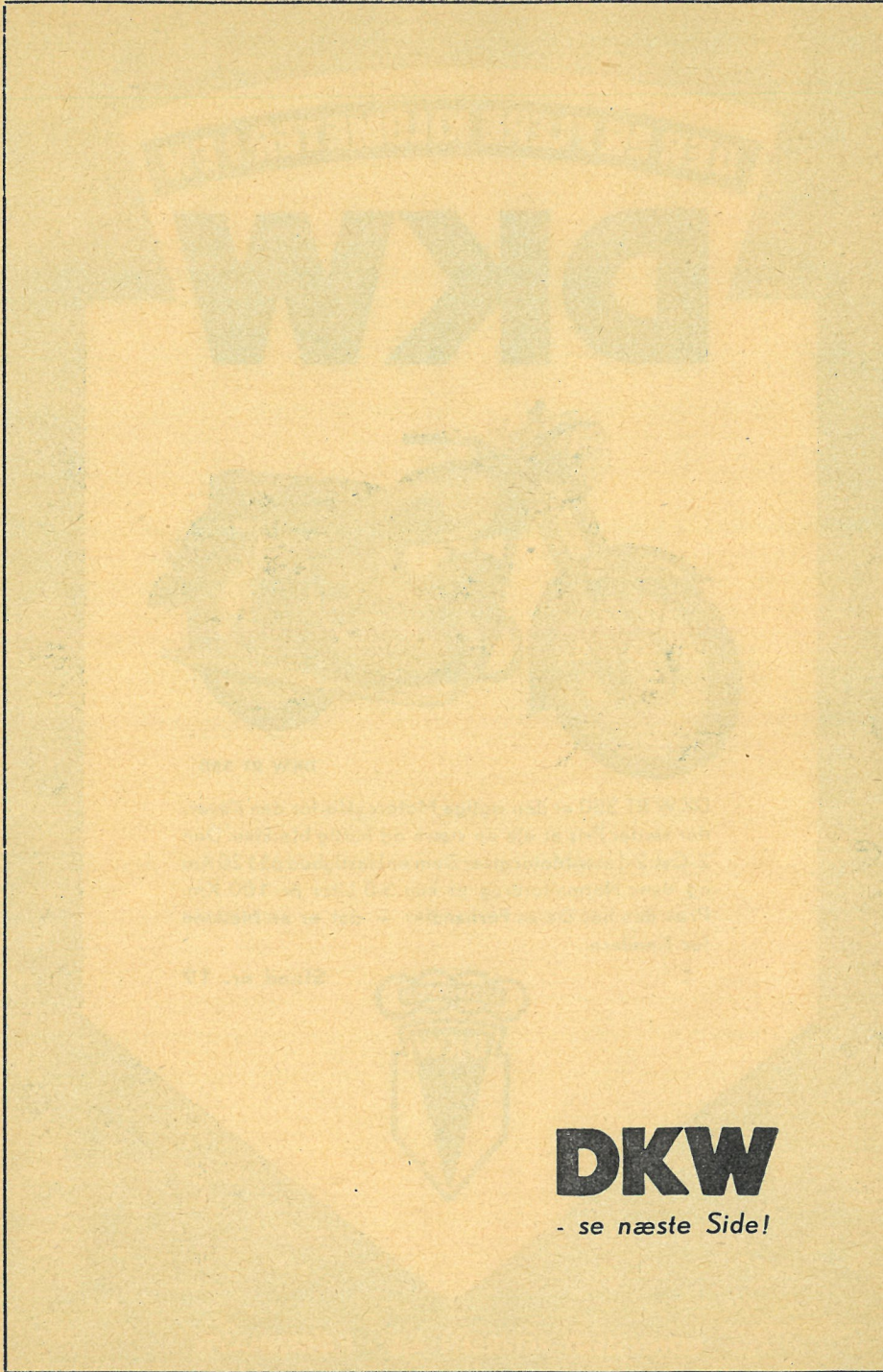
DIMENSIONER: Akselafstand: 1290 mm. Egenvægt: 138 kg.

PRIS: Kr. 2885,— excl. omsætning, kr. 3739,— incl. omsætning. På dollar kr. 5379,—.

Særlige bemærkninger: Letmetalcylinder, frigeardspedal kombineret med kickstarterpedal.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Fortænding 4,5 mm før øverste død punkt.

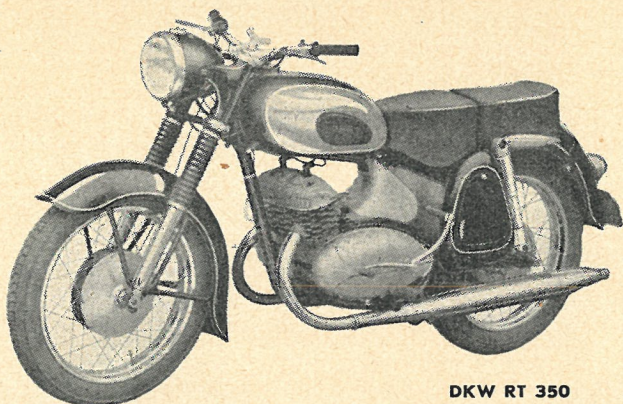
A faint, light-colored image of a vintage car, likely a DKW, is visible in the background of the page. The car is shown from a side profile, facing right. It has a boxy, rounded design typical of the 1930s or 1940s. The image is very light and blends into the textured, yellowish background of the paper.

DKW

- se næste Side!

DER ER FLERE KILOMETER I EN

DKW



DKW RT 350

DKW RT 350 er den rigtige Motorcykle for den Kører, der sætter Pris at eje en stærk og hurtig Maskine. Den 2-Cyl. 2-Takts-Motor giver Dem en Hastighed på 120 Km og dens Normalforbrug er kun 3,8 Liter pr. 100 Km. Prøv den hos Deres Forhandler — det er en Maskine for Kendere.

Stand nr. 19



BOHNSTEDT-PETERSEN A/S - KØBENHAVN

KARBURATOR: Bing, dyse 105, strålerør 266, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 2.—3. hak, tomgangsskruen åbnes 1½ fulde omdrejninger, tomgangsdyse 45.

DKW RT 125/2 H Meteor

FABRIKANT: Auto Union G.M.B.H., Ingolstadt Düsseldorf, Tyskland.

IMPORTØR: A/S Bohnstedt-Petersen, Sundkrogsgade 1—3, Kbh. Ø.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 122,2 ccm. Kompressionsforhold: 6,1:1, maksimal motoreffekt: 6,4 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " $\times$ 7,5 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 24,24:1, 2. gear 11,43:1, 3. gear 7,67:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse: 2,75 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 9,5 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

BREMSE: 140 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Fabrikat: DKW. Ampèretimer på akkumulator: 8. Dynamo: 35/45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Beru 175/14 U 2. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrslås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1268 mm. Sadelhøjde: 660 mm. Fri højde fra jorden: 125 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 97 kg.

PRIS: Kr. 1860,— excl. omsætning, kr. 2325,— incl. omsætning. På dollar kr. 3353,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing 1/20/20, dyse 90, strålerør 264, chokerboring 20 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsskruen åbnes 1½ fulde omdrejninger, tomgangsdyse 30.

DKW RT 125 Comet

Samme specifikationer som model RT 125 2H med følgende undtagelser:

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Uaffjedret.

BREMSE: 140 mm diameter, belægningsbredde 20 mm.

DIMENSIONER: Egenvægt 86 kg.

PRIS: Kr. 1460,— excl. omsætning, kr. 1825,— incl. omsætning. På dollar kr. 2645,—.

DKW RT 175 Pioneer

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 62 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 174 ccm. Kompressionsforhold: 6,1:1, maksimal motoreffekt: 9,6 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " $\times$ 3,8 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,67:1, 2. gear 12,66:1, 3. gear 9,06:1, 4. gear 6,79:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ $\frac{5}{16}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,00 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

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

BREMSE: 150 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Fabrikat: DKW. Ampèretimer på akkumulator: 6. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W225 T1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrslås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1280 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 117 kg.

PRIS: Kr. 2325,— excl. omsætning, kr. 2955,— incl. omsætning. På dollar kr. 4227,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing 2/24/30, dyse 120, strålerør 1608, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes 1—1½ fulde omdrejninger, tomgangsdyse 30.

DKW RT 200/2 Condor

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 66 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 197 ccm. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " $\times$ 3,8 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,38:1, 2. gear 11,91:1, 3. gear 8,52:1, 4. gear 6,39:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ $\frac{5}{16}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,00 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 13 liter, heraf 2 liter på reserve.

BREMSER: 150 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: DKW. Ampèretimer på akkumulator: 6. Dynamo: 45 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1280 mm. Sadelhøjde: 732 mm. Fri højde fra jorden: 132 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 124 kg.

PRIS: Kr. 2400,— excl. omsætning, kr. 3060,— incl. omsætning. På dollar kr. 4364,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 3,8—4,0 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing 2 24/30, dyse 120, strålerør 1608, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes 1½—2 fulde omdrejninger, tomgangsdysse 35.

DKW RT 250/2 Monaco Super de Luxe

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 64 mm, slagvolumen: 244 ccm. Kompressionsforhold: 6,1:1, maksimal motoreffekt: 14,1 hk ved 4700 omdr./min. Smøresystem:olie/benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 3/8"×4,5 mm (dobbel). Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvækslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 17,80:1, 2. gear 10,45:1, 3. gear 7,51:1, 4. gear 5,94:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 1/2"×5/16" (endeløs, indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

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

BREMSER: 180 mm diameter forhjul, 160 mm baghjul, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: DKW. Ampèretimer på akkumulator: 6. Dynamo: 55/70 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrelås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1350 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 135 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 143 kg.

PRIS: Kr. 2850,— excl. omsætning, kr. 3690,— incl. omsætning. På dollar kr. 5230,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med åbne svingklodser) 4,3—4,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing 2/27/20, dyse 125—130, strålerør 1608, chokerboring 27 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes 1½—2 fulde omdrejninger, tomgangsdysse 35.

DKW RT 350 Weltmeister

MOTOR: To-cylindret, to-takt, boring: 62 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 350 ccm. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motoreffekt: 18 hk. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

BENZINTANK rummer 16 liter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: DKW. Dynamo: 70/90 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Lampe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1350 mm. Sadelhøjde 750 mm. Styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 162 kg.

Douglas Dragonfly

FABRIKANT: Douglas Ltd., Kingswood, Bristol, England.

IMPORTØR: Leon Jørgensen, Østerbro-gade 64, København Ø.

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 60,8 mm, slaglængde: 60 mm, slagvolumen: 348 ccm, topventilet, boksermotor. Kompressionsforhold: 7,25:1, maksimal motoreffekt: 21 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem: Våd sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvækslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,54:1, 2. gear 9,60:1, 3. gear 7,05:1, 4. gear 5,57:1. Gearkasse til bag-

hjul: Kæde $5/8 \times 1/4$ ". Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Svejset rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel (Earle's patent), baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 25 liter, heraf 4,5 liter på reserve.

OLIESUMP rummer 2,8 liter.

BREMSER: 7" diameter, belægningsbredde: $1\frac{1}{4}$ ".

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Miller. Vekselstrømsdynamo. Tænding: Batteri.

UDSTYR: Værktøj, pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1426 mm. Fri højde fra jorden: 178 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 165,6 kg.

PRIS: Kr. 3960,— excl. omsætning, kr. 5244,— incl. omsætning. På dollar kr. 7464,—.

JUSTERINGSMÅL.

KARBURATOR: Amal Monobloc, dyse 140, strålerør .1065, spjæld $375\frac{3}{4}$, chokerboring $1\frac{3}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 30.

Goggo Luxus Special (Scooter)

IMPORTØR: Nordisk Automobil-Tilbehør A S, Odense.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 62 mm, slaglængde: 66 mm, slagvolumen: 197 ccm, blæserkølet. Maksimal motoreffekt: 10 hk. Smøresystem: Olie, benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: $4,00 \times 8$.

STELKONSTRUKTION: Svejset rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 12 liter, heraf 2 liter på reserve.

BREMSER: 125 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: 12 v. Ampèretimer på akkumulator: 20. Dynamospole. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W 225 T 11. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrilås, værktøj og selvstarter.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1352 mm. Egenvægt: 125 kg.

PRIS: Kr. 2580,— excl. omsætning, kr. 3312,— incl. omsætning. På dollar kr. 4922,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing, dyse 90, nålen anbragt i 2. hak.

Heinkel Tourist 150 Scooter

FABRIKANT: Ernst Heinkel A. G., Stuttgart-Zuffenhausen.

IMPORTØR: A/S Bohnstedt Petersen, Sundkrogsgade 1—3, Kbh. Ø.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 59 mm, slaglængde: 54,5 mm, slagvolumen 149 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,7:1, maksimal motoreffekt: 7,2 hk ved 5200 omdr./min. Smøresystem: Stærksmøring.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $3/8 \times 3/8$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Drejhåndtag i styrets venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,27:1, 2. gear 8,10:1, 3. gear 5,13:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $1/2 \times 1/4$ " i oliebad. Dækstørrelse: $4,00 \times 8$.

STELKONSTRUKTION: Svejset rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svingarm.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 11 liter, heraf ca. 1 liter på reserve.

OLIESUMP rummer 1 liter.

BREMSER: 125 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.



ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 35/45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrslås, værktøj og pumpe.
DIMENSIONER: Akselafstand: 1330 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt 130 kg.

PRIS: Kr. 2450,— excl. omsætning, kr. 3130,— incl. omsætning. På dollar kr. 4378,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 03—0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 15° før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Pallas med accelerationspumpe, type 18/10 P, dyse 75, strålerør 2,66, chokerboring 18 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsskruen åbnes 1 fuld omdrejning, tomgangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,2 mm, udblæsning 0,25 mm (ved kold motor).

Heinkel Tourist 175 de Luxe med selvstarter. Scooter

Samme specifikationer som model 150 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring: 60 mm, slaglængde: 61,5 mm, slagvolumen: 174 ccm, blæserkølet. Kompressionsforhold: 7,4:1, maksimal motoreffekt: 9,2 hk ved 5500 omdr./min.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Siba, dynastart. 12 v. Ampèretimer på akkumulator: 11. Dynamo: 90 watt.

DIMENSIONER: Sadelhøjde: 730 mm. Egenvægt: 134 kg.

PRIS: Kr. 2925,— excl. omsætning, kr. 3795,— incl. omsætning. På dollar kr. 5355,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,35—0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 10° før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5—0,6 mm.

KARBURATOR: Pallas 20/11 P, dyse 80, strålerør 2,68, chokerboring 20 mm, nålen anbragt i 1. hak, tomgangsskruen åbnes 1 fuld omdrejning, tomgangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,2 mm, udblæsning 0,25 mm (ved kold motor).

Horex Regina 2

FABRIKAT: Horex-Werke KG, Bad Homburg, Tyskland.

IMPORTØR: A/S Bohnstedt-Petersen, Sundkrogsgade 1—3, Kbh. Ø.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 248,85 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 17 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Duplex kæde $\frac{3}{8} \times \frac{3}{16}$ ". Kobling: Fler-plade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanismen: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,32:1, 2. gear 11,87:1, 3. gear 8,73:1, 4. gear 6,56:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 18 liter, heraf 2—3 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2 liter.

BREMSE: 158 mm diameter, belægningsbredde 40 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 240/T2 og Bosch W 260/T2. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Værktøj, pumpe og styrslås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1390 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 120 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 155 kg.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,05—0,2 mm før øverste død-punkt (3—5°). Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2/26/38, dyse 105, strålerør 2,68, nålen anbragt i 3. hak, chokerrør 5, tomgangsskruen åbnes 1½ fulde omdrejninger, tomgangsdyse 0,45.

VENTILER: Indsugning 0,05 mm, udblæsning 0,1 mm (ved kold motor).

Horex Regina 3

Samme specifikationer og justeringer som model Regina 2, med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring 69 mm, slaglængde: 91,5 mm, slagvolumen: 342 ccm. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 19 hk ved 6000 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,23:1, 2. gear 10,15:1, 3. gear 7,46:1, 4. gear 5,61:1. Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

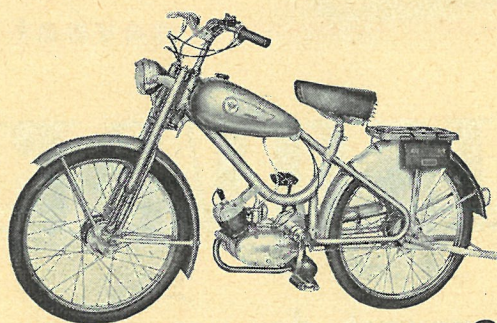
DIMENSIONER: Egenvægt: 160 kg.

JUSTERINGSMÅL.

KARBURATOR: Bing 2/26/43, dyse 105,

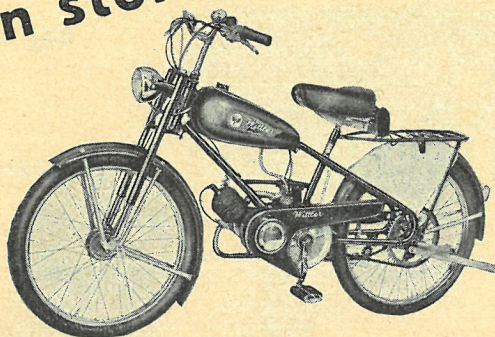
Wittler Autocyklen

MOPED MED 2-GEAR



MODEL 255
MED 2 GEAR

Den store salgssucces!



MODEL 55
MED 1 GEAR

WITTLER MOPED LEVERES NU I 2 MODELLER MED
1 OG 2 GEAR.

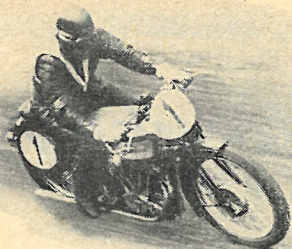
Se dem i FORUM den 25. februar — 6. marts

STAND NR. 8

TELF. LUNA 5012
(Udstillingstelefon)

Generalagentur for Danmark

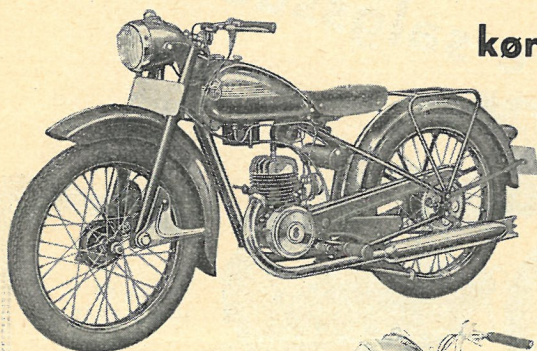
**HEDE NIELSENS FABRIKER %
HORSENS**



**Køreegenskaber
og
kvalitet
fastslog
navnet**

Husqvarna

er stadig navnet, der garanterer

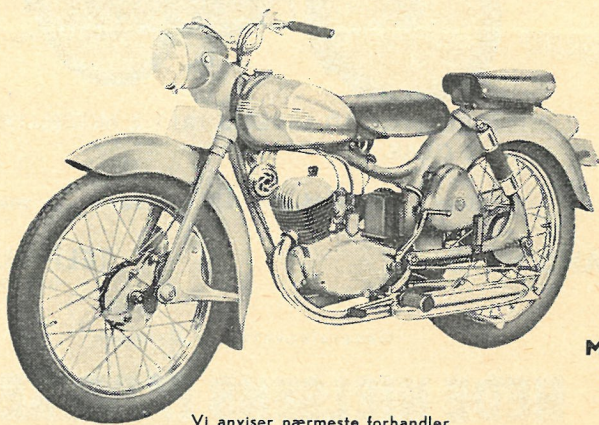


**køreegenskaber
og kvalitet!**

Model 230 EM



**FORUM
STAND 20**



**Model
281**

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S, Motorafdelingen, Aarhus, Telf. 3 41 00

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S, Frederikssundsvej 78, Kbh. NV, ÆGIR 6111

strålerør 2,68, nålen anbragt i 2. hak, chokeerrør 5, tomgangsskruen åbnes 1 fuld omdrejning, tomgangsdyse 0,50.

Horex Regina 4

Samme specifikationer og justeringer som model Regina 2 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring 74,5 mm, slaglængde: 91,5 mm, slagvolumen 399 ccm. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 22 hk ved 5750 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 17,3:1, 2. gear 9,63:1, 3. gear 7,08:1, 4. gear 5,32:1. Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

DIMENSIONER: Egenvægt: 165 kg.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste dødpunkt.

KARBURATOR: Bing 2/27,5/3, dyse 115, strålerør 2,68, nålen anbragt i 2. hak, chokeerrør 5, tomgangsskruen åbnes 1—1½ fulde omdrejning, tomgangsdyse 0,45.

Husqvarna 230 EM

FABRIKANT: Husqvarna Vapenfabriks Aktiebolag, Husqvarna, Sverige.

IMPORTØR: Vilh. Nellemann A/S, Vestergade 55—67, Århus. — Nellemann & Drewsen A/S, Frederikssundsvej 78, Kbh. NV.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 55 mm, slaglængde: 50 mm, slagvolumen: 120 ccm. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 4,5 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Pedal 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: Svejset rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 10 liter, heraf 0 liter på reserve.

BREMSE: 117 mm diameter, belægningsbredde 22 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Stensholm. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamospole 30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør KLG M 50—80.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1210

mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 77 kg.

PRIS: Kr. 1715,— excl. omsætning, kr. 2143,— incl. omsætning. På dollar kr. 3103,—. Prisen er uden speedometer.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,35—0,45 mm, fortænding 4,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal 361/001 D, dyse 60, nålen anbragt i 2. hak.

Husqvarna Lyx

Samme specifikationer som model 230 EM.

PRIS: Kr. 1840,— excl. omsætning, kr. 2300,— incl. omsætning. På dollar kr. 3305,—.

Husqvarna 281

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 61,5 mm, slagvolumen: 175 ccm. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motoreffekt: 7—7,5 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:20.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Trepladet i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,8:1, 2. gear 10,4:1, 3. gear 7,2:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

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

BREMSE: 140 mm diameter, belægningsbredde 20 mm, forhjul. 150 mm diameter, belægningsbredde 25 mm, baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Stensholm. Akkumulator: 7. Dynamospole: 30 watt. Tænding: Magnet.

UDSTYR: Styrlås, pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 800 mm. Fri højde fra jorden: 220 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 115 kg.

PRIS: Kr. 2350,— excl. omsætning, kr. 2990,— incl. omsætning. På dollar kr. 4365,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,35—0,45 mm, fortænding 27,5° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal 274 BP/4 EAZ, dyse 80, strålerør 105, chokerboring 18, nålen anbragt i 2. hak.

Husqvarna 281 Sport

Samme specifikationer som model 281 med følgende undtagelser:

MOTOR: Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 9 hk ved 6000 omdr./min.

PRIS: Kr. 2945,— excl. omsætning, kr. 3823,— incl. omsætning. På dollar kr. 5448,—.

JUSTERINGSMÅL kendes ikke.

IFA RT 125/1

FABRIKANT: IFA, Østtyskland.

IMPORTØR: A/S Bohnstedt-Petersen, Sundkrogsgade 1—3, København Ø.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 123 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 5,5 hk ved 5200 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " $\times$ 7,7 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Garkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ $\frac{1}{4}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 2,75 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 11 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

ELEKTRISK ANLÆG. Dynamo: 35/45 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Lampe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1250 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 120 mm, styrets bredde: 650 mm. Egenvægt: 90 kg.

PRIS: Kr. 1560,— excl. omsætning, kr. 1950,— incl. omsætning. På dollar kr. 2668,—.

JUSTERINGSMÅL.

KARBURATOR: IFA-BVF, NB 20.

Indian model S

FABRIKANT: Brockhouse Engineering Ltd, Crossens, Southport, England.

IMPORTØR: A/S Bohnstedt-Petersen, Sundkrogsgade 1—3, Kbh. Ø.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 64,5 mm, slaglængde: 76 mm, slagvolumen: 248 ccm, sideventilet. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motor-

effekt: 8,0 hk ved 4370 omdr./min. Smøresystem: Våd sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,2:1, 2. gear 9:1, 3. gear 5,73:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ ". Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 18.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

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

OLIESUMP rummer 0,85 liter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Vekselsstrømsdynamo. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG FE 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1320 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Egenvægt 122 kg.

PRIS: Kr. 2300,— excl. omsætning, kr. 2920,— incl. omsætning. På dollar kr. 4240,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,018", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,015".

KARBURATOR: Amal 274/BE/3B, dyse 95, strålerør Standard, spjæld 4/4, chokerboring 25/32", nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,003", udblæsning 0,004" (ved kold motor).

Indian model R

Samme specifikationer som model S med følgende undtagelser:

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Uaffjedret.

PRIS: Kr. 2000,— excl. omsætning, kr. 2500,— incl. omsætning. På dollar kr. 3772,—.

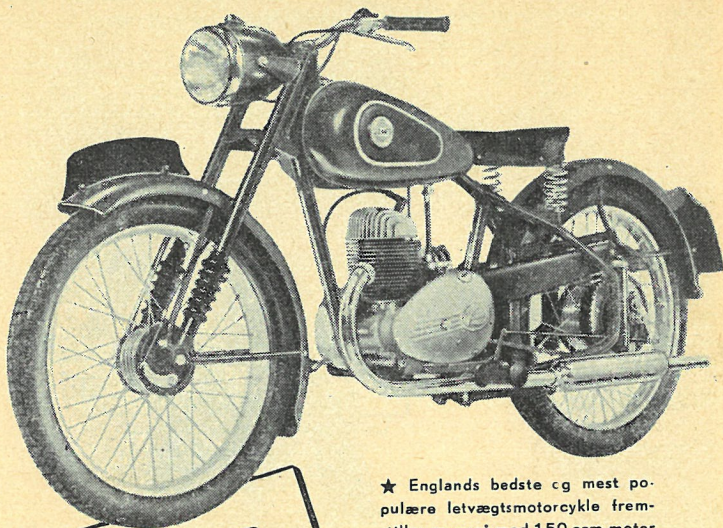
James Cadet J 15

FABRIKANT: James Motor Cycles Ltd., Greet, Birmingham, 11, England.

IMPORTØR: Fred. Rasmussen, Odense.

MOTOR: Villiers Mark 30 C: En-cylindret, to-takt, boring: 55 mm, slaglængde: 62 mm, slagvolumen: 147 ccm. Kompressionsforhold: 8,3:1, maksimal motoreffekt: 5,43 hk ved 4250 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

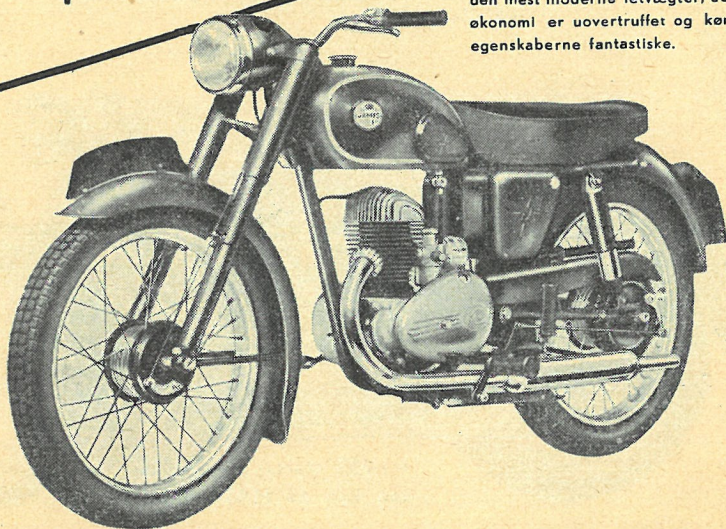
TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " $\times$ $\frac{7}{32}$ ". Kobling: Flerplade i



JAMES
-den uforlignelige

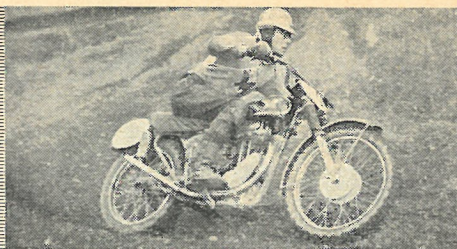
★ Englands bedste og mest populære letvægtsmotorcykle fremstilles nu også med 150 ccm motor og desuden produceres de andre kendte modeller på 98, 197 og 225 ccm — til arbejdskørsel og sportsbrug.

★ Den berømte JAMES har fuldnavns-bremser, svinggaffelaffjedring af baghjulet, Indkapslet moto og teleskopforgaffel — James er den mest moderne letvægter, dens økonomi er uovertruffet og køreegenskaberne fantastiske.



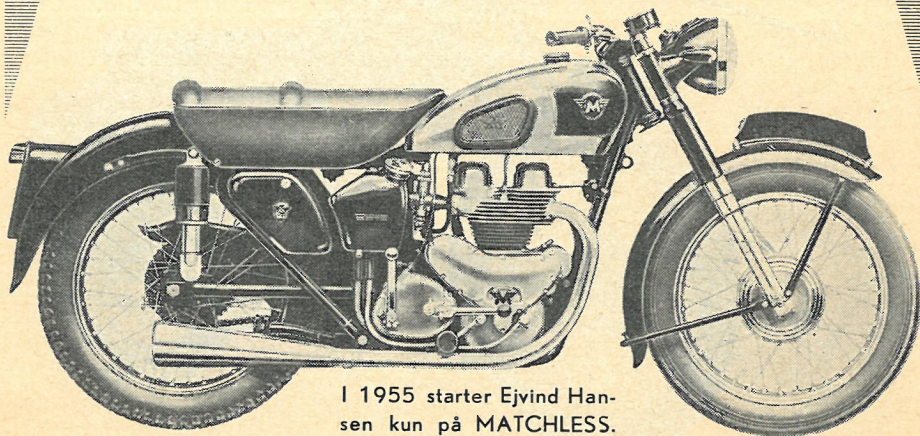
IMPORTØR: FRED RASMUSSEN — ODENSE — KØBENHAVN

FORUM STAND 9



MATCHLESS

MATCHLESS er motorcyklen for kenderen! Det er motorcyklen, der vinder i konkurrence med udprægede sportsmaskiner, fordi den har overskud af kraft, enestående køreegenskaber og en holdbarhed, der betinges af den fornemste kvalitet. De smukke fuldnav er standardudstyr på alle modeller.



I 1955 starter Ejvind Hansen kun på MATCHLESS.

IMPORTØR: FRED RASMUSSEN — ODENSE — KØBENHAVN
FORUM STAND 9

oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,6:1, 2. gear 8,7:1, 3. gear 6,5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 0,205". Dækstørrelse: 2,75 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring. **STATIV:** I midten.

BENZINTANK rummer 9,1 liter.

BREMSER: Forhjul 4", baghjul 5" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Dynamospole. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge H 14. Ladekontrol: Ingen.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1242 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 77 kg. **JUSTERINGSMÅL.**

TÆNDING: Kontaktafstand 0,015", fortænding 4 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,018—0,025".

KARBURATOR: Villiers S 19, dyse 80, spjæld 2 $\frac{1}{2}$, nål nr. 3 $\frac{1}{2}$.

James Captain K 7

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 59 mm, slaglængde: 72 mm, slagvolumen: 197 ccm. Kompressionsforhold: 7,25:1, maksimal motoreffekt: 7,5 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:16.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " $\times$ $\frac{7}{32}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,65:1, 2. gear 10,34:1, 3. gear 7,75:1, 4. gear 5,74:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 0,205". Dækstørrelse: 3,00 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel. **STATIV:** I midten.

BENZINTANK rummer 12,4 liter.

BREMSER: 5" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge HH 14. Ladekontrol: Ingen.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1270 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 100 kg. **JUSTERINGSMÅL.**

TÆNDING: Kontaktafstand 0,015", maximum, fortænding 4 mm før øverste

død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,018—0,025".

KARBURATOR: Villiers S 24, spjæld 3, nål nr. 3 $\frac{1}{2}$.

James Colonel K 12

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 72 mm, slagvolumen: 224 ccm. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 9,6 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Olie/henzin 1:20.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " $\times$ $\frac{7}{32}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,05:1, 2. gear 11,8:1, 3. gear 8,2:1, 4. gear 6,21:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 0,305". Dækstørrelse: 3,00 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 12,4 liter.

BREMSER: 6" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Ampèretimer på akkumulator: 12. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge HH 14. Ladekontrol: Ingen.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1270 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 125 kg.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012—0,015", fortænding 4 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Villiers S 25, nål 3 $\frac{1}{2}$, spjæld 2 $\frac{1}{2}$.

Jawa-CZ 125

FABRIKANT: Motokov, Prag, Tjekoslovakiet.

IMPORTØR: Erik Orth, V. Farimagsgade 19, København V.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 123,2 ccm. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 5,0 hk. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

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 21,46:1, 2. gear 10,11:1, 3. gear 7,278:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ $\frac{5}{16}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,00 $\times$ 16.

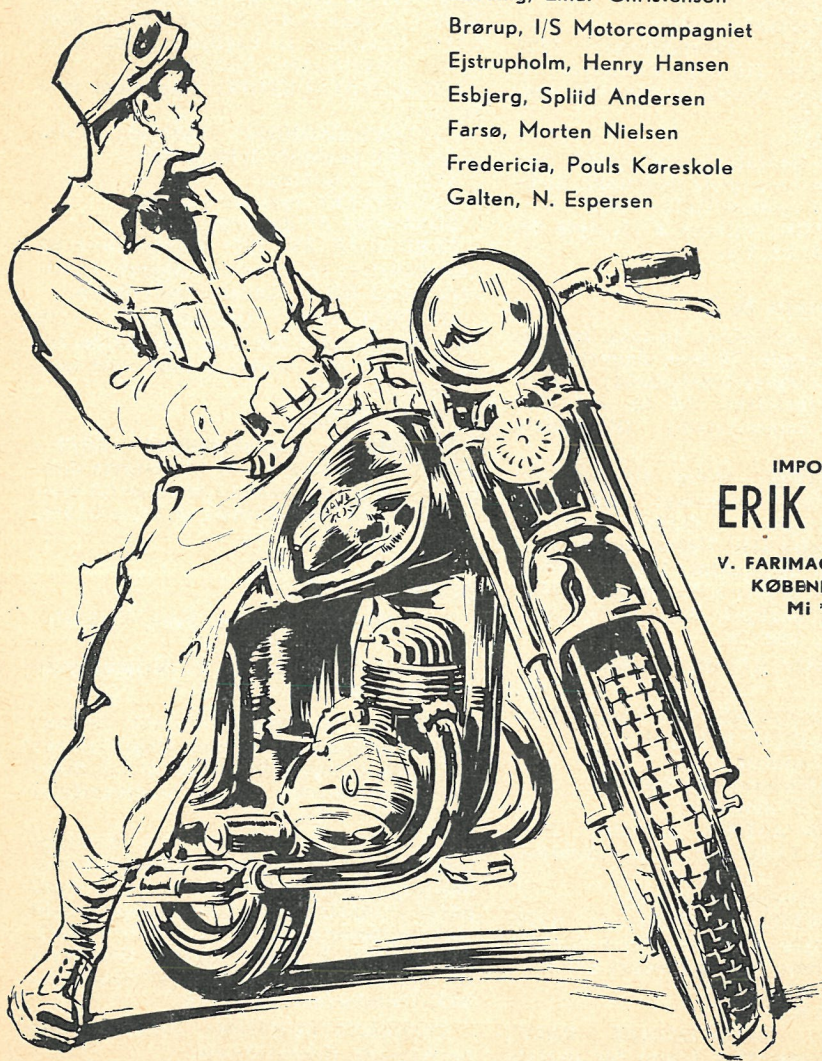
STELKONSTRUKTION: Presset plade og svejsede, firkantede rør.



forhandles overalt

JYLLAND:

Aabenraa, H. Wiesel
Aalborg, Chr. Toft
Aasted/Durup, Frilev Sieg
Agerskov, Agerskov Auto Service
Aulum, Ole Nielsen
Bording, Einar Christensen
Brørup, I/S Motorcompagniet
Ejstrupholm, Henry Hansen
Esbjerg, Spliid Andersen
Farsø, Morten Nielsen
Fredericia, Pouls Køreskole
Galten, N. Espersen



IMPORTØR:

ERIK ORTH

V. FARIMAGSGADE 19
KØBENHAVN V
Mi *4801

i landet og kun af fagfolk . . .

Gesten, J. F. Albrecktsen

Glæsborg, Aage Jensen

Grenå, K. Bering

Haderslev, Sydjydsk Motorlager

Herning, Peder Andersen

Hjørring, K. Sørensen

Holstebro, Carl Wilhelmsen

Holsted, K. Schultz & Søn

Horsens, Cyklebørsen A/S

Horsens, Dansk Motorcykleindustri

Hurup, Graugård & Christensen

*Kolding, C. A. Stæchmann & Søn

Lunde, Kr. Mikkelsen Jensen

Nykøbing M., Rich. Mark

Onsild, T. Meulengracht

*Randers, I/S Sofus Nellemann

Ravsted, Aage Friis

Ringkøbing, A/S Niels Hansen

Rønde, Motorcompagniet

Silkeborg, A. Melsen

Struer, A. Thomsen

Thisted, Sv. Jørgensen

Tylstrup, Ludvig Christensen

Vejen, Chr. Frederiksen

Viborg, Rasmus Havn

Videbæk, Chr. Sørensen

FYN:

*Hovedforhandler E. Bruun-Larsen, Odense

LOLLAND-FALSTER:

Maribo, Rasmussen & Jørgensen

Nykøbing F., Brdr. Dalsgaard

Stubbekøbing, Einar Banke

KØBENHAVN:

*Erik Orth, V. Farimagsgade 19, V

Erik Orth, Lyngbyvej 36, Ø

Erik Orth, Sejrgade

Børge Asnov, Strandvej 143

Sv. Lauritsen, Roskildevej 286

* Komplet reservedelsslager

Efternævnte distrikter er ledige og samarbejde med forhandlere søges

JYLLAND:

Aarhus

Brande

Brønderslev

Frederikshavn

Grindsted

Hobro

Lemvig

Mariager

Nordborg Als

Ribe

Skagen

Skærbæk

Sæby

Sønderborg

Strellev

Tarm/Skjern

Tinglev

Tønder

Varde

ØERNE:

Nakskov

Stege

SJÆLLAND:

Fakse

Frederikssund

Helsingør

Kalundborg

Korsør

Nykøbing S.

Skælskør

St. Heddinge

Vordingborg

BORNHOLM:

**Alt om JAWA-CZ modellerne i Forum
stand 37**

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 13 liter, heraf 1 liter på reserve.

BREMSER: 140 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Jawa. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamospole 25/30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG F 50 D - F 70 D.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1310 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 98 kg.

PRIS: Kr. 1800,— excl. omsætning, kr. 2250,— incl. omsætning. På dollar kr. 3178,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4—0,45 mm, fortænding 3—4,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Jikov 2918 HC, dyse 75, chokerboring 18 mm, nålen anbragt i 2. hak.

Jawa-CZ 150

Samme specifikation som model 125 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring: 57 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 148,3 ccm. Kompressionsforhold: 6,9:1, maksimal motor-effekt: 6,2 hk.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,24:1, 2. gear 8,59:1, 3. gear 6,182:1. Dækstørrelse, for: 3,00×16, bag: 3,25×16.

PRIS: Kr. 2000,— excl. omsætning, kr. 2500,— incl. omsætning. På dollar kr. 3540,—.

JUSTERINGSMAL.

KARBURATOR: Dyse 80.

Jawa-CZ 250

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 248,5 ccm. Kompressionsforhold: 6,25:1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 4250 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ "× $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad, halvautomatisk. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,66:1, 2. gear 8,75:1, 3. gear 6,26:1, 4. gear 4,928:1. Gearkasse til bag-

hjul: Kæde $\frac{1}{2}$ "× $\frac{5}{16}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×16.

STELKONSTRUKTION: Presset plade og firkantede, svejsede rør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 13 liter, heraf $1\frac{1}{2}$ liter på reserve.

BREMSER: 160 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Jawa. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør KLG F 50 D - F. 70 D. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1318 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 180 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 125 kg.

PRIS: Kr. 2775,— excl. omsætning, kr. 3585,— incl. omsætning. På dollar kr. 4945,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 4,8—5,0 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Jikov 2924 H, dyse 100 (90), chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 3. hak.

Jawa-CZ 350

Samme specifikationer som model 250 med følgende undtagelser:

MOTOR: To-cylindret, to-takt, boring: 58 mm, slaglængde: 65 mm, slagvolumen: 344 ccm. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 16 hk ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,42:1, 2. gear 7,44:1, 3. gear 5,36:1, 4. gear 4,24:1.

ELEKTRISK ANLÆG: Tændrør: KLG F 50 D.

DIMENSIONER: Egenvægt: 135 kg.

PRIS: Kr. 3300,— excl. omsætning, kr. 4320,— incl. omsætning. På dollar kr. 6040,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 3,2—3,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Dyse 105 (90), nålen anbragt i 3. hak.

Jawa 250

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 248,5 ccm. Maksimal motoreffekt: 9 hk ved 4250 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Kobling: Halvautomatisk flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvækslingsforhold 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, svejsede rør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

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

BREMSE: 160 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Jawa. Ampèretimer på akkumulator: 14. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 50 D - F 70 D. Ladekontrol Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1297 mm. Sadelhøjde: 702 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 115 kg.

PRIS: Kr. 2500,— excl. omsætning, kr. 3200,— incl. omsætning. På dollar kr. 4440,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,35 mm, fortænding 4,8—5,0 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Jikov, dyse 90 (100), chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 3. hak.

Jawa-CZ 500

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 73,6 mm, slagvolumen 488 ccm, topventilet. (Overliggende knastaksel). Maksimal motoreffekt: 26 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem. Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde Duplex $\frac{3}{8}'' \times \frac{7}{32}''$. Kobling: Halv-automatisk flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse, for: 3,25×19. bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Rørramme af firkantede stålrør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 16 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer 4 liter.

BREMSE: 200 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Jawa. Amèperetimer på akkumulator: 14. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 50 - F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

DIMENSIONER: Styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 156 kg.

KARBURATOR: Jikov, chokerboring 24 mm.

Lambretta 48

FABRIKANT: Innocenti.

IMPORTØR: Nordisk Diesel A/S, Borgmester Christiansensgade 55, Kbh.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 40 mm, slaglængde: 38 mm, slagvolumen: 48 ccm. Maksimal motoreffekt: 1,5 hk.

TRANSMISSION: Dækstørrelse: 26×2.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

BENZINTANK rummer 3 liter, heraf 0 liter på reserve.

TOPHASTIGHED: 50 km/t.

Særlige bemærkninger: Indregistreringspligtig i originaludførelse.

Lambretta 150 LD

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 150 ccm. Maksimal motoreffekt: 6 hk ved 4750 omdr./min. Smøresystem:olie/benzin.

TRANSMISSION. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Drejehåndtag i styrets venstre side. Dækstørrelse: 4,00×8.

STELKONSTRUKTION: Centralrør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svingarm.

BENZINTANK rummer 7,1 liter.

ELEKTRISK ANLÆG: Tænding: Magnet.

DIMENSIONER: Sadelhøjde: 760 mm. Egenvægt: 88 kg.

Maico Passat 175

FABRIKANT: Maico-Werke, Pfäffingen, Tübingen, Tyskland.

IMPORTØR: Auto-Centrum, Dicas A/S, Rosenørnsallé 10, København V.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 61 mm, slaglængde: 59,5 mm, slagvolumen: 174 ccm. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 9,5 hk ved 5600 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: 1. gear 21,95:1, 2. gear 13,05:1, 3. gear 8,96:1, 4. gear 6,71:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$ (indkapslet). Dækstørrelse, for: 2,75×19, bag: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Svejset rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 16 liter, heraf 3 liter på reserve.

BREMSE: 127 mm diameter, belægningsbredde 30 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Beru 225—240. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Værktøj, pumpe og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1300 mm. Styrets bredde: 670 mm. Egenvægt: 102 kg.

PRIS: Kr. 2030,— excl. omsætning, kr. 2542,— incl. omsætning. På dollar kr. 3678,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 3,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Bing, dyse 120, strålerør 1508, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 2. hak, chokerrør 3, tomgangsskruen åbnes $1\frac{1}{2}$ fulde omdrejninger, tomgangsdysse 35.

Maico M 200 S Standard

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 59,5 mm, slagvolumen: 197 ccm. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,95:1, 2. gear 13,05:1, 3. gear 8,96:1, 4. gear 6,71:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse, for: 2,75×19, bag: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Svejset rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 16 liter, heraf 3 liter på reserve.

BREMSE: 127 mm diameter, belægningsbredde 40 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Beru 225—240. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Værktøj, styrlås og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1300 mm. Styrets bredde: 650 mm. Egenvægt: 110 kg.

PRIS: Kr. 2350,— excl. omsætning, kr. 2990,— incl. omsætning. På dollar kr. 4308,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 3,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Bing 1/26/34, dyse 130, strålerør 1508, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes $\frac{3}{4}$ fulde omdrejninger, tomgangsdysse 35.

Maico Blizzard M 250 Luxus

Samme specifikationer som model M 200 S med følgende undtagelser.

MOTOR: Boring 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 247 ccm. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 14,5 hk ved 5050 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,2:1, 2. gear 11,97:1, 3. gear 8,23:1, 4. gear 6,16:1. Dækstørrelse, for: 3,00×19, bag: 3,25×19.

BREMSE: 160 mm diameter, belægningsbredde 30 mm.

PRIS: Kr. 2650,— excl. omsætning, kr. 3410,— incl. omsætning. På dollar kr. 4907,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 3,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Bing 2/26/45, dyse 130, chokerboring 26, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes $\frac{3}{4}$ fulde omdrejninger.

Maico Taifun 350

MOTOR: To-cylindret, to-takt, boring: 61 mm, slaglængde 59,5 mm, slagvolumen: 347 ccm. Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 19,5 hk ved 5100 omdr./min.

TRANSMISSION. Motor til kobling: Skråråskårne tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,02:1, 2. gear 11,3:1, 3. gear 7,7:1, 4. gear 6,05:1 (friløb). Gearkasse til baghjul: Kæde i oliebad. Dækstørrelse: 350×18.

STELKONSTRUKTION: Svejset rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Earl's Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 16,6 liter, heraf 4 liter på reserve.

BREMSER: 200 mm diameter, belægningsbredde 40 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Tændrør: Beru 240—260. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1300 mm. Styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 164 kg.

PRIS: Kr. 4100,— excl. omsætning, kr. 5440,— incl. omsætning. På dollar kr. 7696,—.

JUSTERINGSMAL.

KARBURATOR (to stk.): Bing 2/26, dyse 125, strålerør 1608, chokerboring 26 mm, tomgangsdyse 35.

Maico Taifun 400

Samme specifikationer som Taifun 350 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring 65 mm, slagvolumen: 397 ccm, maksimal motoreffekt: 22,5 hk.

KARBURATOR: Dyse 130.

Maico Mobil MB 200

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 59,5 mm, slagvolumen: 197 ccm. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5100 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: 1. gear 19,97:1, 2. gear 11,83:1, 3. gear 8,15:1, 4. gear 6,1:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 14.

STELKONSTRUKTION: Svejset rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svingarm..

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Incl. i prisen.

BENZINTANK rummer 9,5 liter, heraf 2 liter på reserve.

BREMSER: 127 mm diameter, belægningsbredde 30 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Beru 225—240. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Bagsæde, vindskærm, reserverhjul, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1260 mm. Sadelhøjde: 770 mm, styrets bredde: 680 mm. Egenvægt: 147 kg.

PRIS: Kr. 2640,— excl. omsætning, kr. 3340,— incl. omsætning. På dollar kr. 4898,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,41 mm, fortænding 3,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Bing 2/26/44, dyse 115, strålerør 1508, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 35, tomgangsskruen åbnes $1\frac{1}{2}$ fulde omdrejninger.

Matchless G 3 L

Samme specifikationer som AJS model 16 M.

Matchless G 3 LS

Samme specifikationer som AJS model 16 MS.

Matchless G 80

Samme specifikationer som AJS model 18.

Matchless G 80 S

Samme specifikationer som AJS model 18 S.

Matchless G 9 Super Clubman

Samme specifikationer som AJS model M 20.

Matchless Mode G 80 CS

Samme specifikationer som AJS model 18 CS.

MV Agusta Turismo Pullman

FABRIKANT: Meccanica Verghera-Gallerate, Italien.

IMPORTØR: Leon Jørgensen, Østerbrogade 64, Kbh. Ø.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 53 mm, slaglængde: 56 mm, slagvolumen: 125 ccm. Maksimal motoreffekt: 6 hk. Smøresystem: Olie/benzin.

TRANSMISSION: Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme:

Fodpedal i højre side. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse 3,50×15.

STELKONSTRUKTION: Centralrør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

ELEKTRISK ANLÆG: Dynamospole: 30 watt. Tænding: Magnet.

PRIS: Kr. 2300,— excl. omsætning, kr. 2920,— incl. omsætning. På dollar kr. 4220,—.

JUSTERINGSMÅL kendes ikke.

Nimbus Standard

FABRIKANT: A/S Fisker & Nielsen, Peter Bangsvej 30, København F.

MOTOR: Fire-cylindret, fire-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 66 mm, slagvolumen: 746 ccm, topventilet. (Overliggende knastaksel). Kompressionsforhold: 5,7:1, maksimal motoreffekt: 22 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Våd Sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltpladekobling. 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. Dækstørrelse: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Nittet fladstål.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: I midten.

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

OLIESUMP rummer 2 liter.

BREMSE: 180 mm diameter belægningsbredde 30 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Nimbus. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 70 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 50. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1435 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 180 kg.

PRIS: Kr. 4150,— excl. omsætning, kr. 5510,— incl. omsætning. På dollar kr. 6470,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,7 mm, for-tænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Nimbus.

VENTILER: Indsugning 0,3 mm, udblæsning 0,7 mm (ved kold motor).

Norton International 40

FABRIKANT: Norton Motors Ltd, Birmingham 6, England.

IMPORTØR: Nellemann & Drewsen A/S, Frederikssundsvej 78, Kbh. NV. — Vilh. Nellemann A/S, Vestergade 55—67, Århus.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 71 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 348 ccm, topventilet. (Overliggende knastaksel). Kompressionsforhold: 7,3:1, maksimal motoreffekt: 24 hk ved 6200 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse, for: 3,00×19, bag: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Svejsset rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 17 liter, heraf 3 liter på reserve.

OLIETANK rummer 4 liter.

BREMSE: 8" diameter, belægningsbredde $1\frac{1}{4}''$ forhjul, 7" diameter, belægningsbredde $1\frac{1}{4}''$ baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Tænding: Magnet. Ladekontrol: Ampèremeter.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1410 mm. Sadelhøjde: 790 mm. Fri højde fra jorden: 126 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 166 kg.

KARBURATOR: Amal TT.

Norton International 30

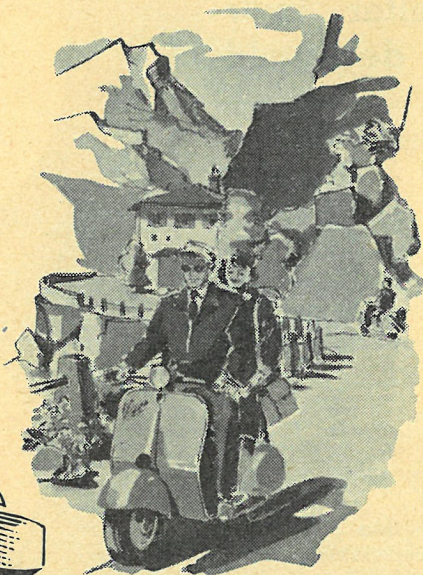
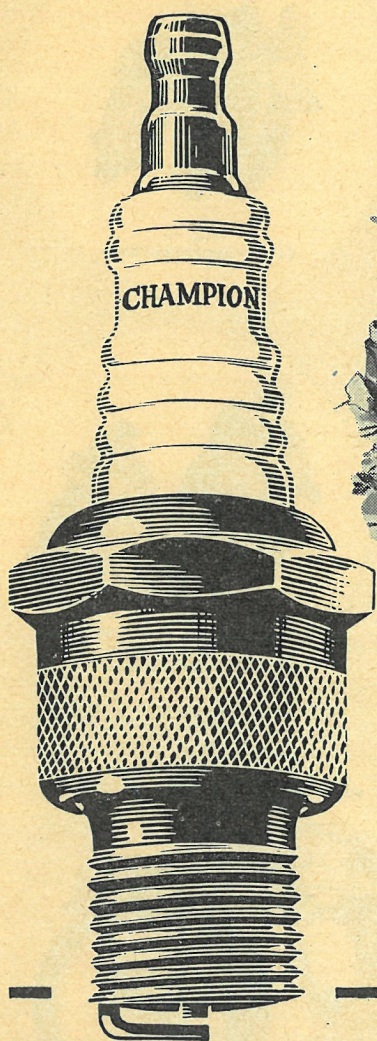
Samme specifikationer som model 40 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring: 79 mm, slaglængde: 100 mm, slagvolumen: 490 ccm. Kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 29 hk ved 5800 omdr./min.

Norton ES 2

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 79 mm, slaglængde: 100 mm, slagvolumen: 490 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,6:1, maksimal motoreffekt: 21 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,2:1, 2. gear 8,4:1, 3. gear 5,75:1, 4. gear 4,75:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse: 3,25×19.

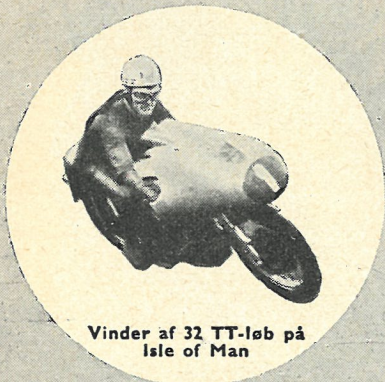


Til det
lange stræk
- og det
sikre træk

Champion
tændrør

Norton

tæller, hvor
det gælder!



Vinder af 32 TT-løb på
Isle of Man

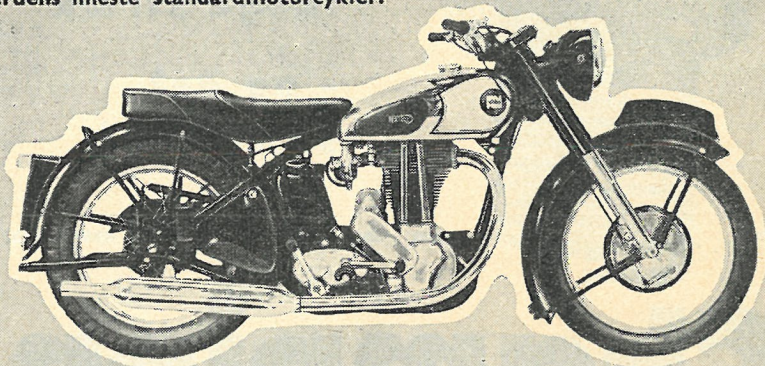


1953 —
61 verdensrekorder



Den pålideligste racermaskine
— den sikreste
standardmaskine

Det er ikke alene kraft, der betinger en racermaskines succes — køreegenskaberne er nok så afgørende. Gennem de mange sejre i årenes løb har Norton mere end noget andet mærke overført alle sine erfaringer til standardmodellerne. Norton har derfor i dag verdens fineste standardmotorcykler.



Den uovertrufne **Norton**

Vi anviser nærmeste forhandler:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREVSEN A/S

Frederikssundsvej 78, Kbh. NV, ÆGIR 6111

Vest for Storebælt:

VILHELM NELLEMANN A/S

Motorafdelingen, Aarhus, Telf. 3 41 00

FORUM STAND 20

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 12,5 liter, heraf 1,5—2,0 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,25 liter.

BREMSER: 8" diameter, belægningsbredde 1 $\frac{1}{4}$ " forhjul, 7" diameter, belægningsbredde 1 $\frac{1}{4}$ " baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 51 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1380 mm. Sadelhøjde: 785 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 168 kg.

PRIS: Kr. 4020,— excl. omsætning, kr. 5328,— incl. omsætning. På dollar kr. 7513,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) $\frac{5}{8}$ " før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,015".

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 270, strålerør .1065, spjæld 376 $\frac{1}{4}$, choker-boring 1 $\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak, tom-gangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,000", udblæsning 0,000", (ved kold motor).

Se iøvrigt servicebog.

Norton Dominator 7

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 66 mm, slaglængde: 72,6 mm, slagvolumen: 497 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 29 hk ved 6200 omdr./min. Smøresystem. Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 0,305". Kobling: Tør flerplade. 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 5,0:1. Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 17 liter, heraf 1,5—2,0 på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

BREMSER: 8" diameter, belægningsbred-

de 1 $\frac{1}{4}$ " forhjul, 7" diameter, belægningsbredde 1 $\frac{1}{4}$ " baghjul.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 51 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1380 mm. Sadelhøjde: 785 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 181,6 kg.

PRIS: Kr. 4335,— excl. omsætning, kr. 5769,— incl. omsætning. På dollar kr. 8179,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) $\frac{1}{4}$ " før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,015".

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 240, strålerør .1065, spjæld 376 $\frac{3}{8}$, chokerboring 1", nålen anbragt i 2. hak, tom-gangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,002", udblæsning 0,005" (ved kold motor).

Norton Dominator 88 De Luxe

Samme specifikationer som model Dominator 7 med følgende undtagelser:

TRANSMISSION: Dækstørrelse, for: 3,00 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Svejset rørstel (Manx-konstruktion).

BENZINTANK rummer 15,8 liter, heraf 1,5—2,0 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,55 liter.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1400 mm. Fri højde fra jorden: 172 mm, styrets bredde: 635 mm. Egenvægt: 173 kg.

PRIS: Kr. 4975,— excl. omsætning, kr. 6665,— incl. omsætning. På dollar kr. 9405,—.

Norton 19 S

Samme specifikationer som model ES 2 med følgende ændringer (justeringsmål undtaget).

MOTOR: En-cylindret fire-takt, boring: 82 mm, slaglængde: 113 mm, slagvolumen: 596 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,2:1. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,4:1, 2. gear 8,0:1, 3. gear 5,47:1, 4. gear 4,52:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

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

OLIETANK rummer 2,25 liter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG FE 70. Ladekontrol: Am-pèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

EGENVÆGT: 169,5 kg.

PRIS: Kr. 4050,— excl. omsætning, kr. 5370,— incl. omsætning. På dollar kr. 7582,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) $1\frac{1}{16}$ " før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal Monobloc, dyse 270, spjæld 376/4, nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0, udblæsning 0 (ved kold motor) (se instruktion).

Norton 19 R

Samme specifikationer som model 19 S med følgende undtagelser.

TRANSMISSION: 1. gear 15,67:1, 2. gear 9,34:1, 3. gear 6,38:1, 4. gear 5,28:1.

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Uaffjedret.

STATIV: Under baghjul.

PRIS: Kr. 3785,— excl. omsætning, kr. 4999,— incl. omsætning. På dollar kr. 7067,—.

NSU Fox

FABRIKANT: NSU AG., Neckarsulm, Tyskland.

IMPORTØR: Fred. Rasmussen, Odense.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 50 mm, slaglængde: 50 mm, slagvolumen: 98 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 5,2 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Stænk-smøring.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Skråtskærne tandhjul. Kobling: Våd fler-plade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 28,6:1, 2. gear 18,38:1, 3. gear 12,82:1, 4. gear 9,08:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 5,2 mm. Dækstørrelse: 2,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Centralrørsramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 8 liter, heraf 1 liter på reserve.

OLIETANK rummer 1 liter.

BREMSER: Diameter 125 mm, belægningsbredde 20 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Bosch eller Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Lade- og lysspole. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W 225 T 1.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1220 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 102 mm, styrets bredde: 690 mm. Egenvægt: 85 kg.

PRIS: Kr. 1590,— excl. omsætning, kr. 1987,— incl. omsætning. På dollar kr. 2747,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 5,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing 1/14/19, dyse 80, strålerør 208, chokerboring 16 mm, nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,4 mm, udblæsning 0,5 mm (ved kold motor).

NSU Fox

Samme specifikationer som Fox fire-takt med følgende undtagelser:

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 123 ccm. Kompressionsforhold: 6,1:1, maksimal motoreffekt: 5 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:24.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 25,74:1, 2. gear 16,54:1, 3. gear 11,49:1, 4. gear 8,17:1.

DIMENSIONER: Egenvægt 84 kg.

PRIS: Kr. 1500,— excl. omsætning, kr. 1875,— incl. omsætning. På dollar kr. 2605,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 4 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing 1/16/32, dyse 85, strålerør 310, chokerboring 16,5 mm, nålen anbragt i 3. hak.

NSU Lux

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 62 mm, slaglængde: 66 mm, slagvolumen: 198 ccm. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 8,6 hk ved 5200 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Skråtskærne tandhjul. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,64:1, 2. gear 13,91:1, 3. gear 9,66:1, 4. gear 6,87:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Centralrørsramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Incl. i prisen.

BENZINTANK rummer 11,5 liter, heraf 1,8 liter på reserve.

BREMSER: 160 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe og værktøj, bagsæde styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1304 mm. Sadelhøjde: 735 mm. Fri højde fra jorden: 110 mm, styrets bredde: 675 mm. Egenvægt: 135 kg.

PRIS: Kr. 2220,— excl. omsætning, kr. 2808,— incl. omsætning. På dollar kr. 3948,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 5,8 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2/22/20, dyse 90, strålerør 2,68, chokerboring 1", nålen anbragt i 1. (2.) hak, chokerrør 3, tomgangsskruen åbnes 1—2 fulde omdrejninger.

NSU Super Lux

Samme specifikationer som NSU Lux med følgende undtagelser:

MOTOR: Maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5250 omdr./min.

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

BREMSER: Fuldnabsbrems 180,5 mm. Diameter 280 cm² bremseareal. Reaktionsarm på forhjulets ankerplade.

PRIS: Kr. 2550,— excl. omsætning, kr. 3270,— incl. omsætning. På dollar kr. 4480,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 4,8 mm før øverste dødpunkt.

KARBURATOR: Bing 2/24/34, dyse 120, strålerør 15,08, nålen anbragt i 2. hak.

NSU Max

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 69 mm, slaglængde: 66 mm, slagvolumen: 247 ccm, topventilet (overl. knastaksel). Kompressionsforhold: 7,4:1, maksimal motoreffekt: 17 hk ved 6750 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: skråtskærne tandhjul. Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,36:1, 2. gear 13,73:1, 3. gear 9,53:1, 4. gear 6,78:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Centralrørsramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

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

OLIETANK rummer 2 liter.

BREMSER: 160 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Bosch. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 260 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe, værktøj, styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1325 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 148 mm, styrets bredde: 716 mm. Egenvægt: 155 kg.

PRIS: Kr. 2712,— excl. omsætning, kr. 3496,— incl. omsætning. På dollar kr. 5126,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 1,0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2/26, dyse 105, strålerør 2,68, chokerboring 1", nålen anbragt i 2. hak, chokerrør 5, tomgangsskruen åbnes 1—2 fulde omdrejninger.

VENTILER: Indsugning 0,5 mm, udblæsning 0,5 mm (ved kold motor).

NSU Special Max

Samme specifikationer som Max med følgende undtagelser:

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

BREMSER: Fuldhavsbrems 280 cm² bremseflade. Bremsereaktionsarm på forhjulets ankerplade.

PRIS: Kr. 3060,— excl. omsætning, kr. 3984,— incl. omsætning. På dollar kr. 5614,—.

NSU Quickly

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 40 mm, slaglængde: 39 mm, slagvolumen: 49 ccm. Smøresystem: Olie/benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 2. Skiftemekanisme: Drejehåndtag i styrets venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 37,17:1, 2. gear 19,98:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$. Dækstørrelse: 26×2,00.

STELKONSTRUKTION: Centralrørsramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 3,05 liter, heraf 0,8 liter på reserve.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Dynamospole: 15 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W 175 T 1.

UDSTYR: Pumpe.

DIMENSIONER: Sadelhøjde: 780 mm (indstillelig). Styrets bredde: 6,42 mm. Egenvægt: 48 kg.

TOPHASTIGHED: Under 30 km/t.

PRIS: Kr. 1335,—.

SÆRLIGE BEMÆRKNINGER: Trædepedalene kan tillige anvendes som kickstarter.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 4 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Bing 1/8/4, dyse 54, strålerør 210, chokerboring 6 mm, nålen i 2. hak (Karburator speciel for Danmark).

Panther, model 65 Springer

FABRIKANT: Phelon & More Ltd., London.

IMPORTØR: Leon Jørgensen, Østerbrogade 64, Kbh. Ø.

MOTOR: En-cylindret, fire-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.

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 17,70:1, 2. gear 10,40:1, 3. gear 7,54:1, 4. gear 5,88:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 0,305''$. Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 13 liter, heraf 2 på reserve.

OLIETANK rummer 1,4 liter.

BREMSER: 6" diameter, belægningsbredde 1".

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 203 mm, styrets bredde: 735 mm. Egenvægt: 150 kg.

PRIS: Kr. 3260,— excl. omsætning, kr. 4264,— incl. omsætning. På dollar kr. 6024,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Fortænding (stående motor med åbne svingklodser) 35° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 90, strålerør: Standard, spjæld 4/5, nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0, udblæsning 0 (ved kold motor).

Panther, model 75 Springer

Samme specifikationer som model 65 med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring: 71 mm. Kompressionsforhold: 6,7:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 5300 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,04:1, 2. gear 9,26:1, 3. gear 6,73:1, 4. gear 5,26:1.

BENZINTANK rummer 14,8 liter, heraf ca. 2 liter på reserve.

BREMSER: Forhjul 7" diameter, belægningsbredde $1\frac{1}{8}''$, baghjul 6" diameter, belægningsbredde 1".

TÆNDING: Magnet.

PRIS: Kr. 3430,— excl. omsætning, kr. 4502,— incl. omsætning. På dollar kr. 6406,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 110, spjæld 5/4, nålen anbragt i 3. hak.

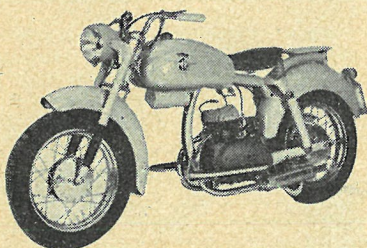
Panther, model 100 Springer

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 87 mm, slaglængde: 100 mm, slagvolumen: 598 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 26 hk



præsenterer:

**Besøg vor
stand nr. 7
på motorcykle-
udstillingen
i Forum**

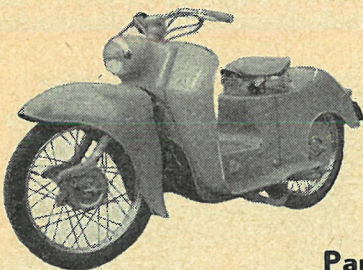
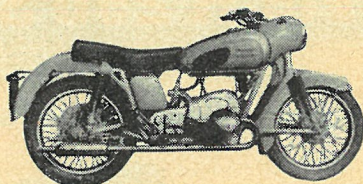


M V Agusta

125 c.c. model Pullman. En sportspræget italiensk letvægtsmotorcykle i den hurtige klasse (verdensmesterskab 1952 og 1953). Økonomisk i drift og meget robust.

Douglas

Et af Englands ældste og fineste motorcyklemærker. Douglas Dragonfly, det sidste medlem af Douglas-familien, er den mest omtalte motorcykle i England i dag.

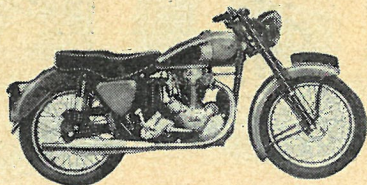


Jonghi scooteren

Den fuldkomne affjedring og de store hjul giver denne scooter fremragende køreegenskaber — fuldstændig som en motorcykle. Smukke og yndefulde franske linier.

Panther

Panther motorcykler hører til det bedste, engelsk motorcykleindustri har frembragt. Fås i 5 forskellige størrelser og typer — både som solo- og sidevognsmaskine. Smidig — robust — driftssikker.



Forlang brochurer tilsendt!

Generalrepræsentant for Danmark:

LEON JØRGENSEN

Østerbrogade 64, Kbh. Ø - Tria 888* — Udstilling: Østerbrogade 13, Kbh. Ø - Tria 441*

Tillige generalrepræsentant for Danmark for:



Personvogne

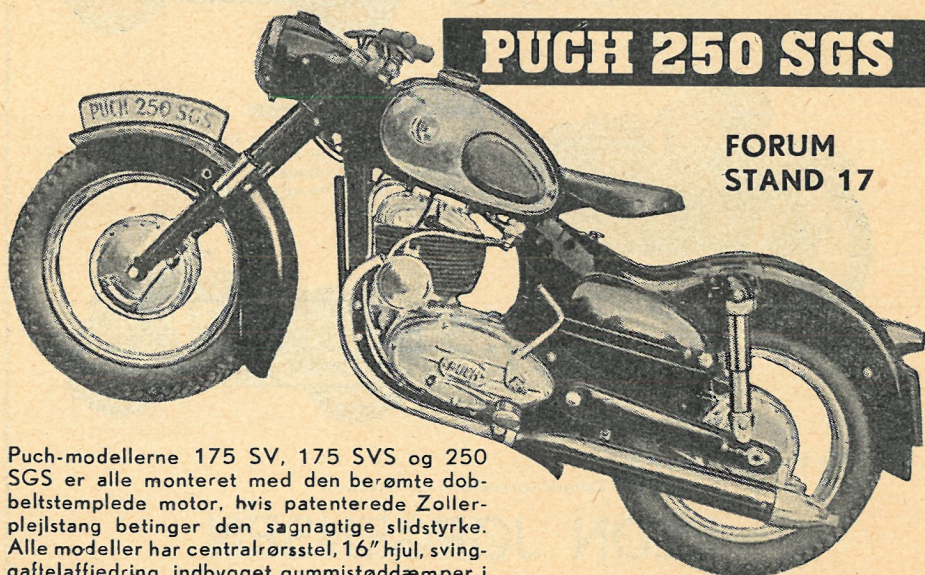


Last- og varevogne



PUCH 250 SGS

Betegner højdepunktet for moderne to-takt konstruktion



PUCH 250 SGS

FORUM
STAND 17

Puch-modellerne 175 SV, 175 SVS og 250 SGS er alle monteret med den berømte dobbeltstemplede motor, hvis patenterede Zollerplejstang betinger den sagnagtige slidstyrke. Alle modeller har centralrørsstel, 16" hjul, svinggaffellaffjedring, indbygget gummistøddæmper i baghjulet, fuldnavsbremser og indkapslet bagkæde. Model 250 SGS er tillige den eneste to-takter, der har smøresystem med oliepumpe.

Puch har gentagne gange og på afgørende måde vist, at den er større maskiner overlegen.

Generalrepræsentant

O. E. ANDERSEN

Kronprinsensgade 14, Kbh. K. . Byen 9255

ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Semi-vådsump.

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 12,44:1, 2. gear 7,33:1, 3. gear 6,16:1, 4. gear 4,67:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme sammenboltet med cylinder og krumtaphus.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18,2 liter, heraf ca. 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,25 liter.

BREMSER: Forhjul 7" diameter, belægningsbredde $1\frac{1}{8}''$, baghjul 8" diameter, belægningsbredde 1".

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Lodge B 14. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1420 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 178 mm, styrets bredde: 760 mm. Egenvægt: 194 kg.

PRIS: Kr. 4130,— excl. omsætning, kr. 5482,— incl. omsætning. På dollar kr. 7730,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", for-tænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 38° før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 280, strålerør .1065, spjæld 376 $3\frac{1}{2}$, cho-kerboring $1\frac{1}{16}''$, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdysse 30.

0 (ved varm motor).

VENTILER: Indsugning 0, udblæsning

Puch 150 TL

FABRIKANT: Steyr-Daimler-Puch A.G., Graz, Østrig.

IMPORTØR: O. E. Andersen, Kronprin-sensgade 14, København K.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 2×40 mm, slaglængde: 59,6 mm, slagvo-lumen: 148 ccm, dobbeltstemplet. Kom-pressionsforhold: 6,5:1, maksimal motor-effekt: 8 hk ved 5700 omdr./min. Smøre-system: En benzol 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling:

Kæde 9,5×9,5 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 25,5:1, 2. gear 14,6:1, 3. gear 10:1, 4. gear 7,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 12,7×7,8 mm (indkapslet). Dækstørrelse: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Presset plade-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 10 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

BREMSER: 160 mm diameter, belæg-ningsbredde 20 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Puch. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dyna-mo: 25/35 watt. Tænding: Batteri. Tænd-rør: KLG F 70—80. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1285 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 135 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 113 kg.

PRIS: Kr. 1960,— excl. omsætning, kr. 2450,— incl. omsætning. På dollar kr. 3588,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Puch P 18/2, dyse 90, strålerør nr. 2, spjæld 4,5×4 mm, choker-boring 18 mm, nålen anbragt i 2. hak.

Puch 175 SV

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 2×42 mm, slaglængde: 62 mm, slagvolu-men 172,2 ccm, dobbeltstemplet. Kom-pressionsforhold: 6,5:1, maksimal motor-effekt: 10 hk ved 5800 omdr./min. Smøre-system: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 9,5 mm×9,5 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,53:1, 2. gear 11,87:1, 3. gear 8,43:1, 4. gear 6,46:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 12,7×7,8 mm (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×16.

STELKONSTRUKTION: Presset plade-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 10 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

BREMSER: 160 mm diameter, 35 mm belægningsbredde.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Puch eller Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Volt: 6. Dynamo: 25/35 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F. 70. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1265 mm. Sadelhøjde: 705 mm. Fri højde fra jorden: 110 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 119 kg fuldt optanket med værktøj og bagsæde.

PRIS: Kr. 2300,— excl. omsætning, kr. 2920,— incl. omsætning. På dollar kr. 4170,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 6 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Fischer-Amal, dyse 150, strålerør 2,68, spjæld 3, chokerboring 24, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes $\frac{1}{2}$ —1 fulde omdrejninger, tomgangsdysse 0,35.

Puch 175 SVS

Samme specifikationer som model 175 SV med følgende undtagelser:

MOTOR: Maksimal motoreffekt: 12,3 hk ved 6200 omdr./min.

PRIS: Kr. 2500,— excl. omsætning, kr. 3200,— incl. omsætning. På dollar kr. 4566,—.

JUSTERINGSMÅL.

KARBURATOR: 2 stk. Fischer-Amal, venstre: Type 22C2A, højre Type 22B1A. Type 22C2A: dyse 120, spjæld $\frac{5}{4}$, chokerboring 22 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsskruen åbnes 1 fuld omdrejning. Type 22B1A: Dyse 140, spjæld $\frac{5}{4}$, chokerboring 22 mm, nålen anbragt i 3. hak, ingen tomgangsskrue.

Puch 250 SGS

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 2×45 mm, slaglængde: 78 mm, slagvolumen 248 ccm, dobbeltstemplet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 16,5 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Enkeltvirkende oliepumpe.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Dobbelt kæde $\frac{3}{8}$ "× $\frac{3}{16}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,5:1, 2. gear 10,6:1, 3. gear 7,1:1, 4. gear 5,4:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ "× $\frac{5}{16}$ " (indkapslet). Dækstørrelse: 3,50×16".

STELKONSTRUKTION: Presset pladeramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 13 liter, heraf 3 liter på reserve.

OLIETANK rummer 1,5 liter.

BREMSE: 180 mm diameter, 40 mm bred belægning.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Puch. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri med to tændrør. Tændrør: KLG F. 70. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Værktøj, pumpe og styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1345 mm. Sadelhøjde: 735 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 645 mm. Egenvægt: 155 kg.

PRIS: Kr. 2975,— excl. omsætning, kr. 3865,— incl. omsætning. På dollar kr. 5539,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 6,5—7 mm før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

KARBURATOR: Puch P/31/1, dyse 135—140, i strålerøret er to gennemboringer, der skal sidde på tværs af indsugningskanalen, chokerboring 31 mm, nålen anbragt i 3. (2.) hak, tomgangsskruen åbnes $\frac{3}{4}$ fulde omdrejninger.

Puch RL 125 (Scooter)

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen: 121 ccm, blæserkølet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 5,1 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ "× $\frac{7}{16}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Håndtag i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,4:1, 2. gear 11,6:1, 3. gear 6,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×12".

STELKONSTRUKTION: Centralrørsramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Incl. i prisen.

BENZINTANK rummer 6,75 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

BREMSE: 125 mm diameter, belægning 25 mm bred.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Bosch svinghjuls magnet. Ladespole og lysspole. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Ingen.

UDSTYR: Pumpe, værktøj og styrlås.
DIMENSIONER: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 745 mm. Fri højde fra jorden: 145 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 89 kg.

PRIS: Kr. 2275,— excl. omsætning, kr. 2885,— incl. omsætning. På dollar kr. 4039,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 4,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,4—0,5 mm.

KARBURATOR: Puch P 18/2, dyse 95, strålerør nr. 2, chokerboring 18 mm, nålen anbragt i 1. hak.

Rex FM 34

FABRIKANT: Rex Motorenwerk, München 25.

IMPORTØR: Dansk Cykleindustri A/S, Banegårdsplads 1, København V.

MOTOR: En-cylindret, totakt, boring: 35 mm, slaglængde: 34 mm, slagvolumen: 34 ccm. Kompressionsforhold: 5,6:1, maksimal motoreffekt: 0,75 hk ved 3500 omdr./min. Smøresystem:olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Tør flerplade. Motor til baghjul: Kæde eller kilerem. Dækstørrelse: 24×2,125.

STELKONSTRUKTION: Svejset rørstel.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

STATIV: Under baghjul.

BENZINTANK rummer ca. 5 liter, heraf 1 liter på reserve.

BREMSE: Forhjul: 82 mm diameter, baghjul: Frihjulsbremse.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Bosch. Tænding: Magnet. Tændrør: W 95 T 1.

UDSTYR: Bagagebærer.

DIMENSIONER: Styrets bredde: 750 mm. Egenvægt: 40 kg.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4—0,45 mm, fortænding 3 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Pallas, dyse 60.

Royal Enfield 250 Clipper

FABRIKANT: The Enfield Cycle Co. Ltd. Redditch, England.

IMPORTØR: Vilh. Nellesmann A/S, Vester-gade 55—67, Aarhus.

Nellesmann & Drewsen A/S, Frederiks-sundsvej 78, Kbh. NV.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 77 mm, slagvolumen: 248 ccm, topventilet. Kompressionsfor-

hold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

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. Dækstørrelse: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 15 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2¼ liter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Miller. Ampèretimer på akkumulator: 13. Vekselstrømsdynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1364 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 150 kg.

PRIS: Kr. 2950,— excl. omsætning, kr. 3838,— incl. omsætning. På dollar kr. 5418,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,015"—0,018", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 5° ($\frac{1}{64}$ ") før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 75, strålerør standard, spjæld 4/4, chokerboring $2\frac{5}{32}$ ", nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,002", udblæsning 0,004" (ved kold motor).

Royal Enfield 350 Bullet

MOTOR: En-cylindret, fire-takt-boring: 70 mm, slaglængde: 90 mm, slagvolumen: 346 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Duplex $\frac{3}{8}$ " kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal og frigearpedal 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 $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse: 3,25×19..

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 15 liter, heraf ca. 1 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2¼ liter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13,5. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1364 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 155 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 159 kg.

PRIS: Kr. 3450,— excl. omsætning, kr. 4530,— incl. omsætning. På dollar kr. 6414,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", for-tænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) ½" før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal Monobloc, dyse 140, strålerør .1065, spjæld 376 3/8, cho-kerboring 1", nålen anbragt i 3. hak, tom-gangsdyse 25.

VENTILER: Indsugning 0, udblæsning 0 (ved kold motor).

Royal Enfield 500 Bullet

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 84 mm, slaglængde: 90 mm, slagvolumen: 499 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Duplex kæde. Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Skiftemekanisme: Fodpedal og frigearpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,65:1, 2. gear 8,85:1, 3. gear 6,4:1, 4. gear 4,91:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 5/8". Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 15 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2¼ liter.

BREMSER: Dobbelt forhjulsbremse.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG. FE 80. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1364 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 155 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 168 kg.

PRIS: Kr. 3750,— excl. omsætning, kr. 4950,— incl. omsætning. På dollar kr. 6990,—.

JUSTERINGSMAL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", for-tænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 5/16" før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

VENTILER: Indsugning 0, udblæsning 0 (ved kold motor).

Royal Enfield model G de Luxe

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 90 mm, slagvolumen: 346 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 15 hk ved 4500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde ½"×5/16". Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i høje side samt frigearpedal. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,6:1, 2. gear 10,1:1, 3. gear 7,3:1, 4. gear 5,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 5/8"×3/8". Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 12½ liter, heraf 1 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2¼ liter.

BREMSER: 180 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1360 mm. Sadelhøjde: 735 mm. Fri højde fra jorden: 133 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 168 kg.

PRIS: Kr. 3300,— excl. omsætning, kr. 4320,— incl. omsætning. På dollar kr. 6088,—.

JUSTERINGSMAL.

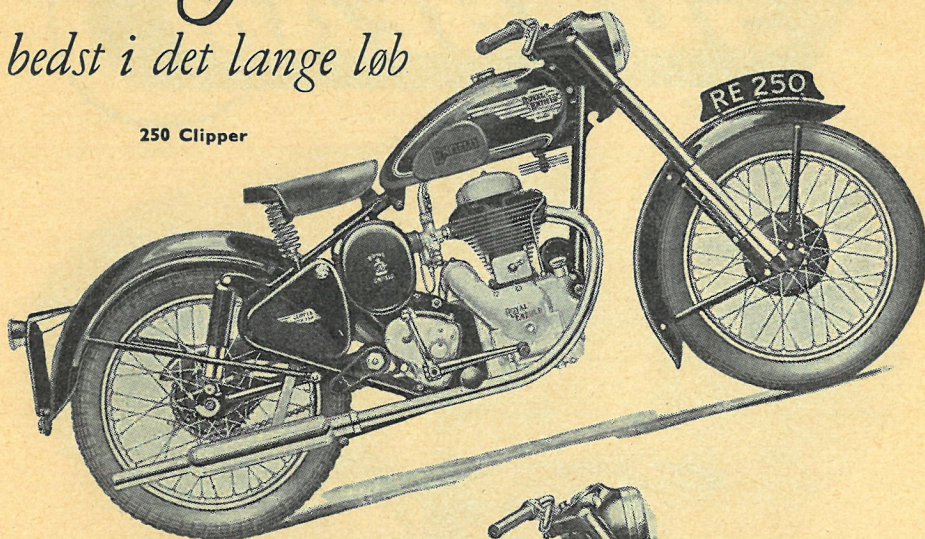
TÆNDING: Fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 3/8" før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,018"—0,025".

KARBURATOR: Amal, dyse 130, spjæld 6/4, nålen anbragt i 3. hak.

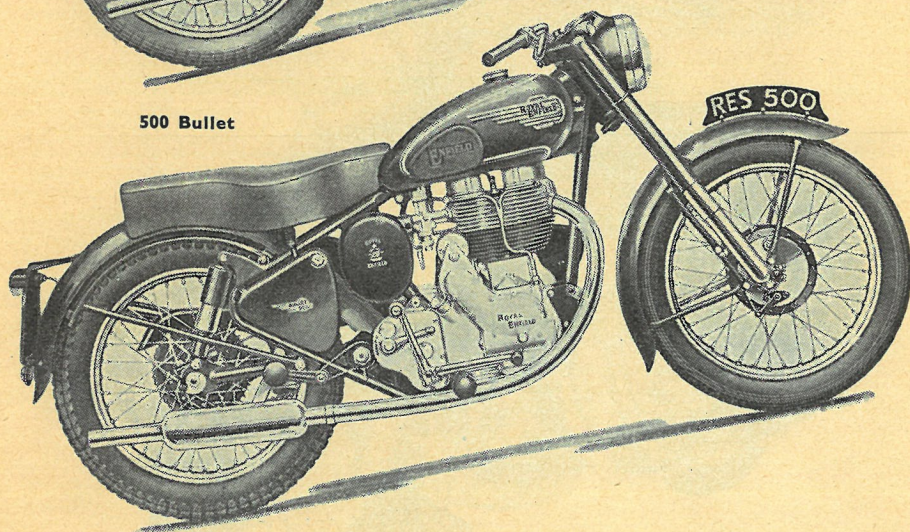
Royal Enfield

bedst i det lange løb

250 Clipper



500 Bullet



**FORUM
STAND 20**

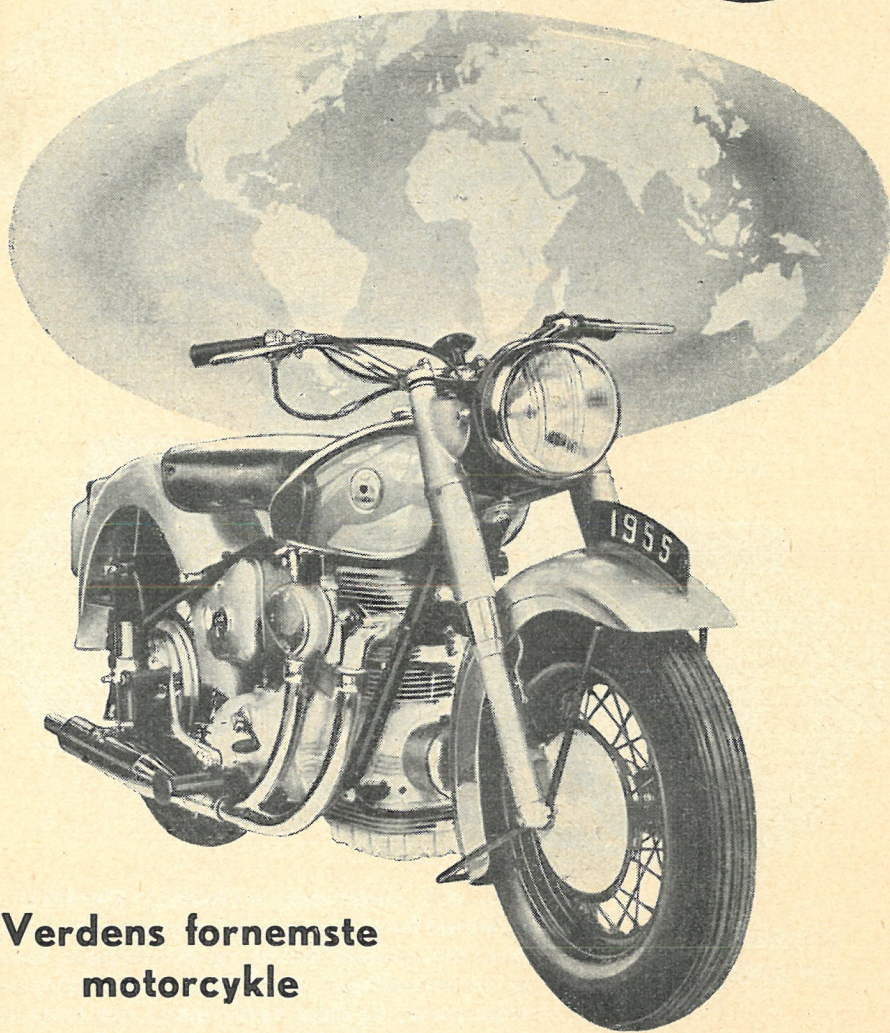
Med 1955 modellerne er ROYAL ENFIELD et forbillede for topkvalitet og fremragende konstruktion. Økonomisk, sikker og komfortabel kørsel er forudsætninger, der stilles af den moderne motormand, og disse opnår man i det lange løb bedst med en Royal Enfield.

V anviser nærmeste forhandler:

Vest for Storebælt: VILH. NELLEMANN A/S, Motorafdelingen, Aarhus, Telefon 34100

Øst for Storebælt: NELLEMANN & DREWSEN A/S, Frederikssundsvej 78, København NV. Telf. ÆGir 6111

SUNBEAM



**Verdens fornemste
motorcykle**

Møntergade 19 ***Frisia*** ^A/_S Minerva 2240

FORUM STAND 1

VENTILER: Indsugning 0,002", udblæsning 0,004" (ved kold motor).

Royal Enfield J 2

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 84 mm, slaglængde: 90 mm, slagvolumen: 499 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 5,5:1, maksimal motoreffekt: 21 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal og frigearpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,2:1, 2. gear 9,2:1, 3. gear 6,6:1, 4. gear 5,1:1. Gearkasse til baghjul: $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Uaffjedret.

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

OLIETANK rummer 2,25 liter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1384 mm. Sadelhøjde: 723 mm. Fri højde fra jorden: 134 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 180 kg.

PRIS: Kr. 3240,— excl. omsætning, kr. 4236,— incl. omsætning. På dollar kr. 5996,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Fortænding højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) $\frac{5}{16}''$ før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,018"—0,025".

KARBURATOR: Amal, dyse 170, spjæld 6/4, nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,002", udblæsning 0,004" (ved kold motor).

Royal Enfield 500 Twin

MOTOR: To-cylindret, fire-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.

TRANSMISSION: Motor til kobling: $\frac{3}{8}''$ Duplex kæde. Kobling: Flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal og frigearpedal 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 $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 15 liter, heraf 2 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2 $\frac{1}{4}$ liter.

BREMSE: Dobbelt forhjulsbremse.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 75 watt. Tænding: Magnet eller batteri. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1364 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 177 kg.

PRIS: Kr. 4080,— excl. omsætning, kr. 5412,— incl. omsætning. På dollar kr. 7777,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", »fortænding« (stående motor med lukkede svingklodser) $\frac{1}{32}''$ efter øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 150, strålerør 109, spjæld 6/4, chokerboring $\frac{15}{16}''$, nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0, udblæsning 0 (ved kold motor) (se instruktion).

Royal Enfield Meteor 700

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 90 mm, slagvolumen: 692 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 36 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Duplex kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal og frigearpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,4:1, 2. gear 8,05:1, 3. gear 5,8:1, 4. gear 4,47:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}''$. Dækstørrelse, for: 3,25 $\times$ 19, bag: 3,50 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18 liter, heraf 3 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2½ liter.

BREMSER: Dobbelt forhjulsbremse.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 75 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1364 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 184 kg.

PRIS: Kr. 4140,— excl. omsætning, kr. 5496,— incl. omsætning. På dollar kr. 8026,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", »for-tænding« (stående motor med lukkede svingklodser) $\frac{1}{32}$ " efter øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 170, stråle-rør standard, spjæld 6 4, chokerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak.

NB! Der er fejl i instruktionsbogen fra 1953 — ovenstående indstilling er korrekt!

VENTILER: Indsugning 0, udblæsning 0 (ved kold motor) (se instruktion).

Sunbeam model S. 7

FABRIKANT: Sunbeam Cycles Ltd., Birmingham 11, England.

IMPORTØR: Frisia A/S, Møntergade 19, København K.

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 63,5 mm, slagvolu-men: 487 ccm. Kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 25 hk ved 5800 omdr./min.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftemekani-sm: 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: Kardan-aksel. Dækstørrelse, for: 4,50×16, bag: 4,75×16.

STELKONSTRUKTION: Dobbelt slag-loddet rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedret.

STATIV: I midten.

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. Dyna-mo: 60 watt. Tænding: Batteri. Ladekon-trol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

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

PRIS: Kr. 4800,— excl. omsætning, kr. 6420,— incl. omsætning. På dollar kr. 9040,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", for-tænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Amal 276 DO 3A, dyse 150, strålerør 0,1075", spjæld $\frac{6}{3}$, cho-kerboring $1\frac{5}{16}$ ", nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,018", udblæs-ning 0,018" (ved kold motor).

Sunbeam model S. 8

Samme specifikationer som model S. 7 med følgende undtagelser:

DÆKSTØRRELSE: 3,25×19, bag: 4,00×18.

BREMSER: 7" diameter for, 8" diame-ter bag.

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

PRIS: Kr. 4460,— excl. omsætning, kr. 5944,— incl. omsætning. På dollar kr. 8344,—.

Triumph Terrier

FABRIKANT: Triumph Engineering Co Ltd., Coventry, England.

IMPORTØR: A S C. Reinhardt, Gl. Kon-gevej 11 C, Kbh. V.

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58,5 mm, slagvolu-men: 149,3 ccm, topventilet. Kompres-sionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 8 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ "× $\frac{1}{4}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,0:1, 2. gear 13,8:1, 3. gear 8,8:1, 4. gear 6,7:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ "×0,305". Dækstørrelse: 2,75×19.

STELKONSTRUKTION: Slaglodet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 11,7 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 1,4 liter.

BREMSE: 140 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 10. Vekselstrømsdynamo: 40 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Ingen.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1225 mm. Sadelhøjde: 706 mm. Fri højde fra jorden: 125 mm, styrets bredde: 625 mm. Egenvægt: 78,5 kg.

PRIS: Kr. 2200,— excl. omsætning, kr. 2780,— incl. omsætning. På dollar kr. 3940,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,014"—0,016", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,4 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,56—0,64 mm.

KARBURATOR: Amal, dyse 90, strålerør 0,086", spjæld 4, chokerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,010" (ved kold motor).

Triumph T 20 Tiger Cub

Samme specifikationer som model Terrier med følgende undtagelser:

MOTOR: Boring: 63 mm, slaglængde: 64 mm, slagvolumen: 199 ccm, maksimal motoreffekt: 10 hk ved 6000 omdr./min.

TRANSMISSION: Udveksling mellem motor og baghjul: 1. gear 20:1, 2. gear 13,8:1, 3. gear 8,8:1, 4. gear 6,7:1. Dækstørrelse 3,00×19.

DIMENSIONER: Sadelhøjde: 762 mm. Egenvægt: 89 kg.

PRIS: Kr. 2400,— excl. omsætning, kr. 3060,— incl. omsætning. På dollar kr. 4300,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,014"—0,016", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,4 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,56—0,64 mm

KARBURATOR: Amal, dyse 100, strålerør 0,086", spjæld 4, chokerboring $\frac{3}{8}$ ", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,010", udblæsning 0,010" (ved kold motor).

Triumph 5 T Speed Twin

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 498 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 27 hk ved 6300 omdr./min. Smøresystem: Tørrump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}$ "×0,305". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,20:1, 2. gear 8,45:1, 3. gear 5,95:1, 4. gear 5,00:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8}$ "× $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Slagloppet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 18 liter, heraf 4 liter på reserve.

OLIETANK rummer 3,4 liter.

BREMSE: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas. Vekselstrømsdynamo. Tænding: Batteri. Tændrør: Champion L 10 S. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1410 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 120 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 173 kg.

PRIS: Kr. 4000,— excl. omsætning, kr. 5300,— incl. omsætning. På dollar kr. 7500,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,014"—0,016", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,8 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,65 mm.

KARBURATOR: Amal monobloc, dyse 200, strålerør .1065, spjæld 376 $3\frac{1}{2}$ ", chokerboring $1\frac{5}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 30.

VENTILER: Indsugning 0,01" udblæsning 0,01" (ved kold motor).

Triumph T 100 Tiger 100

Samme specifikationer som model 5 T med følgende undtagelser:

MOTOR: Kompressionsforhold: 7,6:1, maksimal motoreffekt: 32 hk ved 6500 omdr./min.

BREMSE: Forhjul 8", baghjul 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Tænding: Magnet. Tændrør: Champion NA 10.

DIMENSIONER: Egenvægt: 170 kg.

PRIS: Kr. 4200,— excl. omsætning, kr. 5580,— incl. omsætning. På dollar kr. 7820,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (højeste indstilling ved manuelt

betjent indstilling) 9,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,4—0,5 mm.

KARBURATOR: Amal dyse 150, strålerør 107, spjæld 6 3/2, nålen anbragt i 3. hak, (dyse 160 uden luftfilter).

Triumph TR 5 Moto-Cross

Samme specifikationer som model 5 T med følgende undtagelser:

MOTOR: Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 33 hk ved 6500 omdr./min.

TRANSMISSION: Udveksling mellem motor og baghjul: 1. gear 12,80:1, 2. gear 8,85:1, 3. gear 6,24:1, 4. gear 5,24:1. Dækstørrelse, for: 3,00×20, bag: 4,00×18.

BENZINTANK rummer 13,5 liter.

ELEKTRISK ANLÆG: Tænding: Magnet.

DIMENSIONER: Egenvægt: 166 kg.

PRIS: Kr. 4200,— excl. omsætning, kr. 5580,— incl. omsætning. På dollar kr. 7820,—.

Særlige bemærkninger: Med elektrisk udstyr.

JUSTERINGSMÅL kendes ikke på 1955 modellen.

KARBURATOR: Amal 276.

Triumph 6 T Thunderbird

Samme specifikationer som model 5 T med følgende ændringer:

MOTOR: Boring 71 mm, slaglængde 82 mm, slagvolumen: 649. ccm Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 34 hk ved 6300 omdr./min.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,20:1, 2. gear 7,75:1, 3. gear 5,45:1, 4. gear 4,57:1.

DIMENSIONER: Egenvægt: 175 kg.

PRIS: Kr. 4200,— excl. omsætning, kr. 5580,— incl. omsætning. På dollar kr. 7820,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste dødpunkt.

KARBURATOR: S. U. MC 2.

Triumph T 110 Tiger 110

Samme specifikationer som model 6 T med følgende undtagelser:

MOTOR: Kompressionsforhold: 8,5:1, maksimal motoreffekt: 42 hk ved 6500 omdr./min.

BREMSE: Forhjul 8" baghjul 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG: Tænding: Magnet. Tændrør: Champion L 11 S.

DIMENSIONER: Egenvægt: 179 kg.

PRIS: Kr. 4500,— excl. omsætning, kr. 6000,— incl. omsætning. På dollar kr. 8400,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 8 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,4—0,5 mm.

KARBURATOR: Amal 289, dyse 200, strålerør 107, spjæld 29/4, nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,002", udblæsning 0,004" (ved kold motor).

TWN Cornet

FABRIKANT: Triumph Werke Nürnberg, Tyskland.

IMPORTØR: Isidor Meyer, St. Kongensgade 67, Kbh. K.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 2×45 mm, dobbeltstemplet, slaglængde: 62 mm, slagvolumen: 197 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 10,1 hk ved 500 omdr./min. Smøresystem: Olie benzin 1:20.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 3/8"×3/8". Kobling. Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme. Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,15:1, 2. gear 12,04:1, 3. gear 7,9:1, 4. gear 6,37:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 1/2"×5/16" (indkapslet). Dækstørrelse, for: 2,75×19, bag: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Svejset rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

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

BREMSE: 125 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 240 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrlås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 765 mm. Fri højde fra jorden: 135 mm, styrets bredde: 600 mm. Egenvægt: 121,5 kg (optanket).

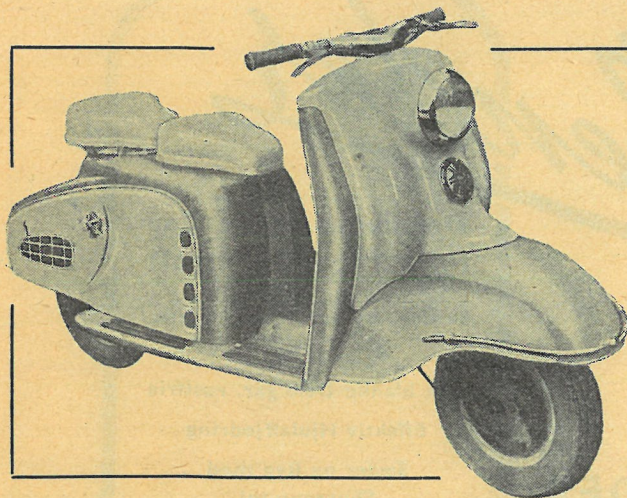
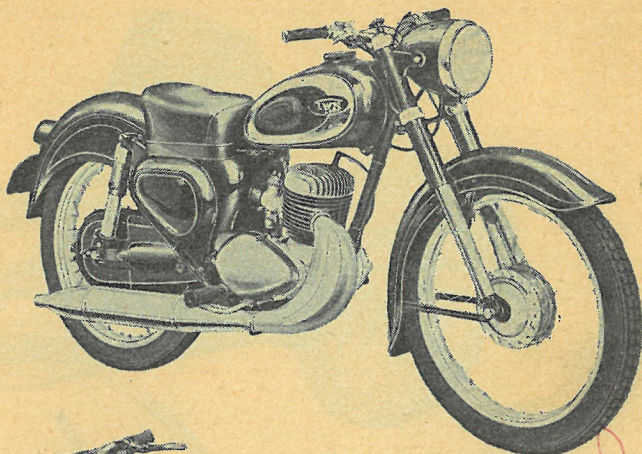
PRIS: Kr. 2600,— excl. omsætning, kr. 3340,— incl. omsætning. På dollar kr. 4747,—.

Særlige bemærkninger: Letmetalcylinder hårdforkromet.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 5 mm før øverste dødpunkt.

TWN Cornet

TWN er den hurtigkørende motorcykle med den sejge, langsomtgående motor. De dobbeltstemplede TWN-motorer er kraftige, levende og uhyre slidstærke.



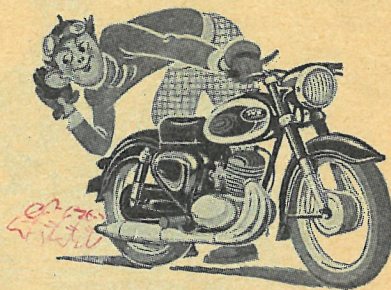
TWN Contessa

200 cc 2 takts dobbeltstempled motor — fremragende køreegenskaber — 44 % af vægten på forhjulet — 4 gear — frigearudløser — elektrisk start.

Den elegante Scooter med den ideelle vægtfordeling

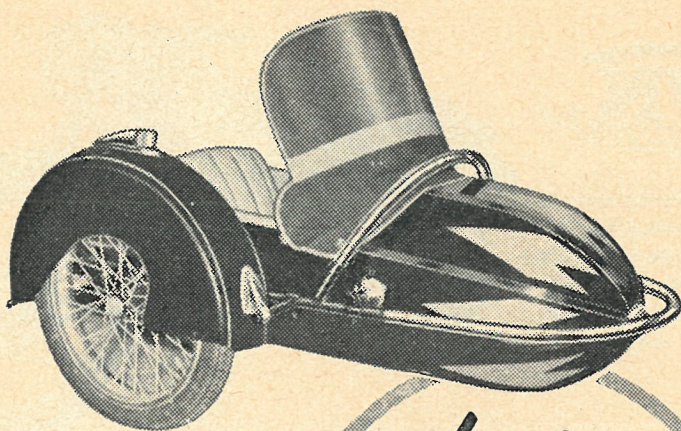
Den hviskende motor TWN

TWN leveres med dobbeltstemplede 2-takts motorer på 125 — 200 — 250 og 350 ccm — moderne, velkonstruerede og effektivt lyddæmpede maskiner som enhver motorcyklist vil være stolt over at køre.



FORUM STAND NO. 10

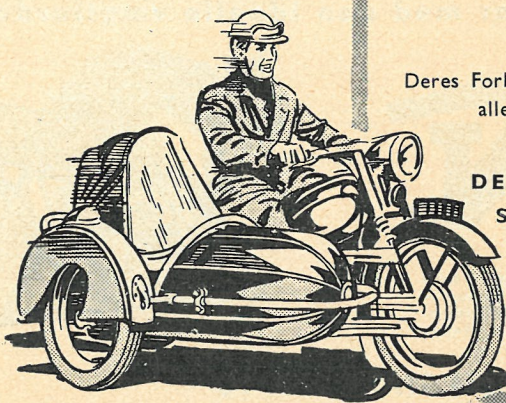
ISIDOR MEYER - ST. KONGENSGADE 67 - KBH. K



Bender

Familien
vil
blive lykkelig
for en

BENDER



**Der findes en Bender
for ethvert Formaal!**

Se den paa vor Stand i Forum

Alle blanke Dele gar. rustfrie

Effektiv Hjulaffjedring

**Sæder og Ryg med
Skumgummi**



Deres Forhandler vil give Dem
alle Oplysninger

**DE KØRER
SIKKERT
MED EN**

BENDER

punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2 26 26, dyse 115, strålerør 2,68, chokerboring 26, nålen anbragt i 2. hak, chokerrør 5, tomgangsskruen åbnes $1\frac{1}{2}$ fulde omdrejninger, tomgangsdysse 50.

TWN BDG 250 SL

MOTOR: En-cylindret, to-takt boring: 2×45 mm, dobbeltstemplet, slaglængde: 78 mm, slagvolumen: 248 ccm. Kompressionsforhold: 6,2:1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 4000 omdr./min. Smøresystem: Olie benzin 1:20.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}"\times\frac{3}{16}"$. Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvækslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 17,55:1, 2. gear 9,7:1, 3. gear 7,16:1, 4. gear 5,4:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $1\frac{1}{2}"\times\frac{5}{16}"$ (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25×19.

STELKONSTRUKTION: Profileret plade og rør, svejset og sammenboltet.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten samt for og bag.

BENZINTANK rummer 14 liter, heraf 2 liter på reserve.

BREMSE: Hydraulisk baghjulsbremse med sidevognstilslutning, 160 mm diameter, belægningsbredde 30 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 175 T 1 og Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrslås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1330 mm. Sadelhøjde: 748 mm. Fri højde fra jorden: 122 mm, styrets bredde: 760 mm. Egenvægt: 152 kg (optanket).

PRIS: Kr. 3060,— excl. omsætning, kr. 3984,— incl. omsætning. På dollar kr. 5614,—.

Særlige bemærkninger: Letmetalcyklinder.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 10 mm før øverste dødpoint. Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2 26 35, dyse 115, strålerør 2,68, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 2. hak, chokerrør 5, tomgangsskruen åbnes $1\frac{1}{2}$ fulde omdrejninger, tomgangsdysse 50.

TWN Boss

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 2×53 mm, dobbeltstemplet, slaglængde: 78 mm, slagvolumen: 344 ccm. Kompressionsforhold: 6,1:1, maksimal motoreffekt: 16 hk ved 3800 omdr. min. Smøresystem: Olie benzin 1:20.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}"\times\frac{3}{16}"$. Kobling: Flerpladekobling i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvækslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,50:1, 2. gear 8,59:1, 3. gear 6,34:1, 4. gear 4,77:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $1\frac{1}{2}"\times\frac{5}{16}"$ (indkapslet). Dækstørrelse, for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

STELKONSTRUKTION: Profileret plade og rør, svejset og sammenboltet.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten, for og bag.

BENZINTANK rummer 14 liter, heraf 2 liter på reserve.

BREMSE: Hydraulisk baghjulsbremse med tilslutningsmulighed til hydraulisk sidevognsbremse.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 240 T 1 og Bosch W 260 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Styrslås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1330 mm. Sadelhøjde: 748 mm. Fri højde fra jorden: 122 mm, styrets bredde: 760 mm. Egenvægt: 177 kg (optanket).

PRIS: Kr. 3310,— excl. omsætning, kr. 4334,— incl. omsætning. På dollar kr. 6090,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding (højeste indstilling ved manuelt betjent indstilling) 6 mm før øverste dødpoint. Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

2 KARBURATORER: Bing 1/24 37 og 1/24 38, dyse 115 og 100, strålerør 1708, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsskruen åbnes $1\frac{1}{2}$ fulde omdrejninger, tomgangsdysse: 1/24/37: 40.

TWN Contessa (scooter)

MOTOR: Samme motor som TWN Cornet. Kompressionsforhold: 6,3:1, effekt: 9 hk.

TRANSMISSION: Gearkasse til baghjul: Oliebadskæde. Dækstørrelse: 3,50×10.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel efter Earls system, baghjul: Svingarm.

BREMSE: 125 mm diameter, belægningsbredde 25 mm.

ELEKTRISK ANLÆG: Akkumulator: 12 v.

PRIS: Kr. 3100,— excl. omsætning, kr. 4040,— incl. omsætning. På dollar kr. 5706,—.

Særlige bemærkninger: Selvstarter.

Vespa de Luxe

FABRIKANT: Piaggio & C.-S. p. A., Genova.

IMPORTØR: F. Bülow & Co., Esplanaden 6, København K.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 54 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen: 123,6 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 5 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie benzin 1:20.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Drejhåndtag i styrets venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,2:1, 2. gear 7,6:1, 3. gear 4,85:1. Gearkasse til baghjul: Tandhjul. Dækstørrelse: 3,50×8.

STELKONSTRUKTION: Presset plade, selvbærende.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svingarm, baghjul: Svingarm.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Incl. i prisen.

BENZINTANK rummer 6,25 liter, heraf 0,65 liter på reserve.

ELEKTRISK ANLÆG: Dynamospole. Tænding: Magnet.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1160 mm. Sadelhøjde: 790 mm. Fri højde fra jorden: 220 mm styrets bredde: 790 mm. Egenvægt: 86 kg.

PRIS: Kr. 2125,— excl. omsætning, kr. 2675,— incl. omsætning. På dollar kr. 3813,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 28° før øverste dødpunkt. (Indstilles med specialværktøj). Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

KARBURATOR: Dell'Orto TA 18 C, dyse 0,80 mm.

Vespa Super 150

Samme specifikationer som model de Luxe med følgende undtagelser:

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen: 150 ccm. Maksimal motoreffekt: 5,5 hk ved 5000 omdr./min.

BENZINTANK rummer 6,25 liter, heraf ca. 1 liter på reserve.

ELEKTRISK ANLÆG: Dynamo: Ladespole og lysspole.

DIMENSIONER: Egenvægt: 90 kg.

PRIS: Kr. 2455,— excl. omsætning, kr. 3137,— incl. omsætning. På dollar kr. 4307,—.

JUSTERINGSMÅL kendes ikke.

Vespa Grand Sport

Samme specifikationer som model Super med følgende undtagelser: (Nøjagtige oplysninger savnes).

MOTOR: Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 8 hk ved 7500 omdr./min.

TRANSMISSION: Antal gear: 4. Dækstørrelse: 3,50×10.

BENZINTANK rummer 12 liter, heraf ca. 1 liter på reserve.

DIMENSIONER: Egenvægt: 100 kg.

PRIS: Kr. 2825,— excl. omsætning, kr. 3675,— incl. omsætning. På dollar kr. 5037,—.

JUSTERINGSMÅL kendes ikke.

Velocette LE

FABRIKANT: Veloce Ltd. Hall Green, Birmingham 28, England.

IMPORTØR: Excelsior-Henderson Motor Co., H. C. Ørstedesvej 23, København F.

MOTOR: To-cylindret, fire-takt vandkølet, boring: 50 mm, slaglængde: 49 mm, slagvolumen: 192 ccm, sideventilet. Maksimal motoreffekt: 8 hk ved 5000 omdr./min. Smøresump: Våd sump med pumpe.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør flerplade. 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: Kardanaksel. Dækstørrelse: 3,00×19.

STELKONSTRUKTION: Presset plade.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Telekopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Incl. i prisen.

BENZINTANK rummer 5,7 liter, heraf 0 liter på reserve.

OLIESUMP rummer 0,71 liter.

KØLESYSTEM rummer 1,42 liter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: BTH eller Miller. Ampèretimer på akkumulator: 13. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG TEN L 30. Ladekontrol: Apèremeter.

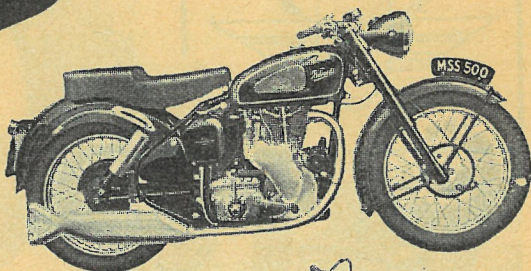
UDSTYR: Pumpe, værktøj og sadeltasker.



Det engelske kvalitetsmærke

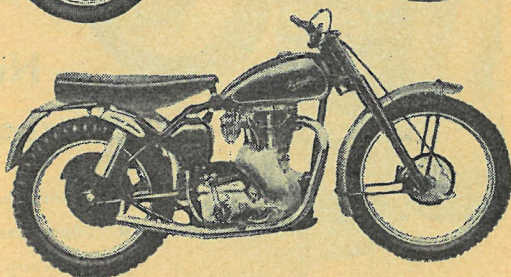
500 MSS med baghjulsaffjedring

500 MSS er sat i produktion i en ny, forbedret udgave med svinggaffelaffjedring og letmetalmotor. Dermed er mange motorcyklisters ønske gået i opfyldelse: samme fremragende konstruktion og kvalitet som i model MAC — og ekstra kraftoverskud.



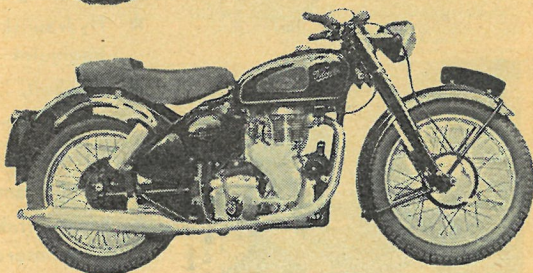
350 MAC med baghjulsaffjedring

Denne den fornemste 350 ccm motorcykle på markedet er bygget på grundlag af erfaringerne med de berømteliggende racermaskiner. Velocette's baghjulsaffjedring er derfor også indstillelig i forhold til kørerens og passagerens vægt. Håndværksarbejde i stål og letmetal.



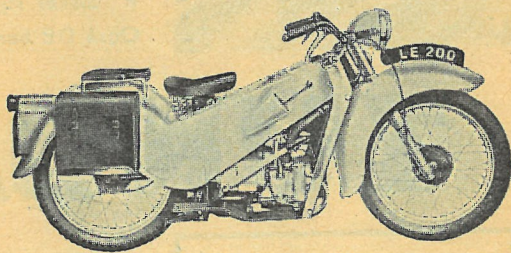
SCRAMBLER — en ny "500" moto-cross maskine

baseret på den højkomprimerende, topventilede MSS. Udstyret med specielle knaster, smal tank, ekstra styrebremse og beskyttet krumtaphus.



Den tavse model LE

Den to-cylindrede maskine med kardantræk er lydløs som en bil, afskærmet som en scooter, let at parkere som en cykle, men med motorcyklens store kraftoverskud. Konstrueret og fremstillet med lang levetid og næsten intet vedligeholdelsesarbejde for øje.



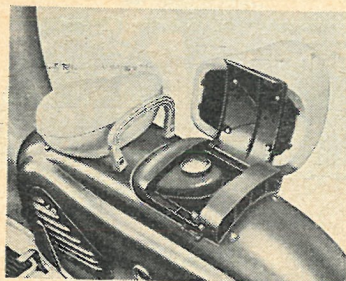
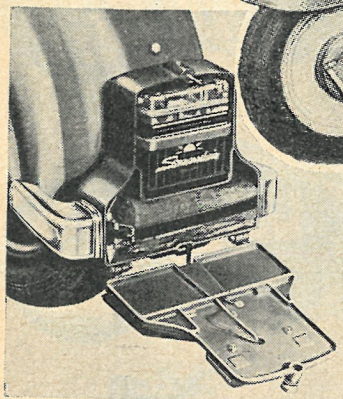
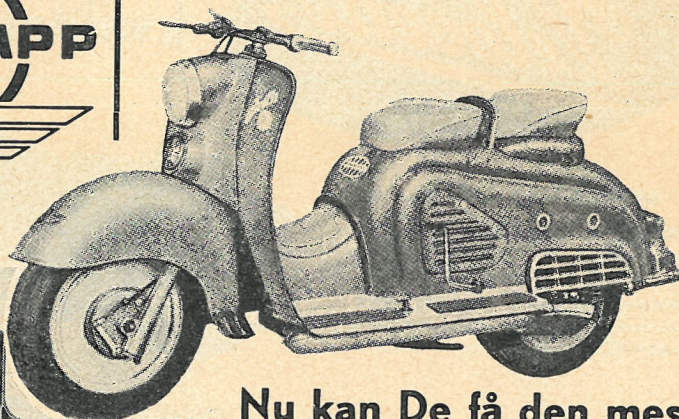
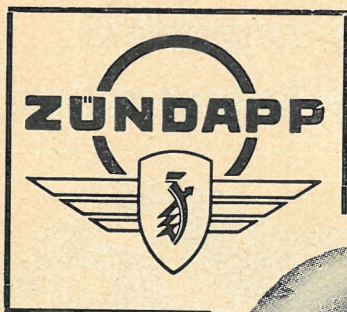
ENEIMPORTØR

EXCELSIOR-HENDERSON MOTOR CO.

v/ H. CHR. HEDETOFT

C 6581 . H. C. ØRSTEDSVEJ 23 . KBHVN V C 6581

FORUM STAND 21



Nu kan De få den mest efterspurgte SCOOTER

- ★ Store hjul: 3,50 – 12"
 - ★ Stor akselafstand: 1320 mm
 - ★ Teleskopforgaffel
 - ★ Hydraulisk dæmpet svinggaffelaffjedring af baghjulet
 - ★ Dobbelt, helsvejset rørstel
 - ★ Kølesystem, der overflødigger blæser
 - ★ Fodgear med fire udvekslingsforhold
 - ★ Kontrolampe for frigear
 - ★ Mest effektive og sikkert virkende bremses, der er monteret på nogen scooter
 - ★ Sikker styring ved alle hastigheder
- Også DE bør benytte Dem af Bella's mange fordele

ZUNDAPP

SE DEN HOS NÆRMESTE
ZUNDAPP FORHANDLER
eller skriv efter katalog

BRDR. FRIIS-HANSEN
Øster Allé 7, København Ø.

150 ccm.
200 ccm.

Bella

FORUM STAND I

DIMENSIONER: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 700 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 635 mm. Egenvægt: 118 kg.

PRIS: Kr. 3000,— excl. omsætning, kr. 3900,— incl. omsætning. På dollar kr. 5620,—.

Særlige bemærkninger: Lydløs motor.

JUSTERINGSMÅL.

Tænding: Kontaktafstand 0,012" (BTH) eller 0,014"—0,018" (Miller), tændingsindstilling efter pasmærker. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Velocette specialkarburator.

VENTILER: Indsugning 0,004", udblæsning 0,006" (ved kold motor).

Velocette MAC

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 96 mm, slagvolumen: 349 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,75:1, maksimal motoreffekt: 15 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

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 14:1, 2. gear 9,6:1, 3. gear 7,3:1, 4. gear 5,5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 0,305". Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopforgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 13,6 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,27 liter.

BREMSER: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas og Miller. Ampèretimer på akkumulator: 13. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG FE 70. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1365 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 161 kg.

PRIS: Kr. 3650,— excl. omsætning, kr. 4810,— incl. omsætning. På dollar kr. 6860,—.

Særlige bemærkninger: Letmetal-cylinder med foring.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (stående motor med åbne sving-

klodser) 38° før øverste dødpoint. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal 276 BY/1AT, dyse 130, strålerør 107, spjæld $\frac{2}{3}$, chokerbo-ring $\frac{15}{16}$ ", nålen anbragt i 2. hak.

VENTILER: Indsugning 0,005", udblæsning 0,005" (ved kold motor).

Velocette MAC

kan leveres med følgende ændringer i specifikationer:

HJULOPHÆNGNING: Baghjul: Uaf-fjedret.

PRIS: Kr. 3350,— excl. omsætning, kr. 4390,— incl. omsætning. På dollar kr. 6270,—.

Velocette MSS

MOTOR: En-cylindret, fire-takt, boring: 86 mm, slaglængde: 86 mm, slagvolumen: 499 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 23 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tør-sump.

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 11,24:1, 2. gear 7,78:1, 3. gear 5,91:1, 4. gear 4,9:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 0,625" $\times$ 0,38". Dækstørrelse: 3,25 $\times$ 19.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rør-ramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten samt støtteben.

BAGSÆDE: Twinsadel.

BENZINTANK rummer 13,6 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

OLIETANK rummer 2,27 liter.

BREMSER: 7" diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Lucas og Miller. Ampèretimer på akkumulator: 13. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG FE 80. Ladekontrol: Ampèremeter.

UDSTYR: Pumpe og værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1365 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 170 kg.

PRIS: Kr. 3900,— excl. omsætning, kr. 5160,— incl. omsætning. På dollar kr. 7350,—.

Særlige bemærkninger: Letmetalcylin-der med foring.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,012", fortænding (stående motor med åbne sving-

klodser) 38° før øverste dødpunkt. Elëktrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

KARBURATOR: Amal 276 BS/1 AT, dyse 150, strålerør standard, spjæld $\frac{6}{4}$, chokerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak.

VENTILER: Indsugning 0,005", udblæsning 0,005" (ved kold motor).

Victoria KR 26 N Aero „Capri”

FABRIKANT: Victoria-Werke A. G., Nürnberg, Tyskland.

IMPORTØR: A S C. Reinhardt, Gl. Kongevej 6A, Kbh. V.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 245 ccm. Kompressionsforhold 7,2:1, maksimal motoreffekt: 14 hk ved 5250 omdr./min. Smøresystem: Olie, benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Duplex kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,72:1, 2. gear 9,93:1, 3. gear 7,24:1, 4. gear 5,61:1. Gearkasse til baghjul: Kæde (indkapslet). Dækstørrelse: 3,25 x 18.

STELKONSTRUKTION: Slagloddet rørstel og profilerede pladerør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BAGSÆDE: Incl. i prisen.

BENZINTANK rummer 14,5 liter, heraf 2,5 liter på reserve.

BREMSE: 180 mm diameter, belægningsbredde 30 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1 og Bosch W. 240 T 11. Ladekontrol: Lampe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1365 mm. Sadelhøjde: 725 mm. Fri højde fra jorden: 135 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 151 kg.

PRIS: Kr. 2610,— excl. omsætning, kr. 3354,— incl. omsætning. På dollar kr. 4674,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 1,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2/24 24, dyse 100, strålerør 2,66, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 2. hak, chokerrør 3, tomgangsskruen åbnes 1—1½ fulde omdrejninger, tomgangsdyse 50.

Victoria Bergmeister

MOTOR: To-cylindret, fire-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen: 345 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,5:1, maksimal motoreffekt: 21 hk ved 6350 omdr./min. Smøresystem: Våd sump.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltpladekobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel, kron- og spidshjul med palloid-spiralskåret fortænding. Dækstørrelse, for: 3,25 eller 3,50 x 19, bag: 3,50 x 19.

STELKONSTRUKTION: Dobbelt rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 15 liter, heraf 2,5 liter på reserve.

OLIESUMP rummer 2,2 liter.

BREMSE: 180 mm diameter, belægningsbredde 30 mm.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 8. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Beru K 225 b 1/14 U. Ladekontrol: Lampe. UDSTYR: Styrklås, værktøj og pumpe.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1400 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden: 125 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 177 kg.

Særlige bemærkninger: Kræver oktan 80 benzin. Gearkasse med kædetræk. V-2 motor.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 7° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2/24 26, dyse 120, strålerør 1508, spjæld 3, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsskruen åbnes 2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 35.

VENTILER: Indsugning 0,1 mm, udblæsning 0,15 mm (ved kold motor).

Victoria Vicky III M 50

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 38 mm, slaglængde: 42 mm, slagvolumen: 48 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

TRANSMISSION: Kobling: Trepladet. Antal gear: 2 og frigear. Skiftemekanisme: Drejhåndtag i styrets venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 24,17:1, 2. gear 15,86:1. Gear-

kasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ ", pedalkæde $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ ". Dækstørrelse: 23" x 2".

STELKONSTRUKTION: Presset plade og rør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Uaffjedret.

BENZINTANK rummer 2,8 liter, heraf $\frac{1}{3}$ liter på reserve.

BREMSE: Forhjul: 100 mm diameter, baghjul: Frihjulsbremse.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W A 5 T 11.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1150 mm. Sadelhøjde: 780—860 mm, styrets bredde: 670 mm.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 2,2 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,4 mm.

KARBURATOR: Bing 1/10, dyse 56, strålerør 212, chokerboring 10 mm, nålen i 4. (vinter), 3. (sommer) hak.

Zündapp Norma Luxus

FABRIKANT: Zündapp-Werke G.M. B.H., Nürnberg.

IMPORTØR: Brdr. Friis-Hansen, Øster Allé 7, København Ø.

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 198 ccm. Kompressionsforhold: 6,1:1, maksimal motoreffekt: 8,3 hk ved 4600 omdr./min. Smøresystem: Olie,benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 9,525 x 7,5 mm. Kobling: Flerplade-i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,43:1, 2. gear 11,51:1, 3. gear 8,23:1, 4. gear 5,88:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse: 3,00 x 19.

STELKONSTRUKTION: Dobbelt svejst og sammenboltet rørramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

STATIV: I midten.

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

BREMSE: 160 mm diameter, belægning 25 mm bred.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 8. Dynamo 45 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe, værktøj, styrlås.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1315 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 125 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 132 kg.

PRIS: Kr. 2125,— excl. omsætning, kr. 2675,— incl. omsætning. På dollar kr. 3771,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 3,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

HOVEDKARBURATOR: Bing 18/17 3, dyse 90, strålerør 2,62, chokerboring 18 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes $1\frac{1}{2}$ —2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 35.

EKSTRAKARBURATOR: Dyse 70, strålerør 2,60, chokerboring 17 mm, nålen anbragt i 1. hak.

Zündapp-Elastic 200

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 198 ccm. Kompressionsforhold: 6,1:1, maksimal motoreffekt: 9,5 hk ved 4700 omdr./min. Smøresystem: Olie,benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,7:1, 2. gear 12,28:1, 3. gear 8,8:1, 4. gear 6,27:1. Gearkasse til baghjul: Kæde (indkapslet). Dækstørrelse, for: 3,00 x 19, bag: 3,25 x 19.

STELKONSTRUKTION: Centralrør.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 14,7 liter, heraf 2 liter på reserve.

BREMSE: 160 mm diameter.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Dynamo: 60/90 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

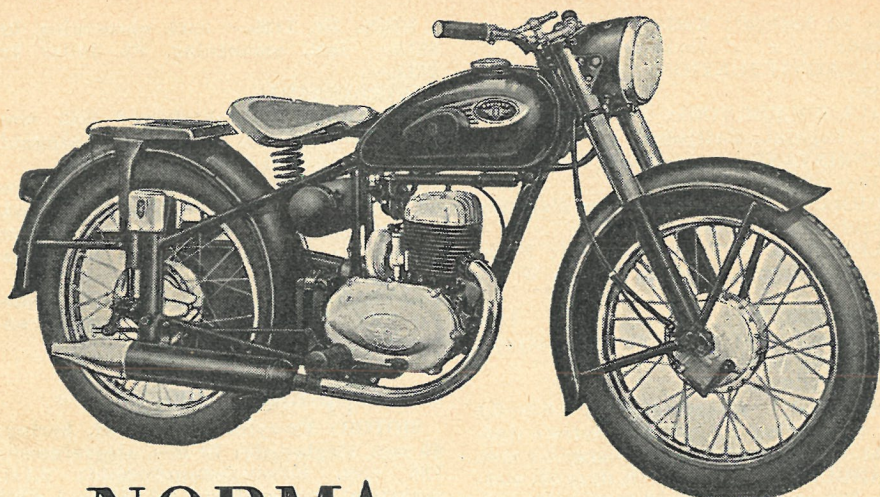
UDSTYR: Pumpe, værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1350 mm. Sadelhøjde: 740 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 141 kg.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 3,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,65 mm.

DOBBELT-KARBURATOR: Bing 18/17/4. Hovedkarburator (venstre): dyse 90, strålerør 2,62, chokerboring 18 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes $1\frac{1}{2}$ —2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 35. Hjælpekarburator: Dyse 70, strålerør 2,6, chokerboring 17 mm, nålen anbragt i 2. hak.



NORMA LUXUS

Danmarks billigste 200 ccm

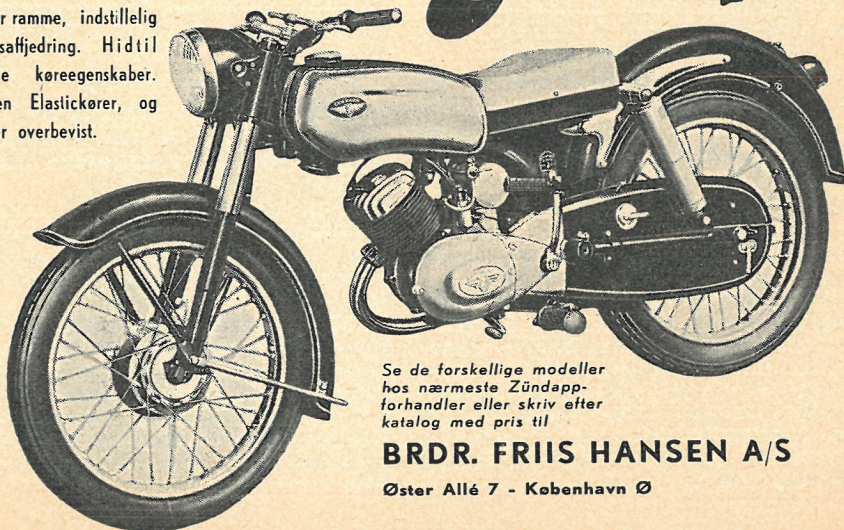
den fuldt udstyrede moderne motorcykle
uden konkurrence i kvalitet og pris.

ZÜNDAPP

Danmarks mest moderne MOTORCYKLE

Centralrør ramme, indstillelig
svingarmsaffjedring. Hidtil
ukendte køreegenskaber.
Spørg en Elasticører, og
De bliver overbevist.

Elastic 250



Se de forskellige modeller
hos nærmeste Zündapp-
forhandler eller skriv efter
katalog med pris til

BRDR. FRIIS HANSEN A/S

Øster Allé 7 - København Ø

Zündapp Elastic 250

Samme specifikationer som model 200 med følgende undtagelser:

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen: 246 ccm. Kompressionsforhold: 6,7:1, maksimal motoreffekt: 13 hk ved 5200 omdr./min. Smøresystem: Olie benzin 1:25.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Dobbelt kæde 9,5×4,5 mm. Kobling: Flerpladet i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,22:1, 2. gear 12,02:1, 3. gear 8,60:1, 4. gear 6,12:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 12,7×7,75.

PRIS: Kr. 2850,— excl. omsætning, kr. 3690,— incl. omsætning. På dollar kr. 5237,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 4—4,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,65 mm.

KARBURATOR: Bing 2 26'34, dyse 125, strålerør 2,76, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes 1½—2 fulde omdrejninger, tomgangsdyse 40.

Zündapp Bella R 150

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen: 146 ccm. Kompressionsforhold: 6,7:1, maksimal motoreffekt: 7,3 hk ved 4700 omdr./min. Smøresystem: Olie benzin.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 9,525×7,5 mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,43:1, 2. gear 11,51:1, 3. gear 8,23:1, 4. gear 5,88:1. Gearkasse til baghjul: Kæde ½"×³/₁₆". Dækstørrelse: 3,50×12.

STELKONSTRUKTION: Centralrørsramme.

HJULOPHÆNGNING: Forhjul: Tele-skopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

STATIV: I midten.

BENZINTANK rummer 7,4 liter, heraf 1,7 liter på reserve.

BREMSE: 150 mm diameter, 25 mm bred belægning.

ELEKTRISK ANLÆG. Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 6,7. Dynamo: 45 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: Lampe.

UDSTYR: Pumpe, værktøj.

DIMENSIONER: Akselafstand: 1315 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 100 mm, styrets bredde: 620 mm. Egenvægt: 130 kg (optanket).

PRIS: Kr. 2585,— excl. omsætning, kr. 3319,— incl. omsætning. På dollar kr. 4735,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 3 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2 20, dyse 90, strålerør 2,68, chokerboring 20 mm, nålen anbragt i 2. hak, chokerrør 3, tomgangsskruen åbnes 1—1½ fulde omdrejninger, tomgangsdyse 40.

Zündapp Bella R 200

Samme specifikationer som Bella R 150 med følgende undtagelser:

MOTOR: En-cylindret, to-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 62 mm, slagvolumen: 198 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 10 hk ved 5200 omdr./min.

TRANSMISSION: Motor til kobling: Kæde 9,5×9,5 mm. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,77:1, 2. gear 10,49:1, 3. gear 7,5:1, 4. gear 5,34:1. Gearkasse til baghjul: Kæde ½"×⁵/₁₆".

BENZINTANK rummer 8,5 liter, heraf 1,7 liter på reserve.

ELEKTRISK ANLÆG: Ampèretimer på akkumulator: 8.

DIMENSIONER: Styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 139 kg.

PRIS: Kr. 2970,— excl. omsætning, kr. 3858,— incl. omsætning. På dollar kr. 5472,—.

JUSTERINGSMÅL.

TÆNDING: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 2,8 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

KARBURATOR: Bing 2 24/38, dyse 110, strålerør 1508, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes 1½ fulde omdrejninger, tomgangsdyse 35.

KØR BEDRE

er en bog, der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel. Pris kr. 4,85

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

MINDRE MOTORSLID MED Mobiloil



TEGNFORKLARING

Motorolier til benzin- og dieselmotorer

A.P.I.: ML, MM, MS, DG

5W	...	= Mobiloil 5W	...	SAE 5W
10W	...	= Mobiloil 10W	...	SAE 10W
Arc	...	= Mobiloil Arctic	...	SAE 20-20W
A	...	= Mobiloil AF	...	SAE 30
AF	...	= Mobiloil A	...	SAE 40
BB	...	= Mobiloil BB	...	SAE 50

Motorolier til dieselmotorer

A.P.I.: DG, DS

S-210	..	= Delvac Oil S-210	...	SAE 10W-20
S-230	..	= Delvac Oil S-230	...	SAE 30

Specialolier til motorcykler

TT	....	= Mobiloil BB To-Takt SAE 50	
		eller Mobil Mix TT	
		(selvblandende)	
D	.....	= Mobiloil D vinter	.. SAE 30
D	.....	= Mobiloil D sommer	. SAE 50

Gearolier

C-80	...	= Mobilube C 80	 SAE 80
C-90	...	= Mobilube C 90	 SAE 90
C-140	..	= Mobilube C 140	 SAE 140

Universelle højtryks-gearolier

GX90	..	= Mobilube GX 80	 SAE 80
GX80	..	= Mobilube GX 90	 SAE 90
GX140	..	= Mobilube GX 140	 SAE 140

Specialprodukter

MF200	.....	= Mobilfluid 200
Epix	.....	= Mobil Epix
MG 1	.....	= Mobilgrease No. 1
MG 2	.....	= Mobilgrease No. 2
MG 3	.....	= Mobilgrease No. 3
MG 4	.....	= Mobilgrease No. 4
MG 5	.....	= Mobilgrease No. 5
MG 6	.....	= Mobilgrease No. 6
MG MP	.....	= Mobilgrease MP
MSA	.....	= Mobil Shock Absorber Oil

TT angiver Mobiloil BB To-Takt. Uden anvendelse af blandede kan benyttes MobilMix TT (selvblandende).

Mærke og model	Årgang	Sommer		Vinter	
		Motor	Gear	Motor	Gear
ADLER					
M 100	(1:25) 1950—	TT	C-90	TT	C-90
M 125	(1:25) 1952—	TT	C-90	TT	C-90
M 150, M 200	(1:25) 1952—	TT	C-80	TT	C-80
M 250	(1:25) 1953—	TT	C-80	TT	C-80
A.J.S.					
Twin	1953—	D	D	A	D
Twin	1949—52	BB	D	A	D
Andre modeller	1948—	D	D	A	D
Ældre modeller		D	MG2	BB	MG2
AMBASSADOR					
200 ccm	(1:20)	A	C-140	A	C-140
ARDIE					
B 252, BD 175	(1:25) 1952—	TT	C-90	TT	C-80**
B 250, B 251, B 125	(1:25) 1950—52	TT	C-90	TT	C-90
**Under ÷ 10° C: Arc					
ARIEL					
Square Four (1953)—Twins (1954—)	1953—	BB	BB	A	BB
200 ccm Colt	1954—	D	BB	A	BB
Alle andre modeller	1953—	D	D	BB	D
Square Four	1939—52	BB	MG2*	A	MG2*
Twin	1948—53	BB	MG2*	A	MG2*
Alle andre modeller	1937—52	D	MG2**	BB	MG2**
*Burman type GB 6 eller 7			BB		BB
**Burman type GB 5 eller 6			D		D
BISMARCK (se ILO eller Sachs)					
	1949—				

Den erfarne motorcyklist holder sig til Mobiloil-tabellen

MINDRE MOTORSLID MED Mobiloil



Mærke og model	Årgang	Sommer		Vinter	
		Motor	Gear	Motor	Gear
B.M.W.					
R 25/3	1953—	AF	AF	Arc	Arc
R 25, R 25/2	1950—52	AF	AF	Arc	Arc
R 24	1949—50	AF	AF	Arc	Arc
R 51/3	1951—	AF	AF	Arc	Arc
R 51/2	1949—51	AF	AF	Arc	Arc
R 67, R 67/2	1951—	AF	AF	Arc	Arc
R 68	1952—	AF	AF	Arc	Arc
NB. Bagakselhus: Model R 24: AF					
Alle andre modeller: GX90					
B. S. A.					
Twins	1947—	BB	BB	A	A
Bantam og Bantam Major	(1:20)	D	D	D	D
Øvrige 1-cyl.	1946—	D	D	A	A
Ældre modeller		D	D	BB	BB
C.Z.					
125 ccm og 150 ccm	(1:20) 1949—	TT	C-90	TT	C-90
DISA					
m. Villiers motor	(1:20) 1952—	TT	C-140	TT	C-90
D.K.W.					
RT 125, RT 125W	(1:25) 1949—	TT	C-90	TT	C-90
RT 175	(1:25) 1953—	TT	C-90	TT	C-90
RT 200, RT 200H	(1:25) 1951—	TT	C-90	TT	C-90
RT 250, RT 250/1	(1:25) 1952—	TT	C-90	TT	C-90
RT 250/2, RT 350	(1:25) 1954—	TT	C-90	TT	C-90
DOUGLAS					
T. 35	1946—	BB	BB	A	BB
Plus model	1946—52	D	BB	A	BB
DURKOPP					
MD 200	(1:25) 1954—	TT	C-80	TT	C-80
MD 150	(1:25) 1951—	TT	C-80	TT	C-80
M 25 A (Ardie B 125)	(1:25) 1951	TT	C-80	TT	C-80
Alle andre typer 1949 og fremefter se ILO og Sachs.					
E.M.W.					
Avo 425 og R 35		AF	AF	Arc	AF
EXCELSIOR					
Courier 147 ccm	(1:20)	A	MG2	A	MG2
Talisman Twin	(1:20)	A	D	A	D
Villiers	(1:20)	A	C-140	A	C-140
Spryt	(1:24)	A	D	A	D
4-takts modeller		D	C-140	BB	C-140
FICHTEL og SACHS: Se Sachs					
F.N.					
250 ccm, 350 ccm, 450 ccm		D	*	D	*
*Smøres fra motoren					
FRANCIS BARNETT					
Cruiser 224 ccm	(1:20)	A	A	A	A
Falcon 70 og andre modeller	(1:16)	A	C-140	A	C-140

Den erfarne motorcyklist holder sig til Mobiloil-tabellen

MINDRE MOTORSLID MED Mobiloil



Mærke og model	Årgang	Sommer		Vinter	
		Motor	Gear	Motor	Gear
GILLET					
150 ccm	(1:12)	TT	C-90	TT	C-90
250 ccm	(1:12)	TT	C-90	TT	C-90
GNOME RHONE					
R3/125 ccm og R4/125 ccm	(1:16)	TT	C-140	TT	C-90
L58/175 ccm	(1:16)	TT	C-140	TT	C-90
GÖRISCHE (se ILO eller Sachs)	1949—				
GUZZI (se Moto-Guzzi)					
HARLEY DAVIDSON					
125 ccm	(1:24)	1939—51	AF AF	AF AF	AF AF
Topventilede motorer	1939—51	AF AF	AF AF	AF AF	AF AF
Sideventilede motorer	1939—51	BB AF	BB AF	BB AF	BB AF
HECKER					
V 200 ccm	(1:25)	1950—52	TT C-140	TT C-140	TT C-140
Alle andre modeller 1949 og fremefter se ILO					
HERCULES (se ILO)					
HOFFMANN					
MP 250 Gouverneur	1953	A C-80	A C-80	A C-80	A C-80
MF 10/98: se ILO eller Sachs (1949—50)					
Alle andre typer se ILO 1949—					
HOREX					
Regina	1950—	A C-80	A C-80	A C-80	A C-80
SB 35	1948—50	BB BB	BB BB	AF AF	AF AF
HUSQVARNA					
281	1953—	D Arc	D Arc	D Arc	D Arc
2-takt		D D	D D	D D	D D
4-takt		D D	D D	AF D	AF D
IFA					
RT 125	(1:25)	TT AF	TT AF	TT AF	TT AF
ILO MOTORER					
FP 50	(1:25)	1953—	TT	TT	
G 50	(1:25)	1954—	TT C-80	TT C-80	
FM 48 E, FM 60 E	(1:25)	1954—	TT A	TT A	
FM 48 F, H 48 E	(1:25)	1953—	TT A	TT A	
F 60 F, H 60 E	(1:25)	1953—	TT A	TT A	
FM 48, H 48, F 60	(1:25)	1951—	TT MG5	TT MG5	
FM 100, FM 120	(1:25)	1938—	TT Epix	TT Epix	
FM 100 K, FM 100 KV	(1:25)	1951—	TT Epix	TT Epix	
FM 120 K, FM 120 KV	(1:25)	1949—	TT Epix	TT Epix	
MG 125 E, MG 125 S	(1:25)	1939—52	TT Epix	TT Epix	
MG 125 F, MG 125 V	(1:25)	1950—52	TT Epix	TT Epix	
MG 125 EF, MG 125 VF	(1:25)	1953—	TT Epix	TT Epix	
MG 150, MG 150 V, MG 150 L	(1:25)	1952—	TT Epix	TT Epix	
MG 175, MG 175 F, MG 175 TF	(1:25)	1950—	TT Epix	TT Epix	
M 175, M 175 V, M 175 H	(1:25)	1952—	TT A	TT A	
M 200, M 200 V, M 200 V 3 R	(1:25)	1952—	TT A	TT A	
M 250	(1:25)	1952—	TT A	TT A	
M 2/125	(1:25)	1952—	TT A	TT A	
INDIAN					
Brave	1954—	BB		BB	
Brave	1951—53	BB GX 140	BB GX 140	BB GX 140	BB GX 140

Den erfarne motorcyklist holder sig til Mobiloil-tabellen

MINDRE MOTORSLID MED Mobiloil



Mærke og model	Årgang	Sommer		Vinter	
		Gear	Motor	Motor	Gear
JAMES					
Colonel 224 ccm	(1:20)	A	A	A	A
Commando Captain og øyr. modeller	(1:20)	A	C-140	A	C-140
J.A.P.					
2-takts motorer	(1:16)	A		A	
JAWA					
350 ccm, 250 ccm, 150 ccm, 125 ccm ..	(1:20)	1951	TT	BB	TT
500 ccm	1952—	BB	BB	Arc	Arc
MAICO					
Taifun 350 og 400	1954—	TT	C-90	TT	C-80
M 200 S og T, MB 200, M 250 S	(1:25)	1953—	TT	C-90	TT
M 175 S og T, M 175 F-Passat	(1:25)	1954—	TT	C-90	TT
M 175	(1:25)	1952—53	TT	C-90	TT
MATCHLESS					
Twin	1953—	D	D	A	D
Twin	1949—52	BB	D	A	D
Andre modeller	1948—	D	D	A	D
Tidligere modeller		D	MG2	BB	MG2
MOTOBECANE	1939—50	BB	C-140	A	C-90
MOTO-GUZZI					
250—500 cm	1953—	A	BB	A	A
M.V. Agusta					
Pullmann	(1:25)	1947—	A	BB	A
NEW HUDSON	(1:16)	A	C-140	A	C-140
NIMBUS		A		Arc	
Bagakselhus: MG MP					
NORMAN					
m. Anzanimotor	(1:16)	A	A	A	A
m. Villiersmotor	(1:20)	A	C-140	A	C-140
NORTON					
International		D	D	BB	D
Andre modeller		BB	BB	A	BB
N.S.U.					
Quickly	(1:25)	1954—	TT	C-80	TT
Quick	(1:25)	1946—53	TT	C-90	TT
101 OSB Fox 4-takt	(1:25)	1949—	Arc	Arc	C-90
125 ZB Fox 2-takt	(1:25)	1951—	TT	C-90	TT
125 ZDB	(1:25)	1948—50	TT	C-90	TT
201 ZB Lux	(1:25)	1951—	TT	C-80	TT
251 OSB Max	(1:25)	1953—	A	Arc	Arc
251 OSL	(1:25)	1948—52	A	½ Epix + ½ A	½ Epix + ½ A
*351 OS-T Konsul I	1951—	BB	C-140	A	C-140
*501 OS-T Konsul II	1951—	BB	C-140	A	C-140
*Kobling: C-140					
N.V.					
125—250 ccm	(1:25)	1952—	TT	C-90	TT

Den erfarne motorcyklist holder sig til Mobiloil-tabellen

MINDRE MOTORSLID MED Mobiloil



Mærke og model	Argang	Sommer		Vinter	
		Motor	Gear	Motor	Gear
PANTHER					
»65«		D	MG2	A	MG2
»75« og »100«		D	D	A	D
PEUGEOT					
125 og 175 ccm	(1:16) 1938—50	TT	BB	TT	A
PHANOMEN (se ILO eller Sachs)					
PUCH					
250 TF	1950—53	D	D	AF	AF
250 SGS	1954—	D	D	AF	AF
175 SV	(1:25) 1953—	TT	D	TT	D
175 SVS	(1:25) 1953—	TT	D	TT	D
150 TL	(1:25) 1953	TT	BB	TT	BB
ROYAL ENFIELD					
Twins	1949—	BB	BB	A	BB
2-takts modeller	(1:25) 1939—52	D	MG2	D	MG2
Øvrige modeller	—1952	D	D	BB	D
RUDGE					
Autocykle	(1:16)	A	*	A	*
Andre modeller		D	D	BB	D
*Kobling: C-140					
SACHSMOTOR					
Famo M 50	(1:25) 1953—	TT	Epix	TT	Epix
Sachs 100	(1:25) 1950—52	TT	Epix	TT	Epix
98 ccm	(1:25) 1947—49	TT	Epix	TT	Epix
Sachs 50	(1:25) 1953—	TT	GX90	TT	GX90
Sachs 150	(1:25) 1953—	TT	GX90	TT	GX90
SM 51	(1:25) 1951—52	TT	GX90	TT	GX90
Sachs 175	(1:25) 1953—	TT	GX90	TT	GX90
SITTA (se ILO)					
SUNBEAM					
S. 7 og S. 8	1952—	D	BB	A	BB
Kardantræk: C-140					
TORNAX (se ILO)					
TRIUMPH					
Twins	1954—	A	A	Arc	A
Terrier 150 ccm	}	A	A	Arc	A
Tiger Cub 200 ccm		BB	BB	A	BB
Ældre Twins		D	D	BB	D
Andre 1-cyl.					
T.W.N.					
BDG 125 L/SL	(1:20) 1953—	TT	C-90	TT	C-80
BDG 125 H	(1:20) 1951—	TT	C-90	TT	C-80
BDG 125	(1:20) 1950—51	TT	C-90	TT	C-80
B 125	(1:25) 1949—50	TT	C-90	TT	C-80
Cornet 200	(1:20) 1953—	TT	C-90	TT	C-80
BDG 250 L	(1:20) 1953—	TT	C-90	TT	C-80
BDG 250 H og S	(1:20) 1951—	TT	C-90	TT	C-80
BDG 250	(1:20) 1949—51	TT	C-90	TT	C-80
Boss 350	(1:20) 1954—	TT	C-90	TT	C-80
Forgaffel: hydr.: MSA					
gummi: 10W					

Den erfarne motorcyklist holder sig til Mobiloil-tabellen

MINDRE MOTORSLID MED Mobiloil

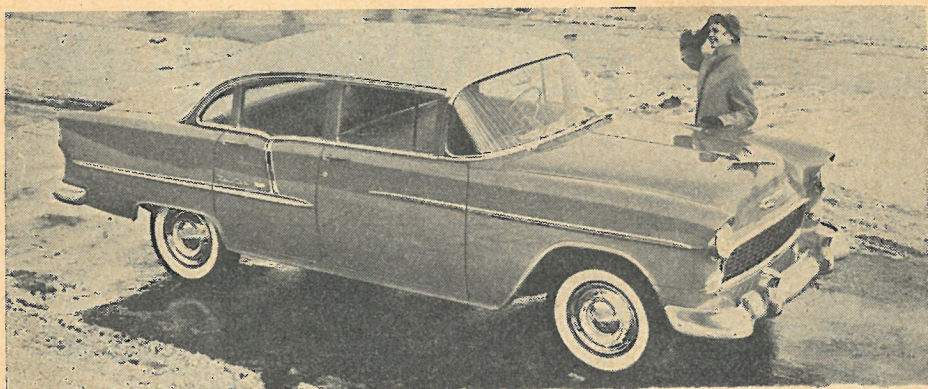


Mærke og model	Årgang	Sommer		Vinter	
		Motor	Gear	Motor	Gear
UNIVERSAL B 30, B 40, B 50		AF	BB	A	BB
VELOCETTE					
Model LE	1949—	A	D	A	D
Andre modeller	1946—	BB	BB	A	BB
VICTORIA					
KR 125 »Bi-Fix«	(1:25) 1951—	TT	Arc	TT	Arc
Vicky I og II	(1:25) 1953—	TT	C-80	TT	C-80
Mofa V 99 og »Fix«	(1:25) 1950—52	TT	Arc	TT	Arc
KR 26 N Aero og KR 26 N Sport Aero	(1:25) 1953—	TT	Arc	TT	Arc
KR 25 HM Aero	(1:25) 1948—51	TT	Arc	TT	Arc
V 35 »Bergmeister«	1953—	AF	C-80	Arc	C-80
VILLIERS					
2-takts motorer	(1:20)	A		A	
Andre motor gearsæt	(1:20)	A	C-140	A	C-140
1 H 224 motor gearsæt	(1:20)	A	A	A	A
VINCENT-HRD		D	BB	A	BB
ZUNDAPP					
Comfort	(1:25) 1953—	TT	C-90	TT	C-80
Norma-, Elastic- og DB 200-serien ..	(1:25)	TT	C-90	TT	C-80
KS 601	1950—	AF	C-90	Arc	C-80

SCOOTERE

BELLA	(1:25) 1953—	TT	C-90	TT	C-80
DIANA	(1:25) 1954—	TT	C-80	TT	C-80
FAKA (se under motorcykler: ILO) ..	(1:25)	TT		TT	
FULDA MOBIL (se under motorcykler: ILO, M200V3R)		TT	A	TT	A
GOGGO	(1:25) 1951—	TT	A	TT	A
GORGI	(1:25)	TT	BB	TT	BB
HEINKEL					
Tourist	1953—	AF		A	
LAMBRETTA	(1:20) 1947—	AF	AF	AF	A
MAICOMOBIL	(1:25) 1950—	TT	C-80	TT	C-80
MESSERSCHMITT	(1:25) 1953—	TT	C-90	TT	C-90
M.V. Augusta	(1:25) 1947—	A	BB	A	AF
PARILLA, 125 ccm, 150 ccm	(1:16) 1949—	A	AF	A	A
PUCH	(1:25) 1952—	TT	D	TT	D
RUMI	(1:25)	TT	A	TT	A
RÖHR (se under motorcykler: ILO) ..	(1:25)	TT		TT	
SITTA (se under motorcykler: ILO) ..	(1:25) 1949—	TT	MG5	TT	MG5
SWALLOW	(1:16)	A	C-140	A	C-140
VENUS (se under motorcykler: Sachs)	(1:25) 1953—	TT		TT	A
VESPA	(1:16) 1945—	TT	A	TT	

Den erfarne motorcyklist holder sig til Mobiloil-tabellen

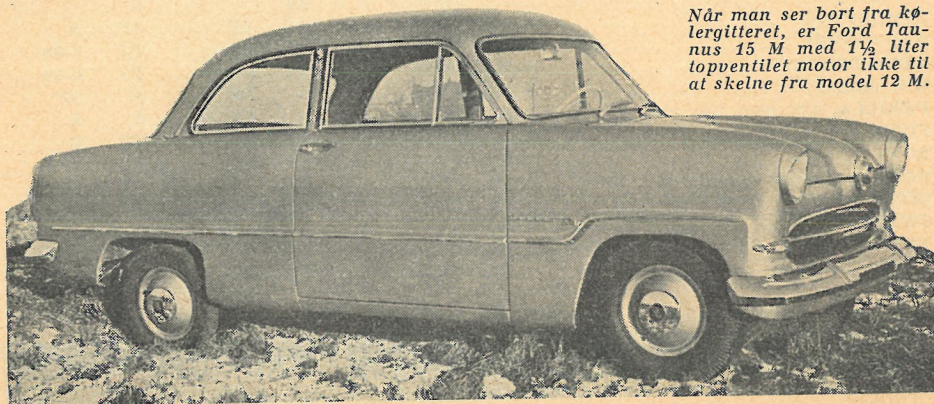


Den nye Chevroletmodel har smukke, rene linier, og man kan glæde sig over den beherskede anvendelse af chrom.

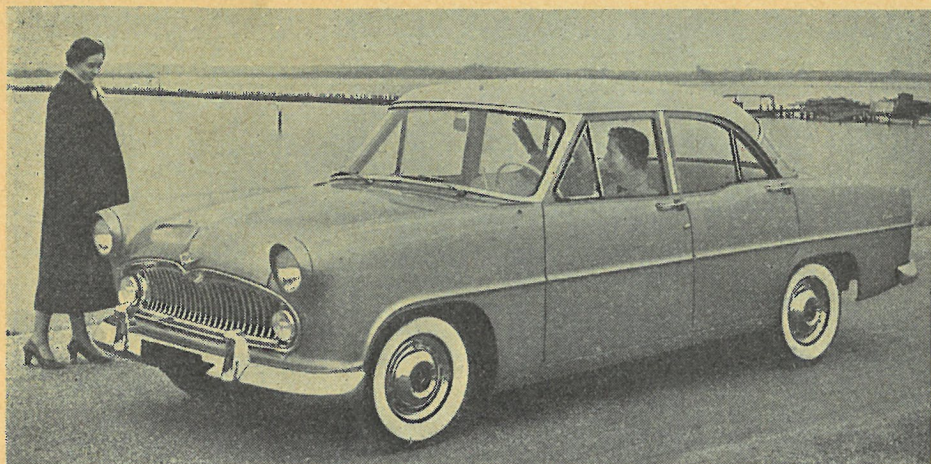
Ford og GM viser 1955 modellerne i skarp konkurrence

Den opmærksomme iagttager vil ikke kunne undgå at lægge mærke til den kamp, der finder sted mellem Ford og General Motors — en kamp ikke alene om det amerikanske, men tillige også om det europæiske marked. Hvordan slaget udvikler sig på den amerikanske front kan være os forholdsvis ligegyldigt, eftersom amerikanske vogne betyder så uendelig lidt på det danske marked, men så meget mere interesserende må vi følge udviklingen i »de to stores« europæiske produktion. General Motors europæiske våben er først og fremmest Opel Olympia, Rekord og Kaptajn, og i den mellemstore klasse de to Vauxhall modeller. Ford har et noget større program med de engelske Anglia og Prefect i den lille klasse, Consul og Zephyr i mellem-

klassen, den tyske Ford Taunus og den franske Vedette. »Krigens« hårdeste fase foregår for øjeblikket på den tyske front nærmere betegnet mellem Taunus og Olympia/Rekord. Den første udvikling i konkurrencen kunne den teknisk kyndige bilist kun trække på smilebåndet af, eftersom såvel Ford som Opel gik over til at udregne motorernes ydelse efter SAE-systemet, og såvel Taunus som Olympia fik pludselig flere hk uden at der var rørt en skrue i vognen. Ifølge SAE-systemet afprøves motorerne som bekendt med fri udblæsning, uden ventilator, dynamo og vandpumpe, medens man efter den tyske norm DIN afprøver motorerne med fuldt udstyr og lyddæmper. Resultatet bliver naturligvis, at en og samme motor giver flere



Når man ser bort fra kølergitteret, er Ford Taunus 15 M med 1½ liter topventilet motor ikke til at skelne fra model 12 M.

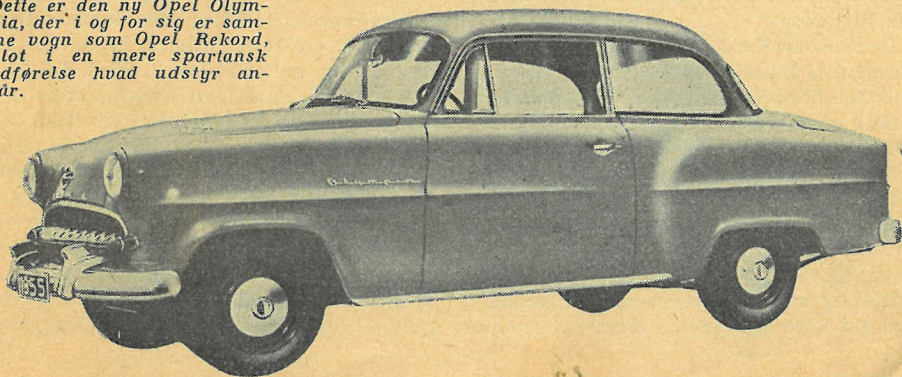


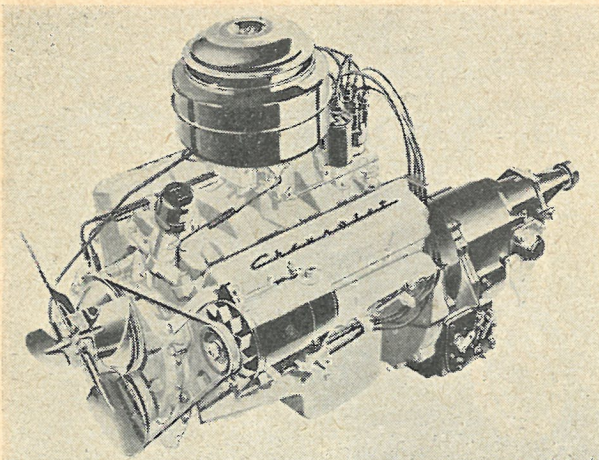
Vedette Versailles med V-8 motor. Boring 66,04 mm, slaglængde 85,73 mm, slagvolumen 2.353 ccm. Kompressionsforhold 7,2:1, effekt 80 hk ved 4.600 omdr./min. Forhjulsophængningen er efter samme konstruktion, som vi kender det fra de engelske Fordmodeller, og karosseriet er selvbærende.

hk efter SAE-systemet end efter DIN-systemet — men trækraften er den samme. Da der ikke var flere heste at hente på den måde, måtte man gå over til at forbedre motorerne, således at de virkelig gav et større drejningsmoment og en forøget hestekraft for på den måde at tækkes den større købekreds. Det sidste skud på stammen er Taunus 15 M, der i og for sig er den samme vogn som Taunus 12, blot med en topventilet 1½ liter motor i stedet for den tidligere sideventilede motor på 1172 ccm. Medens man således kunne tage det med ro, at den gamle sideventilede Taunus motor fra 35 hk (DIN) røg op til 43 hk (SAE) uden andre forandringer, må den topventilede 1½ liter motor på 60 hk (SAE) give anledning til visse bekymringer, såvel som Opel Rekord og Olympia har taget munden

fuld med sine 51 hk (SAE). Sagen er nemlig den, at hverden Opel Olympia, Opel Rekord eller Ford Taunus med sine øvrige egenskaber kan leve op til disse kraftige motorer, og begge fabriker har derfor kastet sig ud i et slagsmål, der absolut ikke medfører noget godt for det store (og uvidende) bilpublikum. I forbindelse med de to modeller nævnes der tophastigheder på 128—130 km/t., hvilket ikke står i noget rimeligt forhold til de øvrige køreegenskaber. Når Ford nu har to modeller, den noget luksusbetonede 15 M, med topventilet 1½ liter motor og den mere behersket udstyrede og derfor mere prisbillige 12 M, har Opel fabrikernes modtræk været en mere spartansk udstyret udgave af Rekord'en, der sendes på markedet under betegnelsen Opel Olympia. I virkeligheden er Opel Re-

Dette er den ny Opel Olympia, der i og for sig er samme vogn som Opel Rekord, blot i en mere spartansk udførelse hvad udstyr angår.





Chevrolet's topventilede V-8 motor på 150 hk benyttes først og fremmest i forbindelse med Chevrolet's automatiske transmissions-system, der er udformet som en torque converter. Boring 95,25 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 4340 ccm. Kompressionsforhold 7,25:1.

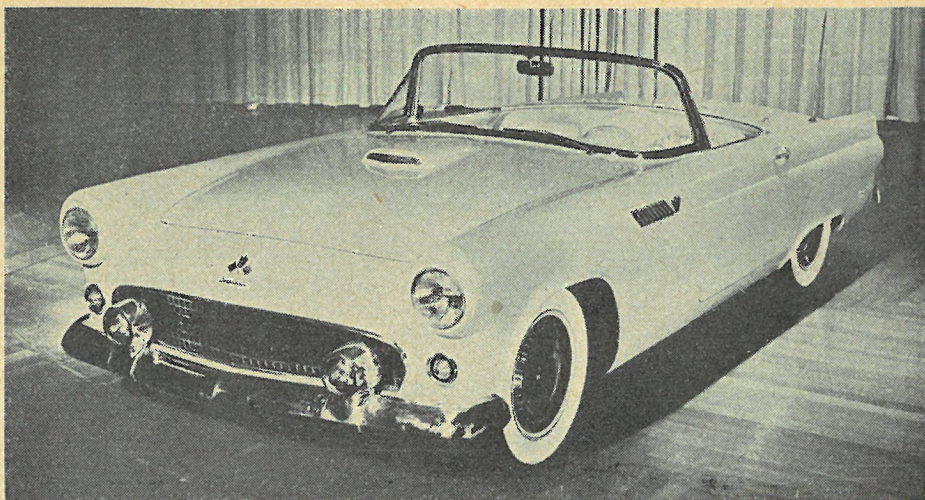
kord og Opel Olympia nøjagtig den samme vogn, når man ser bort fra udstyret og visse pyntelister her og der. Den ny Olympia koster på købstilladelse kr. 12.360,— og på dollarpræmiering kr. 16.620,—, hvilket på indkøbstilladelse vil sige en prisreduktion på kr. 1.000,— i forhold til Opel Rekord. Den sideventilede Taunus 12 M koster på indkøbstilladelse kr. 12.750,— (incl. omsætningsafgift) og på dollarbasis kr. 18.100,—, medens den topventilede 1½ liter Taunus 15 M på indkøbstilladelse incl. omsætningsafgift koster kr. 13.823,— og på dollarbasis kr. 19.700,—.

På den engelske front udvikler slaget sig på en betydelig mere kultiveret og reel måde, eftersom såvel Vauxhall som Ford modellerne er uændrede hvad de afgørende tekniske specifikationer angår, og for begge de to kampaners engelske produktion gælder det, at der er fuld harmoni mellem motorstørrelse, effekt og køreegenskaber. En ren nøgtern bedømmelse vil endda vise, at de små engelske Ford modeller, Anglia og Prefect, udmærket kunne tåle den tyske 1½ liter motor.

De franske Ford fabriker kom for godt en måneds tid siden med den helt nykonstruerede Ford Vedette, som vi allerede har omtalt, men vi kan nu yderligere oplyse, at denne vogn, der er baseret på en selv bærende konstruktion monteret med en V-8 motor, findes i tre udgaver, nemlig Versailles, Trianon og Regence. Versailles og Trianon er i og for sig én og samme vogn, vogn, blot er Trianon en mere spartansk udførelse af Versailles modellen. Regence er i det store og hele den samme vogn som

Versailles, men der er foruden det mere raffinerede udstyr også visse ændringer i karosseriet. Vedette modellernes V-8 motor har en effekt på 80 hk ved 4600 omdr./min., og egenvægten er 1175 kg. Efter sigende skal den franske Ford være en ret ekseptionel vogn hvad køreegenskaber angår, og de danske Ford fabriker har lovet os en model til prøvekørsel i løbet af foråret.

De danske Ford fabriker afholdt en smuk udstilling i KB Hallen i København, og man havde der lejlighed til at stifte bekendtskab med de amerikanske 1955 modeller, der dog ikke får den helt store praktiske betydning for det danske publikum. Samtlige amerikanske Ford modeller er monteret med topventilede V-8 motorer eller med seks-cylindrede rækkemotorer, og en bemærkelsesværdig forbedring i karosseriernes udformning er det såkaldte panoramavindspejl, hvor den buede frontrude er ført et godt stykke tilbage til de lodretstående sidesprosser. Dette giver et langt bedre udsyn til siden og på grund af sprossernes placering bliver der ingen »døde vinkler« i synsfeltet. En ret bemærkelsesværdig vogn er Ford Thunderbird, der i sin udførelse er en mellemting mellem en tresædet coupe og en cabriolet, eftersom kaleschen er erstattet af et hårdt, aftageligt tag i glasfiber-plastic. Hatten af for Ford! — man har hverken i brochurer eller andet steds benævnt Thunderbird som en sportsvogn, skønt køreegenskaberne skal være ret ekseptionelle og på trods af, at de ydre linier kunne berettigede til denne titel. I visse kredse vil man dog protestere mod,

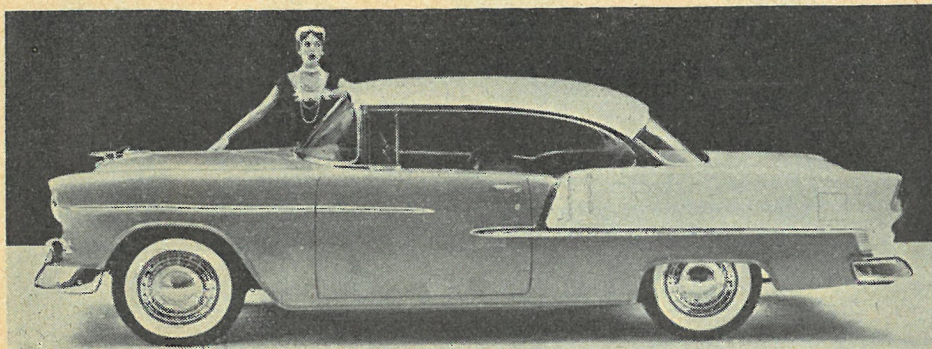


Den lange og lave Ford Thunderbird hører med sine kun tre plader hjemme i luksusklassen, men i Amerika, hvor man ofte har to vogne i familien, spiller dette naturligvis ingen rolle.

at en bil benævnes som sportsvogn, når den er forsynet med tre fremadgående gear eller med automatisk gearkasse.

De amerikanske General Motors fabriker kom med en virkelig nyhed på Chevrolet's 1955 model, idet man for første gang i 35 år forlader rækkemotoren, der i næsten hele dette tidsrum har været en seks-cylindret, topventilet motor, og i 1955 modellen finder vi en V-8 motor med topventiler og en effekt på 150 hk ved 4400 omdr./min. Den topventilede, seks-cylindrede række-motor benyttes dog stadig i modellerne med synkromesh gearkasse. Såvel chassisrammen som karosseriet er nykonstrueret på Chevrolet's 1955 modeller, og ifølge fabrikkens opgivelser skulle chassisrammen være mere vridningsstabil og dog lettere,

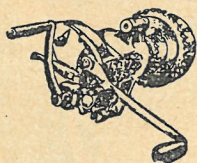
medens karosserierne er lavere end på de tidligere modeller. Også Chevrolet har panoramavindspejl, og for både Ford's og Chevrolet's vedkommende har konstruktørerne være mere mådeholdende ved kølergitterets udformning og ved antallet af pyntelister. Begge fabriker har dog indført det sidste raffinement på automobilerens område, nemlig imiterede jetindtag, der skal give blandt andet bagskærmene udseende af en jetmotor. Ford har dog udbygget denne tekniske mulighed, ved at bringe det imiterede jetindtag ovenpå taget af en enkelt af sine modeller. Tænk, hvis man nu ikke havde ladet sig nøje med en imitation, men virkelig havde benyttet dette højtliggende og derfor mest støvfri sted til vognens ventilation.



Chevrolet Bel Air sports coupé. Som det ses, kan hele siden af vognen holdes åben for frisk luft under promenadekørsel.

MOTORCYKLE-RESERVEDELE

Gearkasser



2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$ -5 hk Albion Burman, BSA,, getrag

FOR ALLE MÆRKER



10000 sæt gearkassehjul

for BSA, Burman, Albion, F.N., Triumph, Rudge, Harley D, New-Imperial, Douglas, Sturmev-Archer m. m.



Kæder

magnet- og dynamokæder samt for- og bagkæder. Alle størrelser.

Skærme



polerede aluminiumsskærme, sortlakerede m. midterribbe, rå skærme, alle størrelser.

Alt i originale reservedele for

Stort lager af DKW reservedele



1000 Kædehjul

motor-, gearkasse-, og bagkædehjul på lager for de fleste motorcykler

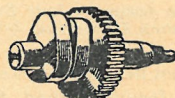


Aftrækkere



Racerpuder

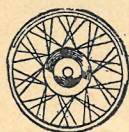
med svaj som illustreret, kr. 34,50



Knasthjul

AJS-ARIEL-BSA - JAP-RE Harley D-Rudge m. fl.

Motorforhandlere mekanikere — motorfolk!
Vi fører alt i nye dele fra de mindste ting til hele motorer, stel og forgaller. Til ældre motorcykler har vi i mængder af brugte dele fra overskudslagrene til billige priser: topstykker, cylindre, plejlstænger, krumtapshuse, gearkasser, gearkassede dele m. m.



Brugte for- og baghjul



Brugte cylindre

AJS-BSA-Ariel-Royal Enf.-Rudge m. fl.



Topstykker

AJS - BSA - Jap - Rudge m. fl.



Brugte krumtapshuse

m. svinghjul, fl. mærker AJS-Ariel-BSA-Jap m. fl.



Ca. 500 pilotdragter på lager

Skriv efter vort 1955 katalog — sendes gratis overalt

Import — export — fabrikation — en gros — en detail

Danmarks største forsendelsesforretning i motorcykle-reservedele med den bedste post-ordre service

J. A. HANSEN

Motorcykle-reservedele

HOLBÆK — TLF. 1018-1618 (4 lin.)

Teknisk BREVKASSE

Spørgsmål til „Teknisk Brevkasse” besvares kun,
når der medsendes svarporto.

Jeg tillader mig herved at spørge om det er tilrådeligt at sætte en sidevogn med 19" hjul på en motorcykle med 16" hjul, eller kan man få sidevogne med 16" hjul, og hvad er prisen på sidstnævnte med varelad. På forhånd tak.

I. F., Herlev.

Rent kørselsmæssigt er det ligegyldigt om en sidevogn er monteret med 16" eller 19" hjul, når den skal bespændes på en motorcykle med 16" hjul, men det vil naturligvis være mest praktisk at køre med samme hjulstørrelse som på maskinen, eftersom dette giver mulighed for dæk-ombytning. En Bender luksussidevogn med 16" hjul koster kr. 1100,— plus omsætningsafgift, og en letvægtssidevogn med varelad koster kr. 685,— med bespændinger og lad.

Jeg har en »Road Rocket«, jeg ser, at De i brevkassen sætter dens tophastighed til 160 km, er det ikke en forveksling med 500 ccm »Shooting Star«. Road Rocket skulle jo være en videreudvikling af »Super Flash«, og den ved jeg med bestemtthed kan køre mindst 180 km, da jeg selv har kørt med en fart af ca. 177 km uden tophast på en sådan. Hvad anslår SMJ at »Road Rocket« kan køre, min er ikke tilkørt endnu. Hvor mange hk udvikler 650 ccm »Thunderbird«? Min »Road Rocket« er vanskelig at starte, efter at jeg har haft karburatoren rensat for vand, kun hvis jeg lukker helt op for luften og giver en masse gas, kommer den omtrent med det samme. Hvad kan årsagen mon være? Tomgangen er heller ikke så god som i begyndelsen, det er som om den kan gå på en cylinder til tider, det kan dog afhjælpes lidt ved at give den lidt flere omdrejninger, så er det som om det går væk. Karburatoren er sam-

let rigtig. Skal maskinen have ventiler stillet ved varm motor, den har letmetaltopstykke, og hvad er afstanden? Håber ikke at det gør noget med mine mange spørgsmål, jeg venter i spænding på svar.

G. D., Løgumkloster.

Det er ikke nogen fejlagtig opgivelse, når vi oplyser, at en Road Rocket maksimalt kører 160 km/t. Fabriken opgiver 160 km/t.—168 km/t. i liggende stilling. En Shooting Star kører i oprejst stilling 137 km/t. og i racerstil (liggende stilling) 153 km/t. — stadig efter fabrikens opgivelser. Når De har kørt hurtigere på en Super Flash, skyldes det at De har rettet Dem efter speedometret, der under alle omstændigheder viser fra 10 til 20 pct. for meget.

Deres Road Rocket får sikkert for fed tomgangsblending, prøv at skrue luftskruen lidt udefter. Ventilerne på den omtalte maskine skal stilles ved kold motor, og spillerummet skal være 0,008" for både indsugning og udblæsning.

En Triumph Thunderbird udvikler 34 hk ved 6300 omdr./min.

For nogen tid siden meddelte vi, at samtlige de sidevognslygter, der er i handelen var godkendt, men det viser sig, at der er forskellige modeller af navnløst fabrikat, der ikke er blevet godkendt af justitsministeriet, og endvidere har vi erfaret, at den sidevognslygte, der bliver godkendt i København bliver kasseret i Århus og omvendt. Vi skal derfor give oplysning om de foreskrevne retningslinier for sidevognslygter, der er følgende: Lysåbningen skal være 20 cm², og lampen skal være på 15 watt, såfremt lygten ikke er forsynet med reflektor, og på 5 watt, såfremt lygten har reflektor.

De bedes venlig besvare følgende spørgsmål.

1. Har en motorcykle mere trækraft, når den går uden udstødningsrør. Jeg si-nej, da en motor skal have en vis modstandskraft igennem udstødningsrøret og lydpotte for at få den rigtige trækraft. Mine kammerater siger det modsatte, iøvrigt mener jeg, at et lignende spørgsmål er blevet behandlet i teknisk brevkasset.

2. Hvad skal jeg gøre for at få cylinderlakken til at holde på et støbejerns-topstykke, det vil blive ved at skalle af, selv om det er rensset for rust. Kan sølvbronze bruges i stedet for cylinderlak.

3. Hvilket indregistreringsbogstav kører frk. Inger-Lise med på sin BSA. Hendes beretninger følger jeg med største interesse, da jeg selv er BSA-ejer.

F. J., Haderslev.

En fire-takt motor vil have større trækraft på fri udblæsning, når man vel at mærke ændrer karburatorindstillingen i overensstemmelse med den frie udblæsnings krav.

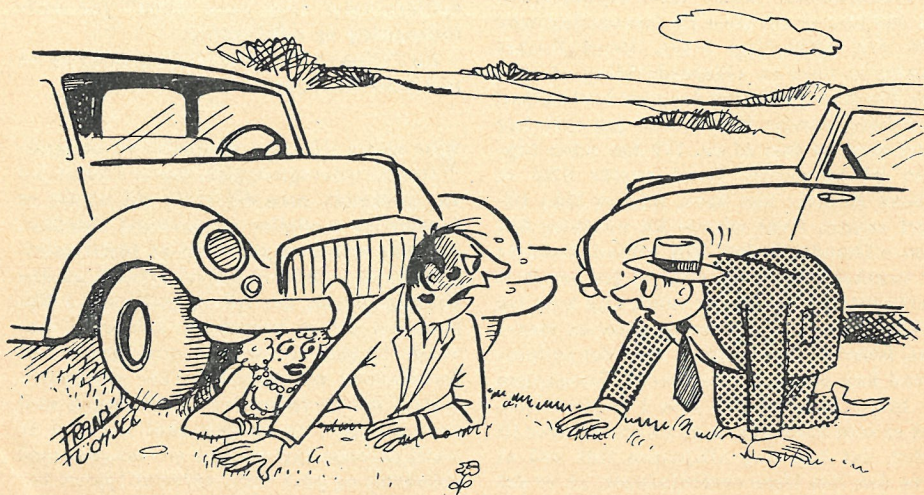
Det er kun de dobbeltstemplede to-takt motorer, som man med fordel kan give fri udblæsning, medens de almindelige tværskyllede to-takt motorer skal have en ganske bestemt lydpotte, der er konstrueret i overensstemmelse med motorens skyllesystem — der skal været et bestemt stavtryk i udblæsningssystemet, for at motoren når sin fulde ydeevne.

De må for alt i verden ikke benytte sølvbronze i stedet for sort cylinderlak til et topstykke. Det lyder mærkeligt, men varmen ledes ikke tilstrækkeligt bort fra et topstykke, der er malet med sølvbronze, medens den største varmeafgivelse finder sted, når topstykket er lakeret sort. Det er et gammelt tuningstrick at benytte sølvbronze til cylindre eller motorblokke i det hele taget, hvis disse dele køles for meget under driften. Topstykket skal være rent og absolut frit for fedt, inden det lakeres, og hvis De kan få fat i den slags lak, man benytter til rekylgeværer og lignende, er De på den sikre side.

Inger-Lise kører på engelske nummerplader, da hendes BSA er anskaffet i England (uden omsætningsafgift).

I bladet for januar d. å. oplyser De over for en spørger, der er ejer af en ny BMW 51/3 (på side 36, brevet er uden mærke), at der gives en ganske speciel olie til brug ved overvintring af maskinen. Jeg har selv forgæves eftersøgt en sådan olie hos forskellige olieforhandlere, men ingen kender til en sådan olie. Jeg ved godt, at bladet ikke ønsker at reklamere mere for et mærke end for et andet, men vil De så ikke være så elskværdig at oplyse mig oliebetegnelsen inden for nogle forskellige mærker?

I samme svar oplyser De, at man med en luftkølet motor skal vente lidt med motoren snurrende i tomgang, inden man begynder at køre, hvis man vil være god ved

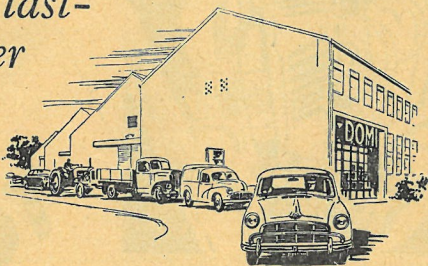


DOMI repræsenterer førende mærker

*i person-, vare- og last-
vogne samt traktorer*

Hvilken vogn De end har brug for — en vogn i den laveste — eller en vogn i mellemprisklassen. en stor luksuspersovogn, en lastvogn med benzin- eller dieselmotor — så kan De altid være sikker på at finde den helt rigtige model mellem de førende verdensmærker, som DOMI repræsenterer. Det er vogne, der har været populære i en menneskealder og har bevist deres konkurrenceevne overalt og under alle forhold.

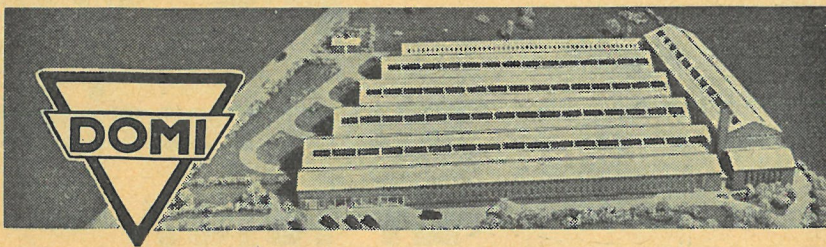
Fra Nuffield i England — Europas største automobilfabriker — kommer de berømte »quality first« Morris vogne — Minor, Cowley, Oxford og Six, de fornemme og aristokratiske Wolseley og Riley, de lækre verdensberømte MG sportsvogne, Morris vare- og lastvogne, samt Nuffield traktoren.



Fra Borgward fabrikkerne — en af Tysklands største automobilkoncerner — kommer Borgward persovogne, varevogne og lastvogne.

Og endelig er Chrysler i Amerika og England — hvis ingeniører altid har været pionerer inden for den automobiltekniske forskning — repræsenteret med Chrysler og Chrysler-Plymouth persovogne og Fargo vare- og lastvogne. —

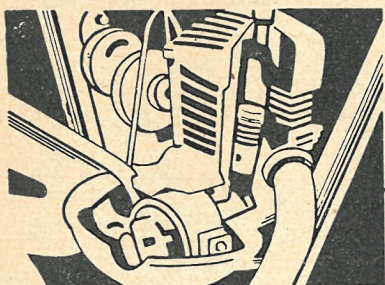
Se disse kvalitetsvogne hos nærmeste DOMI forhandler — hans kendemærke er den røde DOMI-trekant.



— den danske automobilsamlefabrik,
der importerer fra de tre førende produktionslande.

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S - GLOSTRUP

mod sod- og koksafsætning



Verdens største fabrik
for to-takt motorer,
AUTO-UNION i Tysk-
land, der bl. a. frem-
stiller D.K.W., har of-
ficielt godkendt ESSO-
TO-TAKT OLIE



Esso TO-TAKT OLIE er
det moderne, selvblendende
smøremiddel, der effektivt mod-
virker sod- og koksafsætninger
samt rust og korrosion.

På udstillingen udleveres på
Esso's stand gratis praktiske
kort over blandingsforholdene,
som er uundværlige, når man
kører en To-Takt maskine.

mod tæring af lejer —

DANSK ESSO A/s

maskinen. Ja, der kan man se. Siden Shell (var det vist) i en annoncerække bl. a. meddelte motorejere, at det var overtro og direkte skadeligt at anvende nævnte fremgangsmåde, men at man straks skulle give motoren noget at bestille, for så hurtigt som muligt at få den rette driftstemperatur frem, har jeg fulgt annoncørens råd. I annoncen stod intet om, at der i det stykke var forskel på vand- og luftkølede motorer. I beskrivelser af Folkevognen har jeg flere gange læst, at på grund af luftkølingssystemet opnår folkevognsmotoren hurtigere end vandkølede motorer rigtig driftstemperatur. Dette sammenholdt med Shell-rådet taler faktisk imod Deres råd. Selv om jeg dog altid stoler mest på Dem, er jeg en lille smule i vildrede i dette spørgsmål og kunne godt tænke mig lidt mere forklaring.

Hvad sammenligningen med folkevognsmotoren angår, har jeg ganske vist en fornemmelse af, at det forandrer sagen, at der her findes termostatreguleret køling, men det forklarer alligevel ikke alt.

P. G. E., Frederikshavn.

Den opbevaringsolie, vi omtaler på side 36 i vort januar-nummer, fremstilles af Vacuum Oil Company, og den hedder S-V Sova Kote 501 og 503, eller Esso's fabrikat, der hedder Esso Rust-Ban 623.

Med hensyn til motoropvarmning skal vi gerne gøre nærmere rede for dette spørgsmål. Rent principielt bliver en motor hurtigst varm, når den øjeblikkelig får noget at trække på, og det er grunden til, at man med det samme sætter en bil i gear og lader den køre omrent umiddelbart efter starten. Når det kan betale sig at lade en luftkølet motorcyklemotor køre lidt i tomgang, inden man starter, er grunden den, at den luftkølede motors afkølingssystem er baseret på den forbrændte luft, og man vil derfor ofte kunne opnå en hurtigere opvarmning ved tomgangen end ved almindelig motorbelastning. Når denne fremgangsmåde ikke skal benyttes ved f. eks. blæserkølede scootere eller ved Folkevognen, er det fordi centrifugalblæseren sender køleluft indover cylindrene, også medens motoren går tomgang.

Undertegnede, der i mange år har været ivrig holder af SMJ, vil gerne have svar på nogle spørgsmål. Jeg er ejer af en

BSA Star Twin, årgang 1953, den har kørt 27000 km, og det er den 3. kæde jeg kører med, tror De, den trænger til nye kædehjul endnu? Motoren skal jo afmonteres, for at man kan aftage det forreste kædehjul. Så står der i instruktionsbogen, at ventilspillerummet skal være 10/1000 tm., men gør man det, snakker ventilerne en del, og jeg kan huske, at som ny gik den helt støjfri i motoren. Og en større forhandler har sagt, at jeg godt kan køre med 4/1000 tm. for indsugning og 6/1000 tm. for udstødning, og det har jeg også gjort i længere tid, uden der er sket skade ved det. Jeg har læst i en håndbog om VW ang. ventiler, der stod: jo større varme jo større spillerum, er det rigtigt? Så står der om indstilling af ventilerne på Twin BSA (så godt jeg kan tyde engelsk): drej motoren til den ene ventil åbner helt og stil den anden. Vil det sige, at hvis vi f. eks. har venstre inds. til at åbne helt, skal vi så indstille venstre udst., eller skal vi indstille højre inds.?

Kan man sætte cylindre og stempler fra en Road Rocket i en Star Twin og bruge det samme topstykke og krumtap, og i sligt tilfælde, hvad får man så motoren til at yde.

J. Æ., Pjedsted.

Kædeforbruget på Deres Star Twin ser meget normalt ud, idet man regner en kæde til 10.000 km. Om kædehjulene skal udskiftes, kan vi ikke sige, medmindre vi ser dem, men er tænderne spidse, og vender de som takkerne på en rundsav, skal hjulene skiftes ud. Hvorfor motoren skulle udmonteres for at aftage det forreste kædehjul, kan vi ikke indse.

Vi vil indtrængende råde Dem til at stille Deres ventiler efter fabrikens forskrifter, eftersom adskillige ventiler netop på den omtalte BSA model, er blevet brændt af på grund af for tæt indstilling. På visse motorer med letmetaltopstykke vokser spillerummet med varmen på motorens topstykke, eftersom sidstnævnte »løfter sig» op fra cylinderen. Med hensyn til ventilerne skal De indstille dem på følgende måde: Når vippearmen på venstre cylindres indsugningsventil lige netop begynder at trykke mod ventilen, skal De indstille højre cylindres indsugningsventil, og på den måde skal alle fire ventiler stilles på denne model.



— vi har alt til motorcyklen

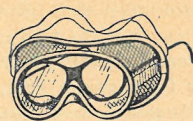


Sidevognslygte
robust konstruktion med stor lysåbning for og bag. Kan monteres med 15 watt pære. Helforchromet.
Kr. 12,00

Orig. Bosch tagelygte
med gult glas. Specielt for motorcykler. Helforchromet
Kr. 30,50



Der er plads til



brillerne i Panoramette!
Stort synsfelt og tætsluttende blødt plasticstel. **Kr. 15,00**



Nyrebæltet
prima brunt læder med 3 spænder.
Kr. 20,00

Stop- og baglygte
Lucas-model helt i rødt plastic. Med pære **kr. 18,50**



Motorbriller

med grøn celluloid-skygge, forhindrer blænding. Skumgummipolstre. **Kr. 10,00**



Støtteben, stålstøbt
passer til de fleste motorcykler. Sortlakeret **kr. 17,50**

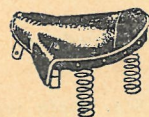
Dobbelt-sadel
tysk model



sort eller rød **kr. 165,00**
Restparti engl. dobbeltsadler pr. stk. **kr. 95,00**



Motorbriller
US Army model med stort synsfelt **Kr. 6,00**



Motorsæde
Konkurrence-model. Komplet med fjedre og betræk **kr. 24,50**

Sadelstel m/fjedre u/betræk, sortlakeret **kr. 10,00**



Bagkædeskærm sortlakeret med pumpeholdere. Passer for venstre side. **Kr. 9,00**



Væktøjskasser
orig. engelske sortlakerede

Lille model **kr. 11,00**
Stor model **kr. 12,00**



Amperemeter
engelske 50 mm diameter **kr. 16,50**
40 mm diameter **kr. 11,50**



Motorcyklelås
Svært at åbne, m/plasticovertræk og dirkefri lås. Let model **kr. 12,00** svær « **kr. 15,00**

Patin nøglesæt
Kr. 3,00



Kædesprænger
engelsk. **Kr. 7,80**



Fedtsprøjte **kr. 6,60**



Tændrørs rensværkøjt
Kr. 5,00



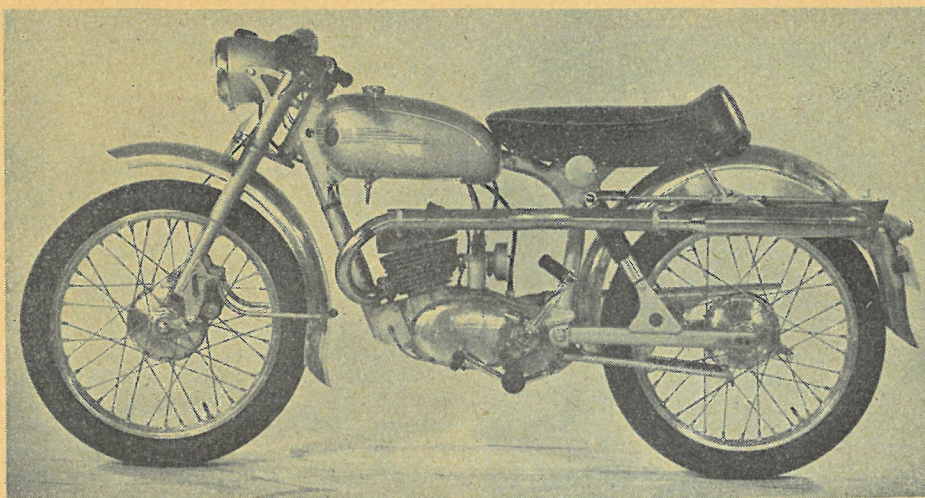
Tændrørsprøver
med gnistkontrol. **Kr. 3,25**

M.NIELSEN

Albanigade 33-37 - Odense - Tlf. 360 - 3 lin.

FORLANG VORT STORE KATALOG GRATIS TILSENDT

Indeholder 100 sider med ca. 4000 dele og over 1000 illustrationer



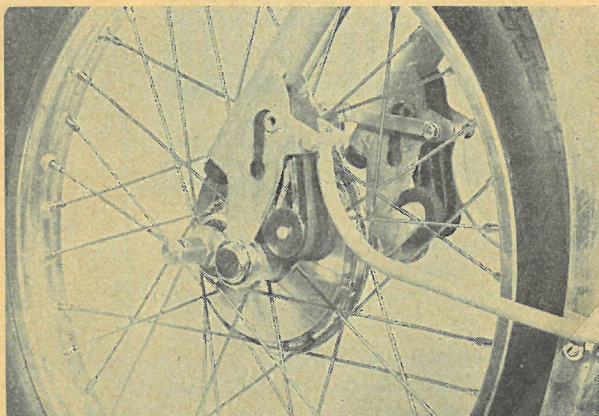
Husqvarna 262 har en umiskendelig lighed med en italiensk sportsmaskine.

SVENSK FULDBLOD PÅ 75 KG OG 9 HK

Husqvarna's cheffingeniør, Charlie Heimdahl, har »snøret« de svenske forsikringsselskaber og det svenske skattevæsen efter alle kunstens regler, og samtidig har han givet motorcyklisterne mulighed for at erhverve en ekstraordinær motorcykle — en lille TT-racer, der er særdeles velegnet til moto-cross og trial, hvis man da ikke vil nøjes med at bruge den til hverdagskørsel.

Sagen er den, at man i Sverige har såvel skatte- som forsikringstakster efter motorcyklernes vægt, hvilket for forsikringens

vedkommen er en ret ulogisk og meningsløs foreteelse, der i lang tid har virket som et irritationsmoment navnlig for de motorcyklister og fabrikanter, der har maskiner på den gale side af den skælsættende vægtgrænse, 75 kg. Charlie Heimdahl er en realiteternes mand, og med udgangspunkt i sin model 281 på 175 ccm, gik han i gang med at fremstille en super-let maskine i denne slagvolumenklasse. Det stod forholdsvis hurtigt klart, at model 281 ikke lod sig »lette« i en sådan grad, at den kom ned under de kritiske 75 kg, og radikale ændringer måtte derfor foretages. Bortset fra visse motordele er der ikke en stump tilbage af model 281 i den nye model 262, der går i serieproduktion i marts måned sideløbende med de eksisterende modeller.



Svinggaffelaffjedringen er nykonstrueret på model 262, men ligesom på model 281 benyttes gummiremme som affjedrene elementer.

BING
KARBURATORER



IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE

**Kom kulden
i forkøbet -
kom BLUECOL
i køleren**



SMITHS
BLUECOL

Undgå frostsprængt motor hver dag — hele vinteren
Kun een påfyldning med BLUECOL og Deres motor er sikret mod frostsprængninger hele vinteren. Ikke een dag behøver De at være nervøs for BLUECOL fordampere ikke selv ved høje arbejdstemperaturer.

BLUECOL forhindrer rustdannelse

BLUECOL forhindrer korrosion

BLUECOL angriber ikke metal, gummi eller lak

BLUECOL er internationalt godkendt til anvendelse inden for hær og luftvåben

Forlang BLUECOL på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

Model 262 har et helsvejsset stel i krom-molybdæn rør, fælg og skærme i letmetal, styr af duraluminium, lettere motorkonstruktion og cylinder af letmetal med hårdforkromet cylindervæg. Bremsene er naturligvis også fremstillet af letmetal, og de er dimensioneret med en meget stor sikkerhedsmargin. Bremsetromlens diameter er 140 mm, og bremsearealet er 60 cm² pr. hjul. Motoren yder 9 hk ved 600 omdr./min., og selvom det i store træk er samme motor, som vi finder i model 281, så er der en meget værdifuld nyhed på model 262. Det er ikke længere nogen hemmelighed, at to-takt motorernes kuglelejer ikke kan stå for de blyaflejringer, der afsættes af den blyholdige benzin, og navnlig de maskiner, der kører meget i byernes trafik med deraf følgende hyppige nedslag i krumtaphuset, må ofte have udskiftet krumtap- og plejlstangselejer. For at opnå større levetid på lejerne, er krumtaplejerne på model 262 afskærmet i forhold til krumtaphuset, og de smøres i stedet af olien fra gearkassen — en konstruktion, der sikkert vil blive almindelig udbredt på fremtidens to-takt motorer.

Resultatet af alle anstrengelser blev, at model 262 er 42 kg lettere end model 281, og den kom altså ned på den rigtige side af grænsen — lige under 75 kg. Dette betyder for de svenske motorcyklister, at de i stedet for en årlig udgift til skat og forsikring på kr. 593,— nu kan nøjes med en samlet udgift på kr. 90,—. Med sin lave egenvægt og sin forholdsvis kraftige motor er model 262 et yderst livligt køretøj med en tophastighed på 100 km/t., og svinggaffelaffjedringen af begge hjul er blevet ændret, hvilket yderligere skal have forbedret køreegenskaberne. Den nye Husqvarna 262 er den eneste 175 ccm motorcykle med en egenvægt på under 75 kg.

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14

TELEFON GE 1850 - 4844

FEJLFINDING

★ De periodiske driftsforstyrrelser.

Af »Mecanicus«.

I vor lille serie om fejlfinding er vi nu kommet til den mest drilagtige form for uregelmæssigheder i bilers og motorcyklers driftsforstyrrelser — de periodiske, der tilsyneladende dirigeres af onde ånder.

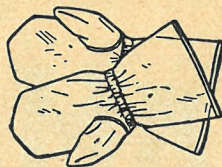
Hvad er der f. eks. i vejen med en vogn, der gennem måneder har gået tilfredsstillende, men som pludselig to dage i træk opfører sig på en afsindig måde, går totalt i stå hvert andet øjeblik, og på trediedagen, da man har besluttet at køre på værksted, er der så intet i vejen? Man har måske selv forsøgt at rense karburatoren, men det gav intet resultat, muligvis har man været hos mekaniker for at lade denne foretage rensningen, men heller ikke dette gav resultat. Hvordan kan den så kurere sig selv?

I ovenstående tilfælde gælder det — som ved andre tilfælde af lignende art — at gennemtænke de muligheder, der kan forårsage det mærkelige fænomen. Hvis en hurtig undersøgelse viser, at der er gnist på tændrøret (og tilstrækkelig gnist som beskrevet i en tidligere artikel), medens motoren stadig nægter at fungere, er det næsten givet, at fejlen ligger i karbureringen. Er karburatoren ren og ellers i orden, er der naturligvis mulighed for, at benzintilførslen svigter eller er uregelmæssig, men starter motoren, hver gang vognen har holdt stille et stykke tid, må fejlen søges i den ret sjældent forekommende karburator-is. I fugtigt og koldt vejr (det behøver ikke at være frost) kan der i karburatoren opstå visse isdannelser, der forhindrer en normal karburering. Disse isdannelser finder sted, fordi der foruden en forstøvning tillige finder en fordampning sted i karburatoren og i dennes indsugningskanal, og karburatoren kommer på denne måde til at fungere som køleaggregatet i en fryseboks. Luftens fugtighed bliver til is — i reglen som et lag rimfrost — og karbureringen kan på den måde blive helt forhindret. Får motoren lov at stå et øjeblik, vil motorvarmen forplante sig til karburatoren, isen vil tø, og motoren kan igen starte for atter at gå i stå, når isdannelserne bliver for voldsomme. Mod disse, som allerede nævnt, sjældne tilfælde hjælper det at afskærme motorrummet mod køleluft, eller man kan dirigere den opvarmede kø-

leluft op om karburatoren. Iøvrigt tilsætter flere af benzinselskaberne nu deres benzin særlige additiver, der forhindrer isdannelser, men det er i hvert tilfælde godt at være orienteret.

Hvis motoren også om sommeren opfører sig på lignende måde med regelmæssige stop og først lader sig starte efter et lille øjeblikvis tilstand, må fejlen søges i benzintilførslen til karburatoren. Er en benzinsi delvis tilstoppet, vil der i den tid, motoren er stoppet, samle sig lidt benzin i svømmerhuset og benzinfiltrrets beholder, og på denne benzinmængde kan motoren gå et stykke tid, indtil svømmerstanden atter bliver for lav til en normal karburering. En rensning af filtret vil omgående udbedre fejlen. Hvis fænomenet opstår efter at tanken er fyldt til randen med benzin, kan fejlen skyldes at der overhovedet ikke kan trænge luft ind i benzintanken, i hvilken der derfor opstår et undertryk, efterhånden som benzinen forbruges, og tilførslen til karburatoren for-

Længe savnet NYHED



Den orig. MNO Plastic
OVERTRÆKSHANDSKE
pr. Par Kr. 7.50

Holder Handskerne tørre
og Hænderne varme

ENEFORHANDLER FOR DANMARK
En gros — en detail
Forhandlere bedes indhente Tilbud

M. NIELSEN

Albanigade 33-37 . Odense
Telf. 360 (3 Linier)

hindres på denne måde. Denne fejl er dog ret sjældent forekommende, eftersom benzintanksdækslerne ikke slutter særlig tæt.

I biler med benzinpumpe, kan uregelmæssig motorgang afbrudt af motorstop skyldes fejl i benzinpumpen, og for at konstatere dette, må man afmontere tilførselsrøret ved karburatoren, og undersøge om benzintilførslen er rigelig, når motoren drejes ved hjælp af selvstarteren (mekanisk membranpumpe), eller når tændingen sættes til (elektrisk benzinpumpe). Ved at sætte en finger over tilførselsrørets åbning, kan man konstatere om trykket er regelmæssigt, eller om det af og til svigter.

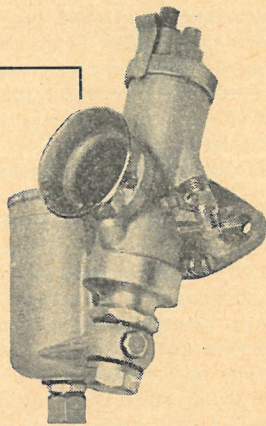
For motorcyklernes vedkommende kan man komme ud for det fænomen, at motoren går upåklageligt og når sin foreskrevne eller sædvanlige tophastighed, så længe man kører på hovedtanken, men så snart benzinhanen slås over til reservetanken, kan motoren kun trække maskinen med en ret begrænset hastighed, og samtidig viser den tendens til overophedning. Dette er et sikkert tegn på, at tilførselskanalen i benzinhanen er delvis tilstoppet, hvilket giver samme virkning, som når karburatoren

monteres med en underdimensioneret dyse — karbureringen bliver for mager med overophedning og nedsat trækraft til følge.

Periodisk motorstop kan også skyldes fejl i det elektriske anlæg, og den mest almindelige fejl er overgang i tændspolen eller i magnetens ankerviklinger. En sådan indre kortslutning i tændspolen behøver ikke at være ensbetydende med, at tændingen ikke fungerer, når motoren startes, men efter nogen tids forløb vil der opstå så kraftig varme i spolen, at tændingen svigter. Hvis motoren får lov at stå lidt i ro, vil spolen blive afkølet, og motoren kan atter startes, men der vil nu kun gå et øjeblik, før spolen igen er så varm, at tændingen svigter. Man vil tydeligt se, at denne art motorstop på afgørende måde minder om periodisk motorstop ved delvis tilstopning af benzintilførslen, eftersom »hvile« for motoren i begge tilfælde muliggør en stakket frist for genoptagelse af kørslen. Man kan imidlertid få afgjort hvilken af disse to fejl, der er tale om, uden at undersøge hverken tænding eller benzintilførsel. Rent umiddelbart skulle man tro, at man kunne lade tændingen væ-

DE VERDENSBERØMTE

AMAL
KARBURATORER



og originale reservedele

¹/₅ BRD. P. & M. KLEE Krystalgade 3 . Byen 4646 — 4567
(Lige ved Rundetaarn)

re sat til under et motorstop, da spolen så ikke ville blive afkølet, men det er som bekendt ikke sikkert, at der er strøm til spolen, selvom tændingen er slået til — hvis motoren er standset i en stilling, i hvilken afbryderkontakten er åbnet, vil strømmen i primærsystemet være afbrudt. Det er derimod en kendsgerning, at jo hurtigere og jo hårdere man kører, des mere benzin bruger motoren, medens belastningen af spolen er uafhængig af omdrejningstallet, fordi den procentvise fordeling af den tid i hvilken afbryderkontakten er åben, og den tid, den er lukket, dikteres af knastens facon og således er upåvirket af omdrejningstallet (periodebelastningen er uden interesse i denne forbindelse). Hvis man derfor kan konstatere, at den tilbagelagte vejstrækning mellem to motorstop bliver kortere, jo hurtigere man kører, skal man rette søgelyset mod benzintilførslen, men tilbagelægger man en længere vejstrækning mellem to motorstop ved hurtig kørsel end ved langsom kørsel, er terminerne for motorstoppet rent tidsbestemt, og man kan med god grund forsøge at udskifte spolen. Hvis motoren klarer en forholdsvis lang etape efter en kold start, medens de efterfølgende etaper mellem motorstop derefter bliver mærkbart kortere, tyder også dette på overgang i spolen, eftersom denne ikke bliver helt nedkølet mellem hvert motorstop.

En anden form for motorstop, der hovedsagelig finder sted ved en-cylindrede motorer, er periodisk overgang i tændrøret. Ved moderat hastighed fungerer motoren upåklageligt, men en skønne dag får man motorstop, når hastigheden sættes i vejret over en længere distance. Der er ikke tegn på, at motoren sætter sig, men efter et lille øjebliks afkøling kan motoren atter starte og fungere tilfredsstillende, blot man ikke kommer op på den store hastighed, for så vil motoren atter gå i stå på samme måde. På flere cylindrede motorer kan man komme ud for, at en enkelt cylinder sætter ud ved høje hastigheder, hvilket tydeligt høres og mærkes på en to-cylindret motor, medens motorer med fire eller flere cylindre blot bliver træge. Afkølingsperioden kan undertiden være så kort, at motoren går regelmæssigt, inden maskinen er bragt til standsning. Dette fænomen skyldes en temperaturbestemt kortslutning af tændrøret, hvis dette er belagt ind-



VINDSKÆRME

for følgende Scootere:

**MAICO · MOBIL
LAMBRETTA
PARILLA
GOGGO
VESPA
PUCH
ISO**

samt DKW, Capri, Viktoria, Triumph,
BSA, JAWA og Nimbus

SPLEEFA STYRTHJELME
Briller, alle typer

Harry Petersens eftf.

Helgolandsgade 13, København V
EVA 6621 EVA 6621

De mærker ikke farten og den ujævne vej

når De kører på

**ARMSTRONG
støddæmpere**



ARMSTRONG hydrauliske støddæmpere giver Dem ikke alene den mest behagelige kørsel, men også en langt bedre kørselsøkonomi. Vognen holder længere, og sliddet på dækkene formindskes væsentligt.

Vælg ARMSTRONG støddæmpere, der leveres til alle vognmærker.

**Standardudstyr i mere end 80 % af
samtlige nye engelske vogne.**

Forlang ARMSTRONG på DERES VÆRKSTED

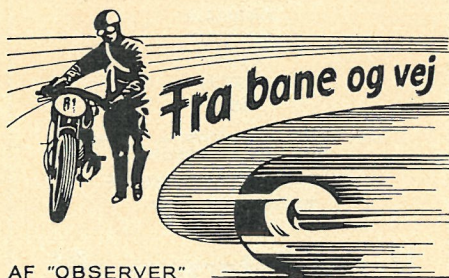
Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

vendig med visse metalforbindelser — hovedsageligt bly. En udskiftning eller rensning af tænderøret vil afhjælpe denne fejl.

I transmissionssystemet kan man også komme ud for periodiske fejl, og den hyppigste (og næsten eneste) fremtræder på den måde, at koblingen tilsyneladende kun udløser meget dårligt, når motoren er kold, og gearkassen kan virke støjende og vanskelig at have med at gøre. Disse fejl

skyldes dog kun at gearkassens olie er tyk og stiv.

Så snart der er tale om periodiske forstyrrelser skal man altså ikke alene koncentrere sig om at finde, hvor fejlen ligger, da dette ofte kan være meget vanskeligt, men først og fremmest finde ud af, under hvilke omstændigheder fejlen opstår, og om den er bestemt af tid, temperatur, belastning eller tilbagelagt afstand.



BMWfabrikerne i München har som bekendt fremstillet nogle racermaskiner i 500 ccm klassen, beregnet til privatkørere, der kunne købe disse maskiner efter indstilling fra deres klubber. I løbet af sidste sæson opnåedes der ret forbløffende resultater med BMW RS raceren, som hovedsageligt er blevet solgt til tyske kørere. I Tyskland er der solgt 12 af disse maskiner, der i sidste sæson hjembragte 26 sejre i ind- og udland. Særlig bemærkelsesværdig er de seks verdensrekorder, der blev sat på Montlhéry i otte og ni timers kørsel, og resultaterne fra sidevognsklassen i det engelsk TT, hvor RS modellen besatte anden-, tredje- og fjerdepladsen, hvilket iøvrigt også var tilfældet i Ulster Grand Prix. Det hollandske mesterskab i 500 ccm soloklassen blev ligeledes vundet på en seriemæssig bygget RS. Trods disse bemærkelsesværdige resultater har fabrikken beluttet at indstille fabrikationen af RS modellen, hvilket sikkert vil vække sorg blandt ryttere, der satte deres lid netop til denne maskine. Beslutningen er imidlertid blevet taget på grund af de retningslinier, der følges i FIM, i hvilken organisation man nu interesserer sig for en decideret sportsklasse for seriemæssige maskiner, der skal fremstilles i ret store antal for at kunne blive godkendt. Hvis disse

bestemmelser bliver endelig godkendt, vil det sige, at man ikke kan køre i den fremtidige sportsklasse med RS modellen.

Monte Carlo.

For første gang i Rallye Monte Carlo's historie lykkedes det i år et skandinavisk hold at hjemføre sejren, og der er al mulig grund til at fremføre de hjerteligste gratulationer til *Per Malling* og *Gunnar Fadum*, som med en *Sunbeam* bragte de norske farver til tops.

Samme mærke brugte den digre engelske dame *Miss Sheila van Damm* og hendes to medchauffører og/eller navigeuser *Mrs. Anne Hall* og *Mrs. Francoise Clarke* til at sikre sig damepokalen.

Sunbeam fik i det hele taget en god portion af pokalerne, da l'Equipe-pokalen for bedste præstation af tre vogne, tilhørende samme mærke, blev føjet til det andet sølvstøj.

Jaguar fik den egentlige holdpokal (for hold bestående af tre vogne, nomineret inden løbet), så den britiske bilindustri var svært tilfreds med resultaterne. Det manglede også bare andet — af de første ti vogne var de fem britiske.

Rallyet var bedre — d. v. s. skrappere — tilrettelagt i år, men regelmæssighedsprøven mellem Gap og Monte Carlo knuste mange forhåbninger, og de hemmelige kontroller »snød« de fleste deltagere. Accelle-

„DERBY“

FRITS MØLLER

Oprettning af stel, gafler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

rations- og bremseprøverne var straks noget lettere at klare, og flere danske kørere skilte sig smukt fra disse manøvrer. Den påfølgende bjergprøve var til gengæld hård og bragte en lang række forandringer i placeringslisten, som fandt sin endelige udformning efter hastighedsprøven på den klassiske Grand Prix »bane« i spillestadens gader.

Det bedst placerede danske hold var *VoigtNielsen og Lohmann* (Porsche), som blev nr. 114 med et tab af 4.220,46 points. Til sammenligning tjener, at de norske vindere mistede 405.936 points, og at ingen af de første 43 havde mistet over 1.000 points.

Argentina.

Det første og vigtigste af de argentinske løb, Grand Prix'et, der tæller til verdensmesterskabet, blev kørt i en umenneskelig varme, som generede kørerne enormt. Den ene efter den anden måtte søge til depotet for at hvile sig i skyggen, mens andre, hvis vogne var brudt sammen, tog over. Det vil fylde mere spaltepads, end jeg kan

disponere over, at beskrive de højst forvirrende forandringer løbet igennem.

Resultatlisten skal ifølge pålidelig kilde se sådan ud, og den taler sit eget ganske klare sprog:

- 1) Fangio, Mercedes-Benz, 375,6 km i 3.00.38,6. 120,8 km/t.
- 2) Gonzales, Farina og Trintignant, Ferrari, 375,6 km i 3.02.08,2.
- 3) Maglioli, Farina og Trintignant, Ferrari, to runder bagved.
- 4) Moss, Kling og Herrman, Mercedes-Benz, to runder bagved.

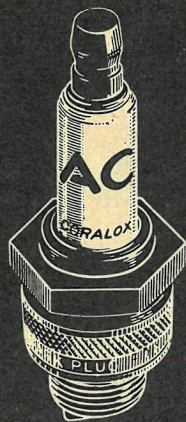
Med andre ord de fleste kørte blot den i øjeblikket forhånden værende bil! Bortset fra Fangio, som er indfødt og derfor vant til klimaet.

Forøvrigt var *Farina* i fin form igen efter sit uheld sidste år, da en vogn gik op i flammer, og han blev slemt forbrændt.

Efter Grand Prix'et fulgte 1.000 km sportsvognsløbet, som gav *Ferrari* nogle værdifulde points til mesterskabet, selvom fabrikens officielle to vogne henholdsvis udgik og blev »hængt ud« på grund af udenforståendes bistand til at skubbe. To



- eneste Tændrør med
CORALOX-Isolator!



- sikker Tænding
- bedre Benzinøkonomi
- længere Levetid

**TÆND
RØR**

faas til alle Motortyper...

privatvogne klarede sig derimod strålende og sikrede en overlegen Ferrarisejr.

Resultatet var følgende:

- 1) Valiente og Ibanez, Ferrari, 4.900 km i 6.35.15,4 (150,8 km/t.).
- 2) Najureta og Rivero, Ferrari, 4.500 km i 6.40.11,1.
- 3) Gradio og Faraoni, Maserati, 2.000, to runder bagved.

Endelig kørtes den 30. januar et noget besynderligt formelfrit løb i to afdelinger. *Fangio* (M-B) vandt, *Moss* (M-B) blev nummer to foran *Trintignant* (Ferrari) og *Kling* (M-B). Efter de foreløbige rapporter vandt Moss anden afdeling trods lovligt energisk forsøg fra *Fangio* på at holde sin unge holdkammerat bagved. De nøjagtige tider foreligger ikke endnu, da dette skal til trykkeriet.

New Zealand.

Mens vi er ved resultaterne fra fjerne lande, bør det noteres, at »Bira«, der i lange tider har gjort en ret ynkelig figur på europæiske baner, vandt New Zealands G. P. den 8. januar.

Han gennemførte det 321,8 km lange, formelfri løb på 2 t. 40 min. 32 sek. med en 2,5 liters G. P. Maserati. På anden- og tredjepladsen kom *Peter Whitehead* med en G. P.-Ferrari forsynet med en 3 liters sportsmotor og *Tony Gaze* i en tilsvarende vogn.

England.

Den ny 2,5 liters *BRM* befinder sig stadig på forberedelsernes stadium bag om-

hyggeligt lukkede døre. Der tales i indviende kredse om en 4-cylindret motor, og efter sigende skrider arbejdet planmæssigt frem. Heldigvis er der mere ro om dette projekt end om det oprindelige *BRM*-projekt, der endte i en enorm fiasko.

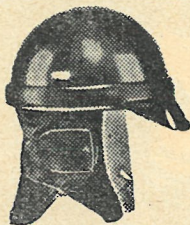
»Tony« *Vandervell's* nye vogne, der kørte som prototyper sidste år er noget længere fremme. *Vanwall*-vognene ventes til start i flere store løb i år med følgende respektindgydende kørere ved rattet: *Mike Hawthorn*, *Peter Collins* og *Roy Salvadori*.

Tony Vandervell, som fabrikere de bekendte *Thinwall*-lejer, begyndte sidste år med et Ferrari-chassis, i hvilket han anbragte en motor af eget fabrikat. Senere er der blevet gjort forsøg med et Maserati-chassis, og nu er tre chassis'er af egen konstruktion ved at være færdige.

Hawthorn, som — ret overraskende — forlader Ferrari, har desuden skrevet kontakt med *Jaguar* om at køre dette mærke i sportsvognsløb.

M. G. vender tilbage som fabrikshold efter at have holdt sig udenfor i mange år. Den ny 1.500 ccm Midget model kommer til start i Le Mans, hvor tre vogne er anmeldt.

I det hele taget ser den foreløbige anmeldelsesliste meget lovende ud, og det trækker op til et mindeværdigt løb. *Mercedes-Benz Porsche, Ferrari, Maserati, Lagonda, Aston Martin, Jaguar, Cunningham, Talbot* og *Gordini* er alle blandt fabriksanmeldelserne, så hvis det ikke bliver et løb, gad jeg jeg nok vide, hvad der skal til.



Se Kvalitets-Styrthjelmene JOB1

paa Stand 29 i Forum

Kvalitets-Styrthjelmene, der til Dato har reddet 122 Mennesker fra Kraniebrud og Død. Se vore nye supersmarte, patenterede To-i-éen Modeller og desuden alle vore andre Nyheder.

Kvalitets-Styrthjelmene JOB1 faas overalt. Godkendt af DMU.

FABRIKATION:

JOHN EWALD - MITCHELLSGADE 2 - KBHVN. V. - BYEN 1820

SUPER 150

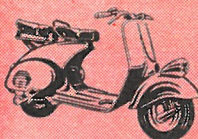


Den nye Vespa „Super 150“ ligner sin populære forgænger, men er forbedret på mange punkter: Motoren er gjort større, men kraften udnyttes til større marchhastighed i stedet for til større tophastighed. Accelerationen er lynhurtig, og en ny lyddæmper har gjort scooteren endnu mere lydsvag. Tyngdepunktet er flyttet frem, så forhjulet får mere belastning. Lysstyrken er mere end fordoblet, og forlygten, der har indbygget belyst speedometer, er nu anbragt på styret.

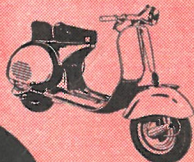
„Vespa Super 150“ er specielt konstrueret til lang holdbarhed og god kørselsøkonomi. Denne nye model vil yderligere befæste Vespa's dominerende stilling på scooter-markedet.

Tekniske data:

150 ccm kvadratmotor,
6 HK — Kompression 1: 6,5
Tophastighed 80 km i timen.
3 1/2 x 8" dæk.
Akkumulator til horn og
parkeringslys,
vægt: ca. 86 kg.
Pris: Kr. 3.137 incl. omsætn.
excl. leveringsomk.
Ekstraudstyr: Reservehjul



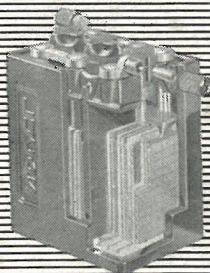
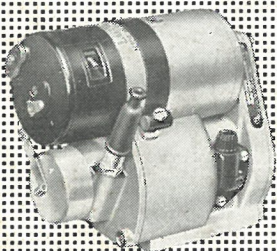
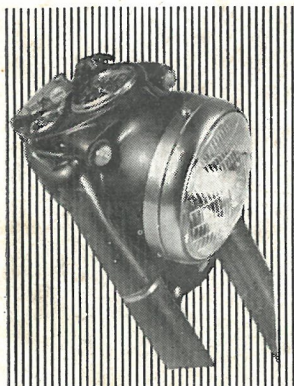
Vespa de Luxe 125 — den mest solgte scooter i Danmark er nu blevet billigere. Prisen på denne populære model er nedsat betydeligt og den koster nu kr. 2675,- incl. omsætn. — excl. leveringsomk.



Grand Sport — en ny Vespa helt i særklasse, bygget for dem, der særligt lægger vægt på fart. Den har større hjul, twinsaddel og smallere, elegant buet forskjold. Tekniske data: 150 ccm kvadratmotor, 8 HK — kompression 1: 7 — tophastighed 100 km i timen — 4 gear — 3 1/2 x 10" dæk, tændingsnøgle på lygtehuset, vægt ca. 100 kg. Pris kr. 3675,- incl. omsætn. — excl. leveringsomk.

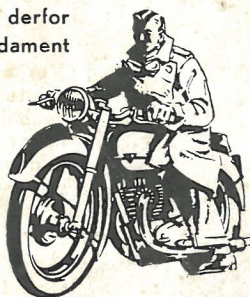
IMPORT: F. BÜLOW & CO. - KØBENHAVN

Et sikkert
fundament
at bygge på



Udsøgt kvalitet i form af pålidelighed, gedigen udførelse og hensigtsmæssig formgivning er vægtige grunde for valget af Lucas elektriske motorcykleudstyr. De fleste engelske motorcyklefabriker, som selv har ry for kvalitet, har derfor også valgt Lucas — et sikkert fundament at bygge på ...!

Se vor stand nr. 41
på Forum-udstillingen



A. J. S.
ARIEL
B. S. A.
DOUGLAS
EXCELSIOR
MATCHLESS
NORTON
PANTHER
ROYAL ENFIELD
SUNBEAM
TRIUMPH

LUCAS
elektriske udstyr

v/ AXEL KETNER . KØBENHAVN