



Ett bildreportage om

MOTORCYKLAR

SCOOTERS

MOPEDER

VÄRLDENS FÖRSTA motorcykel blev klar år 1886 och var tillverkad av de tyska ingenjörerna Gottlieb Daimler och Wilhelm Maybach. Deras skapelse försedd med stödhjul och en ram av trä, skulle säkert förefalla en motorcykelentusiast av i dag en aning originell, ty trots att den relativt korta tiden av 70 år runnit undan sedan detta fordon satte skräck i den tyska landsorfsbefolkningen, har utvecklingen på de motoriserade tvåhjulningarnas område gått med rasande fart. Borta är stödhjulen, spännrullarna och drivremmarna (plus burkarna med remvax) – dagens motorcyklar är så tekniskt avancerade att konstruktörerna numera i stort sett endast bryr sina hjärnor med att få motorerna så små och effektiva som möjligt.

Att närmare gå in på motorcykelns historia skulle kräva hela årgångar av Populär Mekanik. Vi får nöja oss med att konstatera att i Sverige

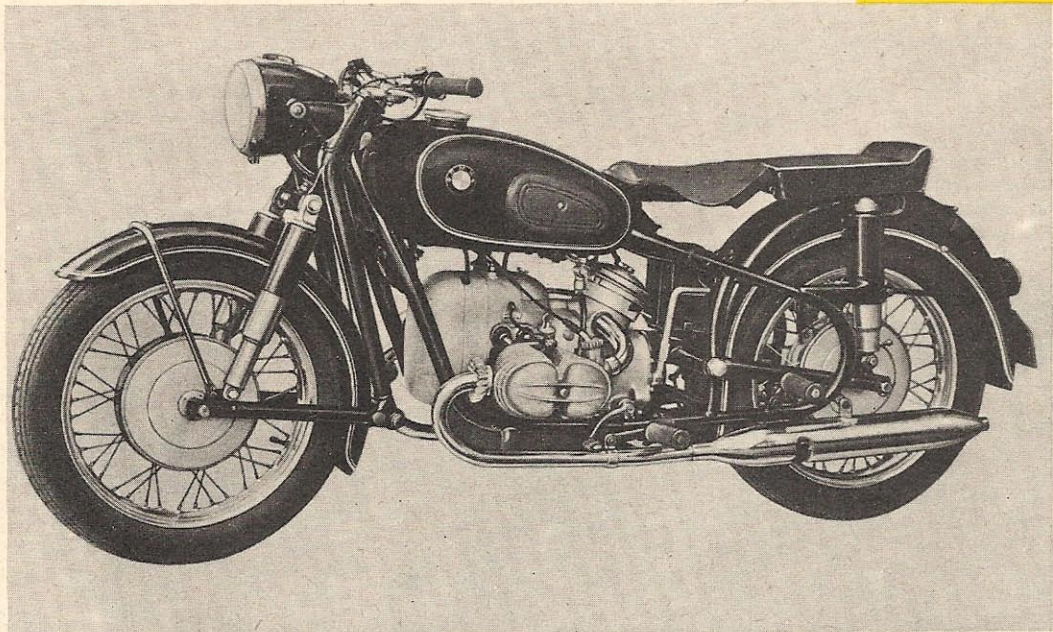
blev motorcykeln aktuell i större sammanhang en bit in på trettioalet. Innan dess hade den nyttjats mest av sport- och tävlingsentusiaster, men, som sagt, på trettioalet blev den stora motorcykeln med sidvagn det verkliga folkfordonet. Dessa fordon utgjorde ett markant inslag i landsvägsbilderna, en pittoresk och samtidigt sportig syn, som nu tyvärr är mycket sällsynt!

Ty efter kriget köpte familjefadern bil, och motorcykeln blev ett renodlat sportfordon igen och kanske ännu mer en leksak för unga grabbar – skinnknuten gjorde entré i svenskt väg- och gatuliv.

Men motorcykeln hade vissa fördelar inte minst rent ekonomiskt; som billigt och snabbt fortkaffningsmedel är den fortfarande oöverträffad. Det gällde bara att hitta en utvecklingslinje för motorcykeln, att göra den mer bekväm och »bil-lik» – och den gången kom ljuset från Italien.

(Fortsättning på sidan 125).

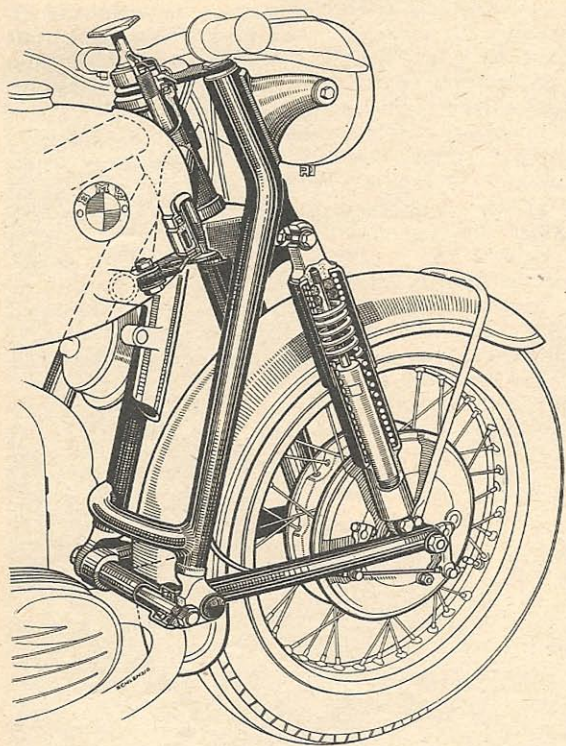
BMW



BMW:s typprogram 1957 upptar den encylindriga 250-cc-maskinen med beteckningen R 26 samt de tvåcylindriga maskinerna med 500 cc (R 50) och 600 cc-motor (R 60 resp. R 69). Gemensamt för alla är framgaffeln med lång svingarm i förening med svingfjädring bak. Kardanaxeln går inne i baksvingens högra rör – en lika elegant som typisk BMW-lösning, varigenom alla rörliga delar är helt kapslade. De stora släta ytorna hos motor- och växellådshus, som på gammalt BMW-maner hopbyggts till ett block, gör renhållningen lätt.

Originell mc-uppfattning bakom effektsiffror

R 26-motorn uppges av fabriken till 15 hk, vilket med tanke på att topphastigheten är 128 km/tim verkar att vara i underkant. Samma egenomlighet märker man beträffande R 50: fabriken anger 26 hk, men tyska facktidskrifters effektdiagram visar 30,5. För R 60 är siffrorna 28 resp. 33, för R 69 åter 35 resp. 39. Hur kommer det sig, att en fabrik medvetet uppger för låga effektsiffror? Motsatsen brukar vara endast alltför van-

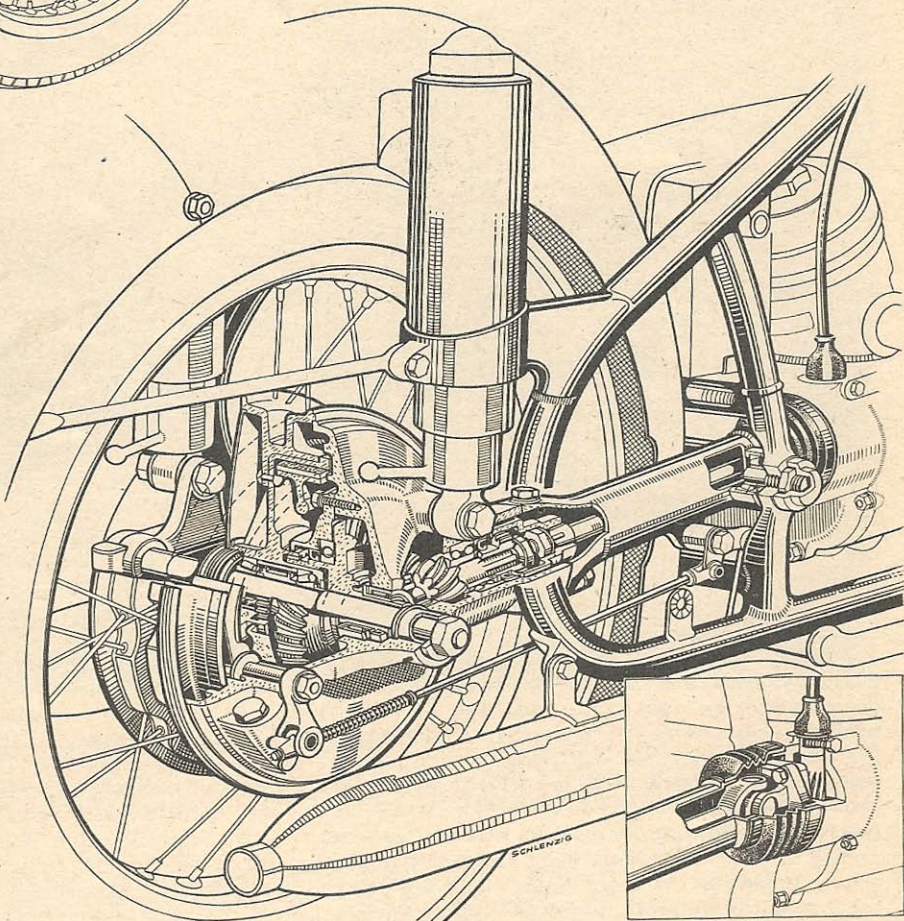


ligt. Blygsamheten i fabriken's effektuppgifter går så långt, att man hart när kan tala om ett visst förakt för höga effektsiffror, och det verkar förvånande. Men har man dryftat hela problemet »motorcykel» med någon av BMW:s konstruktörer, så förstår man vad som ligger bakom. Kontentan av en sådan pratstund blir:

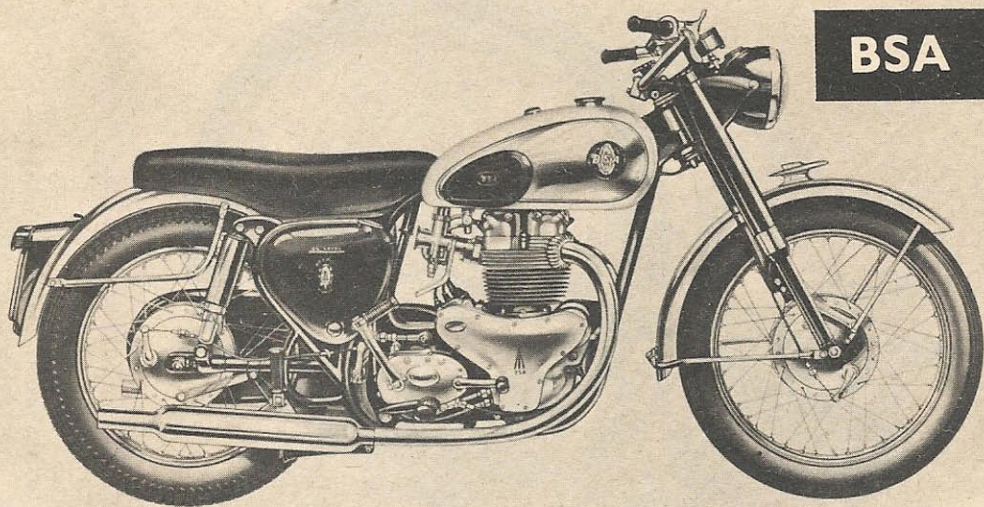
BMW:s konstruktörer anser, att det är en otillåten ensidighet att lägga an på egenskaperna acceleration och topphastighet. Man döljer inte, att man även i München-fabriken är van att bygga hypersnabba maskiner – BMW:s racer är ju bekant. Men det är så många andra egenskaper, som BMW-ingenjörerna vill trollda in i motorcykeln, och som skulle förringas eller försvinna, om man tryckte för hårt på hög effekt och hög topphastighet.

Enorm livslängd, tillförlitlighet, tyst gång, låg bränsleförbrukning, körkomfort, ett minimum av översynsarbete, hög allmän trafikvärdighet, det är en del av de egenskaper, som BMW lägger större vikt vid än vanligt. Nu resonerar BMW-konstruktörerna så: man kan inte pressa för mycket på vissa egenskaper utan att några andra blir lidande. Exceptionellt hög topphastighet måste resultera i exceptionellt kort livslängd, minskad tillförlitlighet etc. Och BMW:s slutsats är: om man gör upp en poängskala för var och en av dessa olika egenskaper hos motorcykeln, så anger summan av de olika »grenarnas» poängskörd motorcykelns verkliga värde.

Omsatt på området »allmän idrott» skulle man kunna säga, att BMW förbereder sig inte som en sprinter eller medeldistanslöpare, utan som en tiokampare. Alla liknelser haltar, så även denna; en tiokampare måste ju inte vara sämre i en gren därför att han är verklig toppman i en annan. Inom tekniken är lagarna hårdare, där köper man ett plus på ett håll med ett minus på ett annat. Och precision köper man enbart med ett högre pris.



BSA

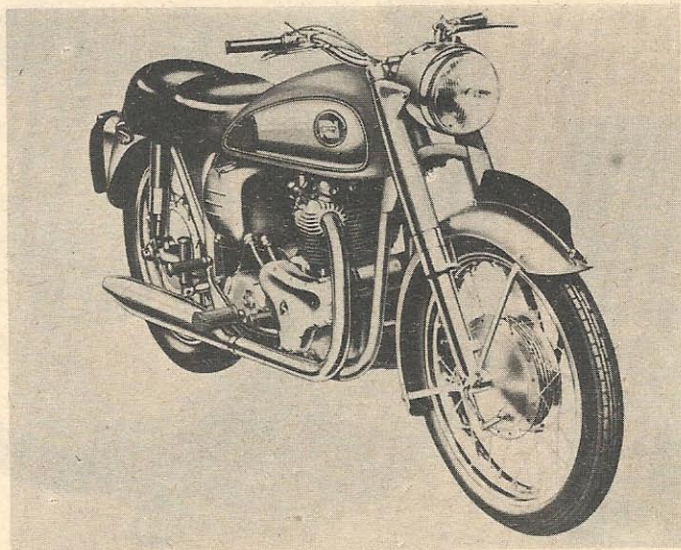


ETT VERKLIGT FULLBLOD för landsvägarna är BSA Road Rocket, en 650 cc fyrtakts vertikal twin med stötstängspåverkade toppventiler. Cykeln säljs inte i sitt hemland England utan är endast avsedd för export, främst till Amerika, där man mer och mer överger de inhemska lokomotiven

till förmån för europeiska, snabba cyklar. Motorn ger 40 hästkrafter och kan driva upp cykeln i 191 km/t. I Sverige säljs BSA av AB Fleron i Malmö och Road Rocket kostar 4 100:- plus oms. 360:-.

NORTON

EN ANNAN VÄLKÄND engelsk landsvägsmaskin är Norton, vars Manx-modeller förekommer oftast av alla motorcyklar på TT-banorna världen runt. Den vassaste modellen för ren landsvägsåkning är 600-kubikaren Norton Dominator de Luxe, Model 99, en mycket snabb och fantastiskt vägsäker maskin försedd med Nortons beprövade vagggram. I 1957 års utförande uppges den tvåcylindriga motorn ge fordonet en fart av 190 km/t, och att bromsar och väghållning står i klass med dessa fartresurser garanterar Nortons tävlingsverksamhet. Motorfirma Bengt Berg & Co. AB i Göteborg är generalagent, och priset är 3 925:-, skatten 360:-.



HVA 175 cc

Silverpilen

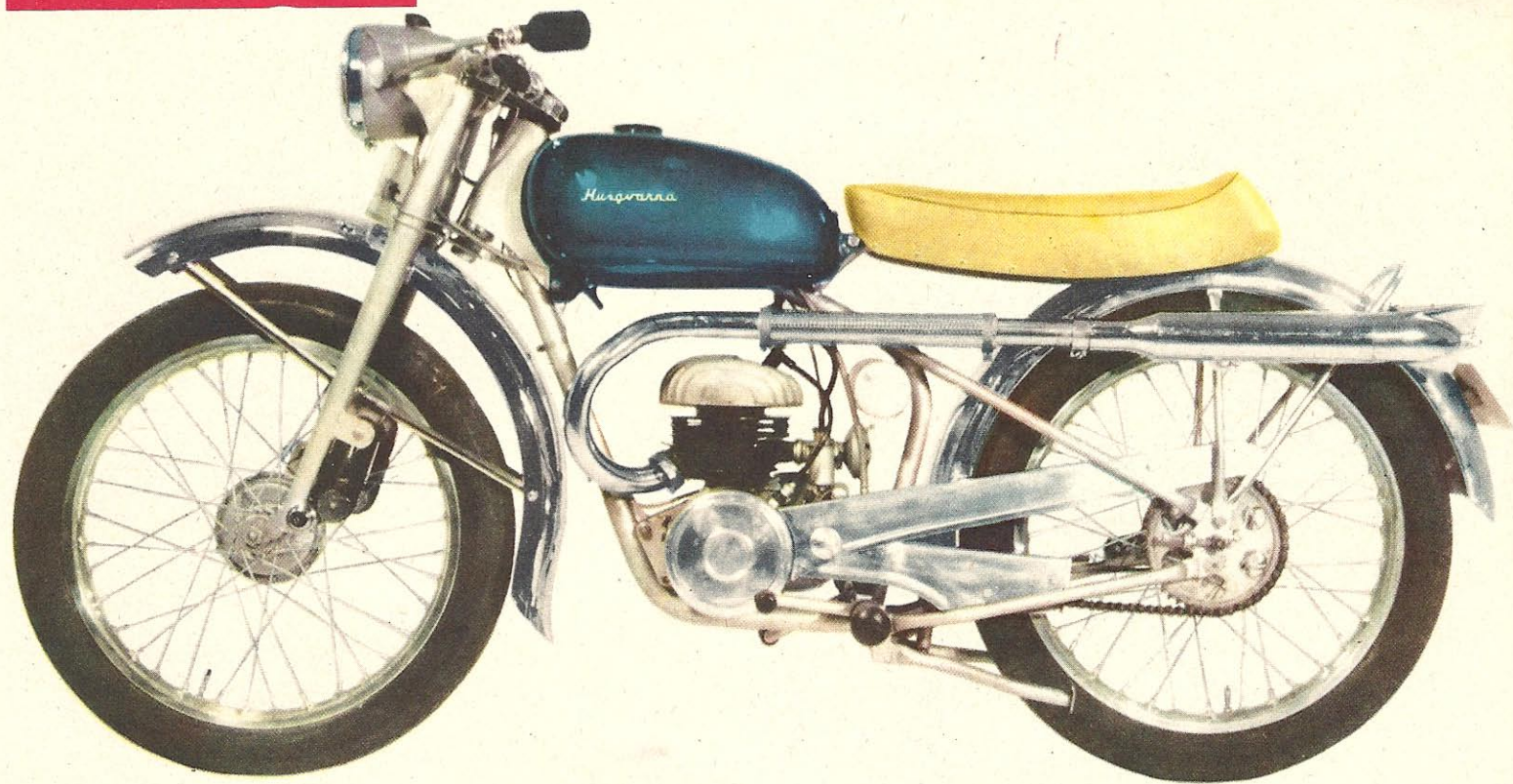


Motor: Husqvarna 175 cc 2-taktsmotor, vändspolssystem. Effekt 9 hk vid 6.000 varv/min. Lättmetallcylinder med hårdförkromat cylinderlopp. Avtagbart cylinderlock av

lättmetall. Vevaxeln lagrad i dubbla, oljesmorda kullager, vevstaken i rullager. Topp hastighet: ca. 100 km/tim. Tjänstevikt: 75 kg. Pris: 1.940:--.

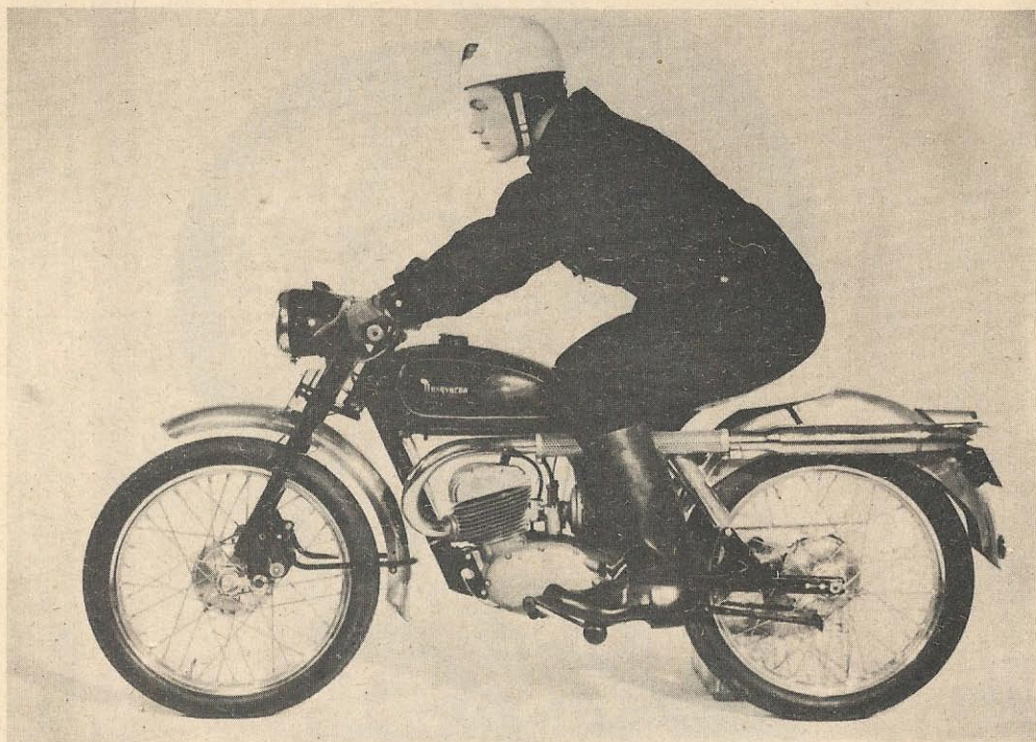
HVA 125 cc

Modell 32 sport



Modell 32 Sport är en verklig »pangsak» till marknadens populäraste pris. Denna tjugiga motorcykel, som är inspirerad av Silverpilen, har fått en mycket elegant exteriör med TT-styre, uppdraget

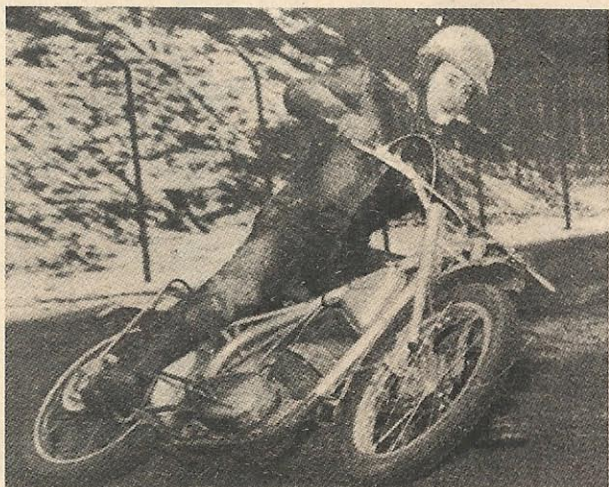
avgasrör, bensintank av Silverpilstyp och långdyna i TT-modell av galonklätt skumgummi. Motorn är på 125 cc och ger en effekt av 5,5 hk vid 5.000 varv/min. Tjänstevikt: under 75 kg. Pris: 1.440,-.

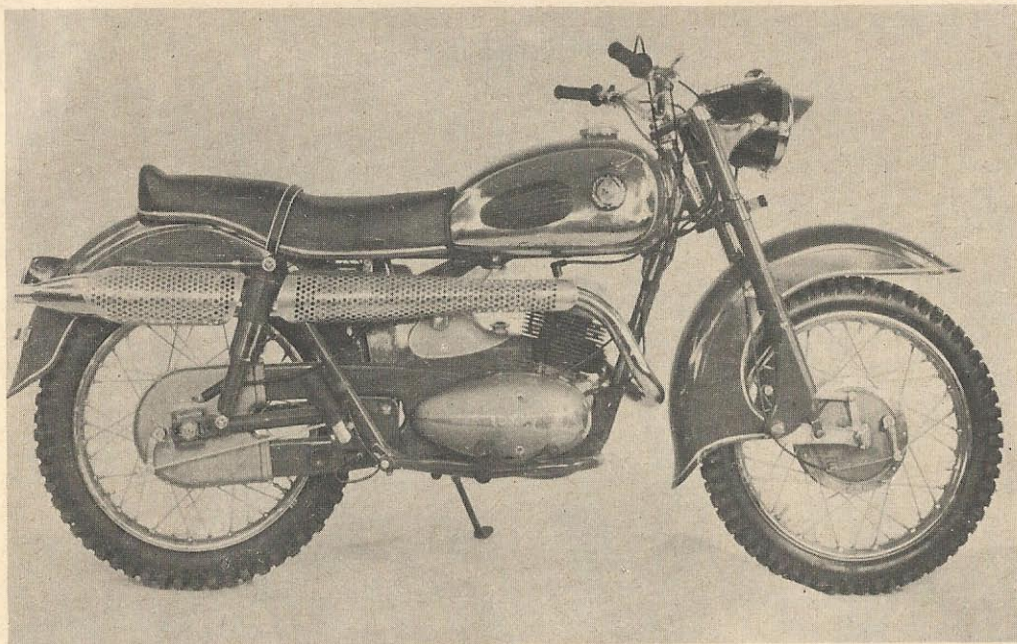


HVA

DEN FÖRSTA SVENSKA 200-kubikaren under 75 kilo var HVA:s Guld-pilen, en synnerligen linjeren och sportig maskin från det anrika Husqvarna Vapenfabriks AB. Motorn är av HVA:s tillverkning och är delvis en utveckling ur 175-kubikaren Silverpilen, som fortfarande står på tillverkningsprogrammet. Till finesserna hör ramlager som smörjes under tryck med växellådans olja. Lådan är treväxlad. Motorn utvecklar 10,5 hk (Husqvarna Vapen sägs ha Europas tillförlitligaste bromsbänkar) och toppfarten uppges till 100 km/t, en siffra som i praktiken kan höjas med en god tiondel. Priset är 2 240:–.

HVA lättspeedwayram är ett komplement till Silverpilen som skall säljas för att ge den nya lättspeedwaysporten vind i seglen. Silverpilens fjädrande bakram kanske inte är riktigt lämplig för ren speedway. Därför bygger man denna stela ram där Silverpilens motor och hjul passar. Ramen kostar 225 kronor, med speedwaystyre, speedwaytank, och som omväxling kan man alltså få sin Silverpil utrustad som en fullvärdig speedwaycykel för 300 kronor. På bilden demonstrerar vaggerydaren Dan Forsberg hur det går till att åka lättspeedway med helsvenska grejor.



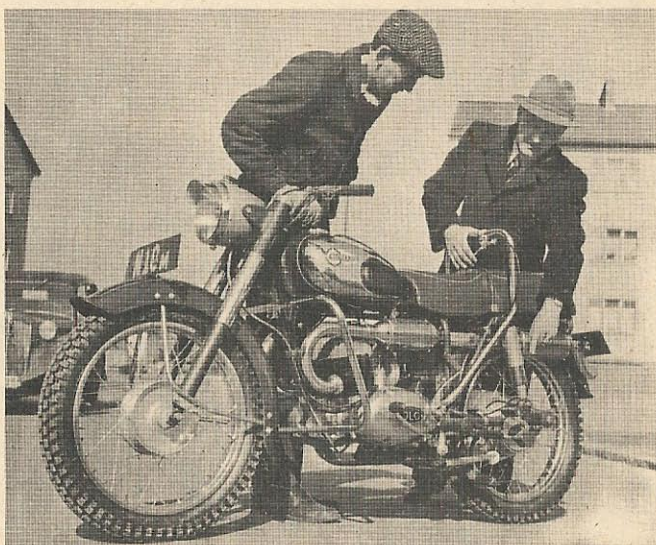


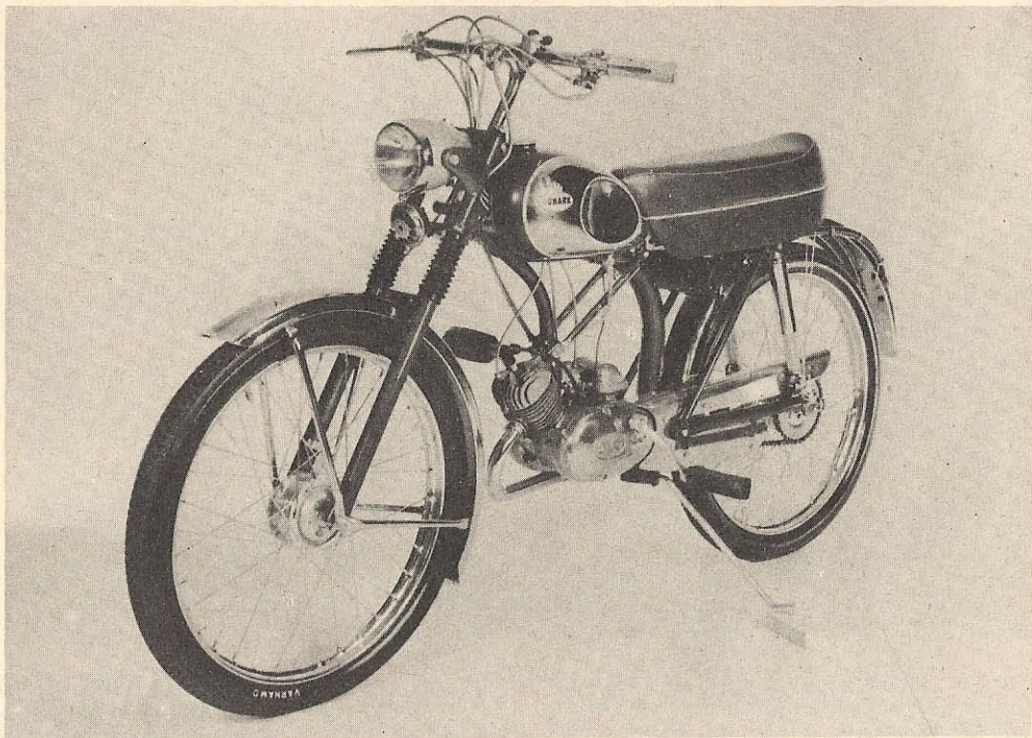
NV 38 SPORT ARMY SIX DAYS är en av marknadens populäraste maskiner i specialutförande för sportbruk. Den tillverkas av Nymanbolagen AB, Uppsala, och är försedd med en 250 cc DKW-motor, som ger 14,1 hk. Toppfarten anges till 110 km/t, och växellådan är fyrväxlad. Bottenlänk-gaffel och uppsvängt avgasrör gör maskinen mycket lämplig för terrängkörning, och den har också skurit många lagrar på OT-banorna. Pris 2 525:-.

NV 38

MONARK

DEN SVENSKA motorcykel-fabriken Monarks produkter är välkända långt utanför landets gränser. På tillverkningsprogrammet står ett stort antal motorcyklar och mopedscooters i olika storlekar och utföranden. Vårens stora slagnummer från Monark är 200-kubikare Blå Stinget, som väger under 75 kilo. Här visar vi dock ett utslag av fabriken »pedagogiska» verksamhet, en Monark Blue Arrow M 550 försedd med dubbelkommando för övningskörning. Ingenjör Gösta Lövgren förklarar arbetsprincipen för testföraren Bengt »Spicky» Svensson. Monark Blue Arrow kostar i originalutförande 2 650:-, för dubbelkommandot tillkommer någon hundralapp.

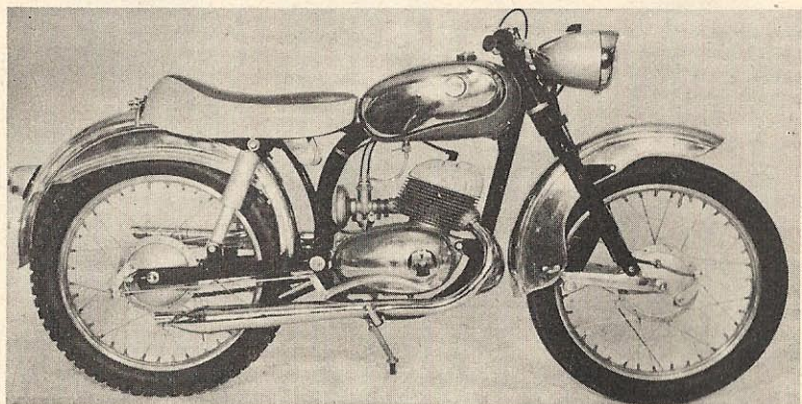




MONARK

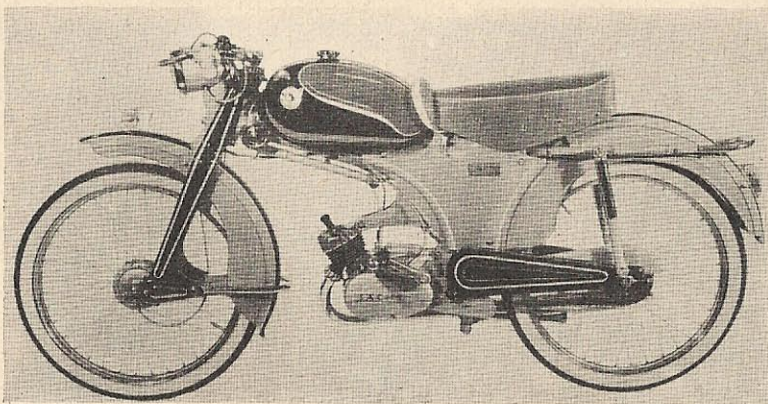
MONARKS SPORTMOPED M 31 är så ny att något pris ännu inte är fastställt. Den är tvåväxlad, kedjedriven och en typisk representant för den fordonskategori som unga grabbar drömmer om. Till finesserna hör knäslut i tanken och stor dubbelsadel – dubbelsadel är här för övrigt ett felaktigt ord – man får inte skjutsa på moped, så stockholmsslangens »hasbänk» passar säkert bättre.

»BLÅ STINGET». Detta är Monarksensationen M 112, 200-kubikaren under 75 kilo som alltså går i lägsta skatte- och körkortsklass. Motorn är av Ardies tillverkning (tidigare Dürkopp) och ger 12 hk. Växellådan har fyra utväxlingsförhållanden och fordonet gör hela 115 km/t. Priset är 2 225:–. Framhjulet avfjädras enligt en för svenskt vidkommande ny arbetsprincip; det är upphängt i ett mellanting mellan Earlesgaffel och bottenlänkgaffel.



GÖRICKE DIVA

SPORT är en moped, som nyligen kommit till Sverige. Agenturen handhas av Motorfirma Uno Ranch AB i Göteborg, en garanti så god som någon för att det rör sig om ett riktigt sportfordon. Mopeden ser faktiskt ut som en TT-cykel och kommer säkert att bli ett slagnummer bland alla motorintresserade unga grabbar. Den är utrustad med en tvåväxlad Sachsmotor och har bara en kedja. Tyvärr är priset ännu ej fastställt men det kommer troligen att röra sig omkring tusenlappen. Bland finesserna kan fullnavsbromsarna nämnas.



GÖRICKE

HUSQVARNA ROULETTE, ett vackert mellanting mellan sport- och bruksfordon. Men så svarar också Sixten Sason för formgivningen. Motorn är helt nykonstruerad och alltigenom svensk, redan vid 2 000 v/min ger den 0,6 hk. Detta tyder på en i det närmaste otrolig segdragningsförmåga, men motorn är gjord för svenska förhållanden och får arbeta normalt utan att »strypas», som många utländska mopedmotorer. Två växlar, en kedja, och priset är bara 790:—.

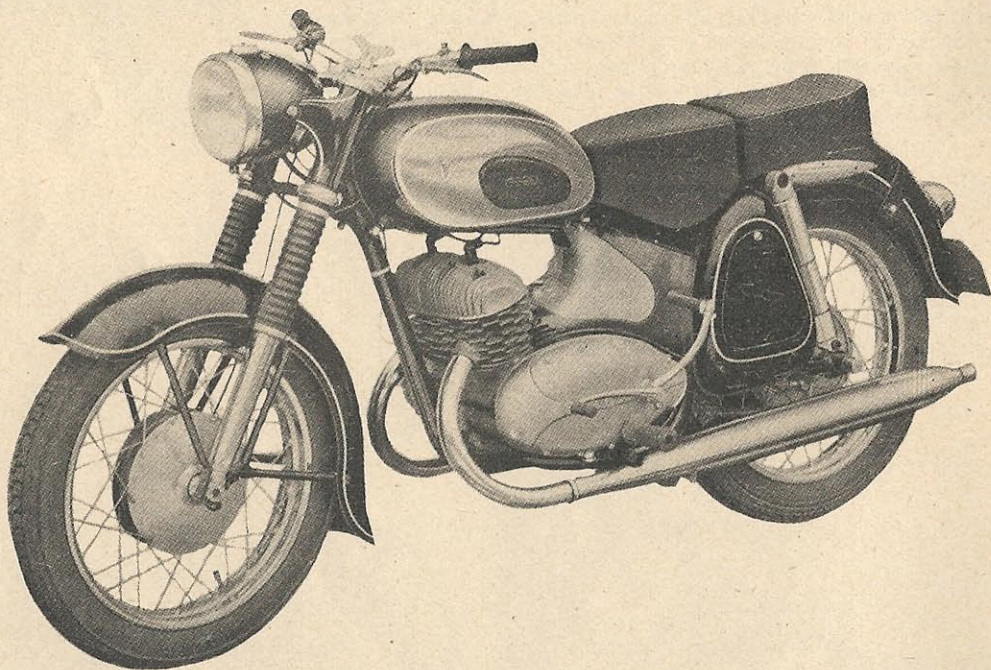
HUSQVARNA





DEN ITALIENSKA scootern Vespa finns nu i fyra olika utföranden utom transportvespan Ape. Den här fotograferade är nykomlingen i familjen, Vespa Touring. Motorn mäter 150 cc och ger 6 hk, ett relativt moderat värde. Nyheterna på scootern är helt exteriörbetonade. Den är lackerad i en mycket vacker blå färg och har försetts med åtskilliga kromlister. Priset är 2 075:- och Como, M & T Bjerke AB, Stockholm, handhar agenturen.

VESPA



DKW RT 350

DKW RT 350 säljs i Sverige av Wiklunds Cykel & Motor AB, Stockholm, där nu den i motorsammanhang välkände Uno Duzäll håller i trådarna. Maskinen är ett typiskt sportfordon för landsvägsentusiasten, som tycker om robusta grejor vilka fordrar ett minimum av skötsel. Motorn ger 18 hk och toppfarten är 130 km/t. Pris 2 950:-.

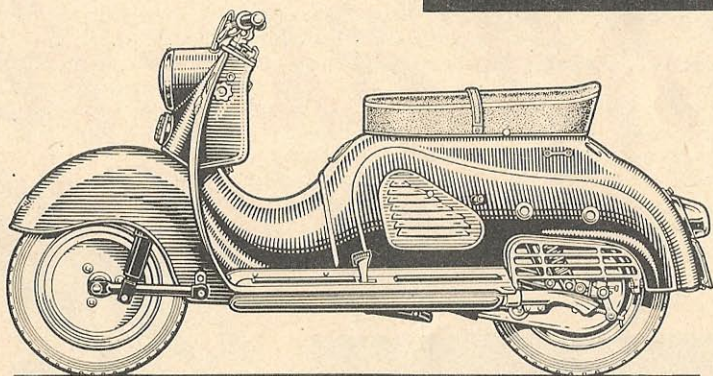
HEINKEL

HEINKEL TOURIST är en av de ytterst få scooters som är försedda med fyrtaktsmotorer. Slagvolymen är 174 cc, och 9,2 hästkrafter utvinnes vid 5 500 v/min. Scootern gör hela 95 km/t och är mycket lättkörd då motorns effektkurva tillåter en i det närmaste otrolig segdragning på höga växlar. 2 390:-, Svecia Bil & Motor AB har hand om agenturen.



ZÜNDAPP

ZÜNDAPP BELLA är en typisk kvalitetsprodukt från Tyskland, men med italiensk formgivning. Den finns i två utföranden, dels med 150 cc motor, dels med 200 cc. Den större scootern gör ledigt 90 km/t och är försedd med många finesser, stort bagageutrymme m. m. Generalagent är Motorkraft AB, Stockholm, och priserna 2 150:- resp. 1 895:-.



TYSKA NSU PRIMA fotograferad i skönt sällskap – tänk vad de stora firmornas reklamavdelningar måtte ligga i för att kunna producera sådana här bilder! Motorn mäter 150 cc och ger 6,2 hk, och detta kraftpaket räcker för en fart av 80 km/t – med flickan på. Motorfirma Bengt Berg & Co. sköter försäljningen från Göteborg, och 2 095 kronor kostar det att bli ägare till fordonet. Flickans medverkan vid eventuell försäljning nämner inte prospekten något om.

NSU

