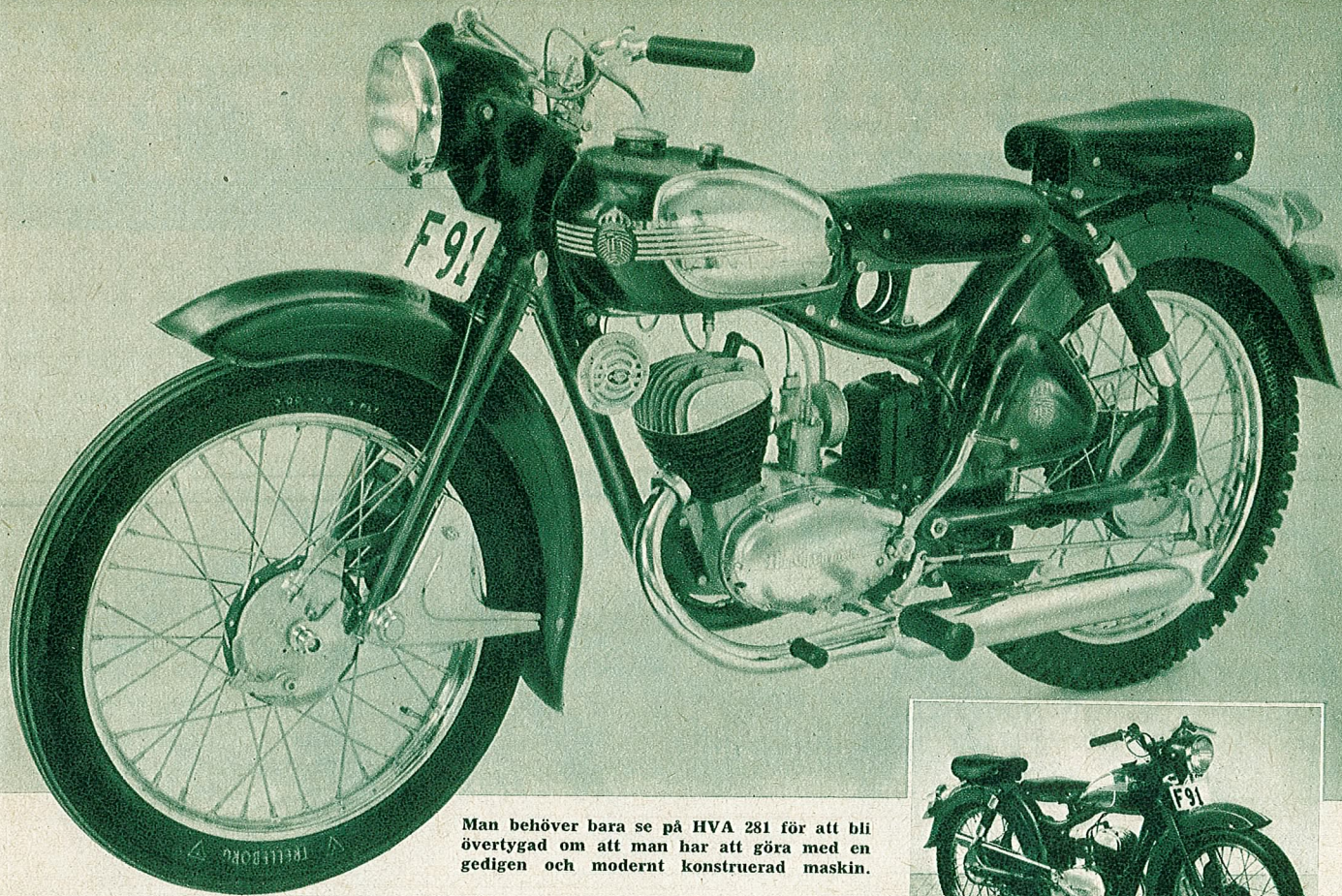




Man behöver bara se på HVA 281 för att bli övertygad om att man har att göra med en gedigen och modernt konstruerad maskin.

HUSQVARNA 281

Av Nils Tengberg

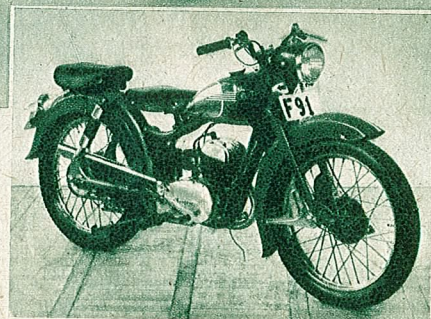
När TV provkörde nya Husqvarna hade vintern och kylan redan slutit den lilla vätterstaden där den helsvenska motorcykeln blir till i sitt järngrepp. Ishalkan på vägarna gjorde accelerationsprov omöjliga att genomföra, men å andra sidan blev vädret en god bundsförvant när det gällde att övertyga sig om HVA-cykeln's rätta natur — bruksmaskinens. Trots att kvicksilvret sjönk åtskilliga streck under fryspunkten och rimfrosten la sig vit och ullig på maskinens metall-tytor gick motorn ändå alltid lika lätt igång. Och det är ju en ganska väsentlig egenskap för en bruksmotorcykel att den skall vara lättstartad oberoende av väderleksförhållandena. Nya HVA tog full poäng i detta avseende, även om det nog kommer att förvåna de flesta att den gjorde det utan att luftspjället behövde stängas. Mager bränsleblandning och kall kyla är en kombination som HVA-motorn har lätt att fördrå.

Även i ett annat avseende var vintern en bundsförvant, nämligen när det kom an på att prova vägegenskaper och balans. På de glashala vägarna uppförde sig Husqvarna så att man glömde att vägarna var glashala. Aldrig någon osäkerhet i sadeln även där väglaget var som allra sämst. Fast man visste att bak-

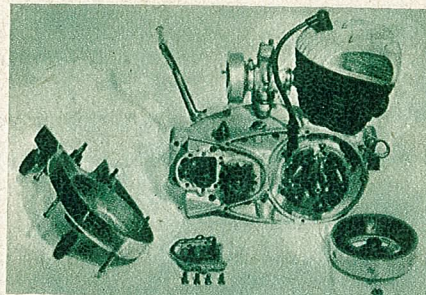
hjulet mera sällan följde i framhjulets spår blev man aldrig medveten om detta faktum genom ogynnsamt påverkad balans och vägsäkerhet. I hög grad bidragande till de ypperliga vägegenskaperna är givetvis den nya HVA-fjädringen, särskilt botten-länk-gaffeln fram. Sätt en teleskopgaffel på en HVA 281 och försök att med en sådan maskin hänga en riktig HVA med botten-länk så skall ni bäst komma underfund med den sistnämnda gaffeltypens överlägsenhet. På dålig, kurvig skogsväg kan teleskopmaskinen aldrig hänga botten-länk-cykeln!

Styrkan hos Husqvarnas 175-kubikare ligger främst i den föredömliga fjädringen och styrningen. Lägsta möjliga ofjädrade vikt och minsta möjliga vikt framför styrhuvudet har varit ledmotiven. Bakfjädringens totala fjädrerörelse är 55 mm, varav 35 mm är fjädrerörelsen från neutralläge och uppåt. Det gör maskinen bekväm att åka på och skall man karakterisera mjukhetsgraden så kommer ordet lagom väl till pass. Är fjädrerörelsen uppåt längre ändras framgaffelns försprång, och därmed köregenskaperna. Fram är fjädringsrörelsen hela 90 mm vilket man lämpligen kan ställa i relation till den normala te-

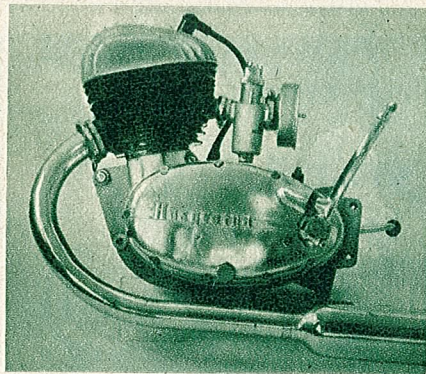
(Forts. på sid. 29.)



HVA 281 från drivsidan. Blå lackering med krom och guld på tanken. Djupa stänkskärmar och fotväxel av hål-och-tå-typ.

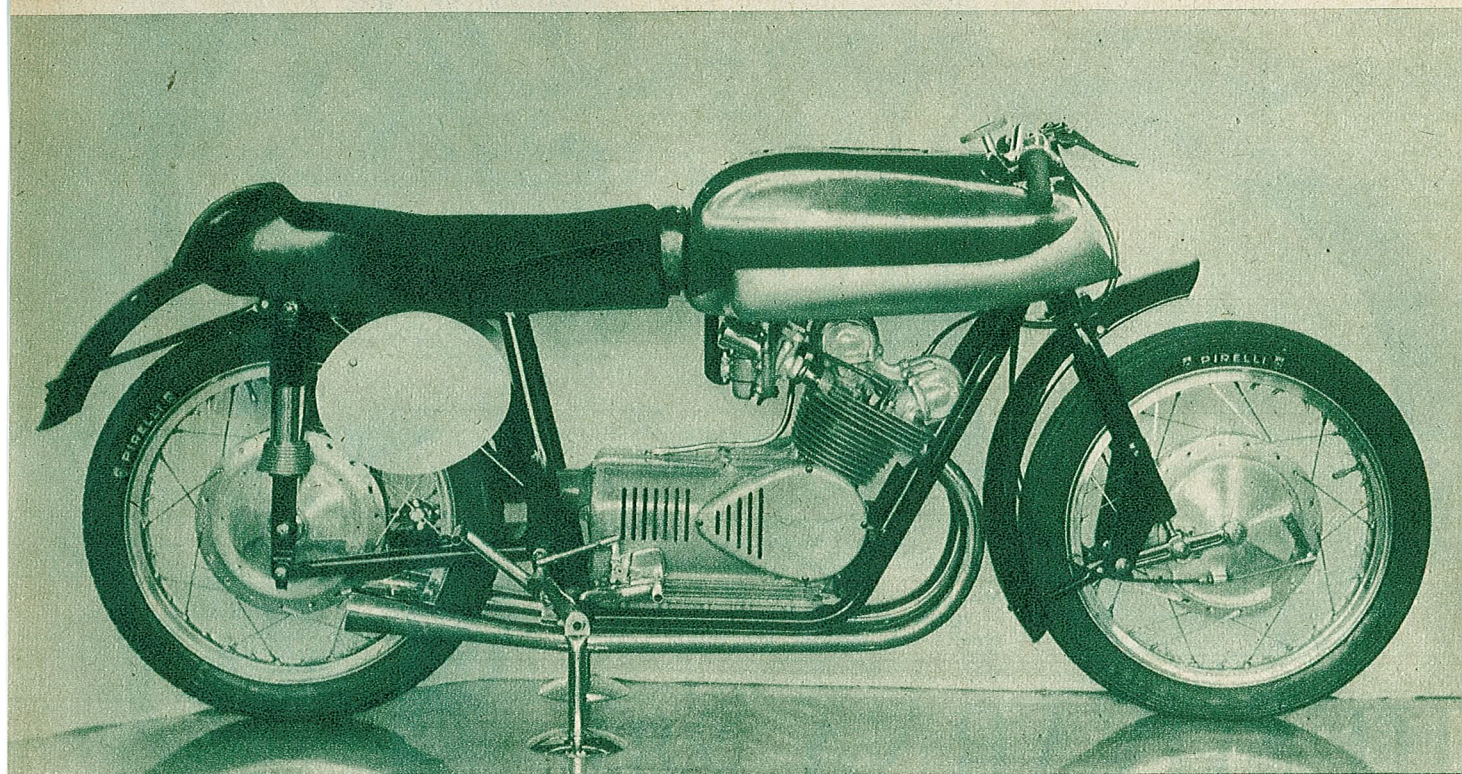


Under drivsidans stora kåpa döljer sig bland annat magnetapparaten, som är lätt åtkomlig. Fem bultar håller hela skyddskåpan.



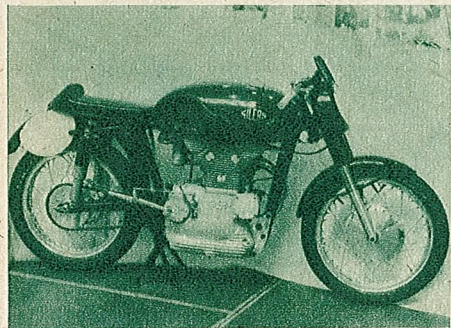
En ren motor! Allt är väl inbyggt och motorn saknar onödigt ris. Kåpan är högglanspolerad och vevhuslinjerna tilltalande.

Mirakel i motor på

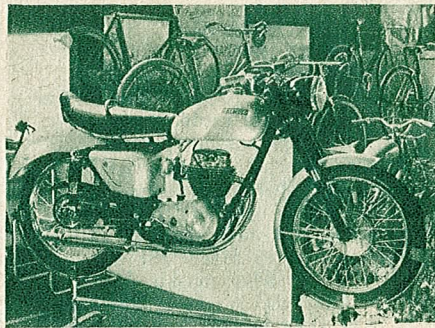


Rumi, som med sina små tvåtakts sport- och racermaskiner också har skaffat sig många beundrare i Sverige, bidrog till Milano-

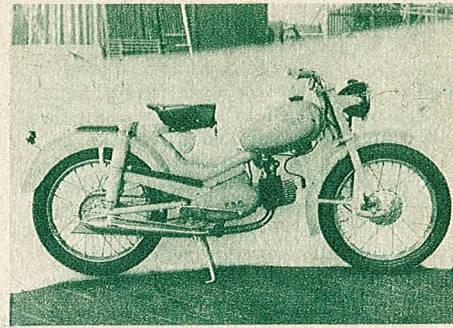
mässan med den här 250-racern. Vevhus och växellåda tycks vara enastående välventilerade. Motorn är tvåcylindrig »vertical twin».



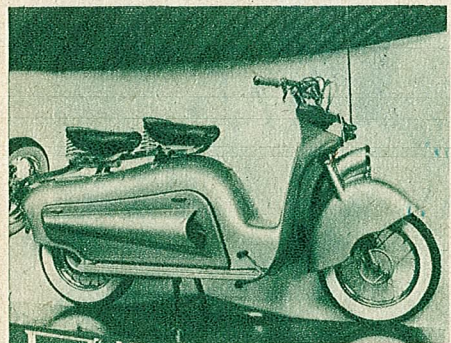
En ny Gilera-racer, som visar hur ren och vacker motorn kan vara även på en racer.



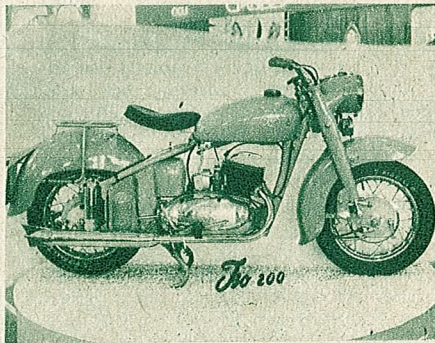
158-kubikaren Italmoto har en verkligt ren och vacker toppventilmotor. 6,5 hk. 95 kg.



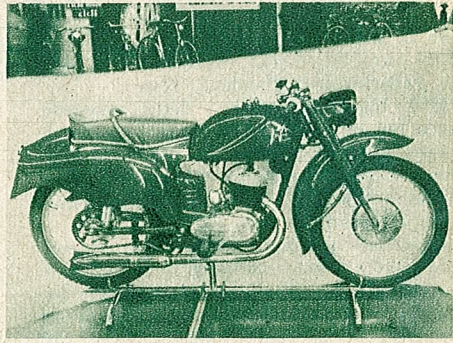
En av milanomässans fåtaliga tvåtakare: 125-kubiks FBM. En mindre vanlig exteriör.



En elegant scooter är Ambrosini som har tysk motor. Bland finesserna märks radio!



Dubbelkolvmotorn Iso är kardandriven. Man kan inte klaga på stänkskärmsbredden bak!



I många former trivs det sköna. Samma Sachs-motor som i NV, men litet olika utseende...



SAJO torr- batterier för lyktan o. radion

JUNGNERBOLAGET
SVENSKA ACCUMULATOR AKTIEBOLAGET JUNGNER

Stockholm
Göteborg Karlstad Malmö
Norrköping Skellefteå Sundsvall

KATALOG



Radioteknisk litteratur, ritningar, kopplingsschema och arbetsbeskrivningar för mot-tagare, band- och trådspelare, instrument m. m.

AMATÖRKURS I RADIOBYGGE

Sänd gratis prospekt och katalog:

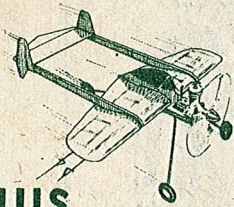
Namn

Adress

Postadr. TV 26

AB BEVA-TEKNIK · LINKÖPING

MODELLBYGGARENS JULKLAPP!



LINUS

DEN NYA LINKONTROLLMODELLEN

Välflygande, lättmanövrerad och lätt-byggt! Spännvidd 400 mm. avsedd för 0.75-1.5 cc. motorer. Byggsatsen innehåller färdig motorbädd, fena och stabilisator, vingbakkanten m. färdiga spry-gelspar, tryckta balsaspryglar samt färdiga ballonghjul av trä. Ritningen är otroligt utförlig, en med 35 illustrationer försedd steg-för-steg-anvisning medföljer.

Pris: Byggsats inkl. ritn. kr 8:25 + porto

JÄTTEKATALOGEN

106 sidor i format 220×300 mm. med över 1000 illustrationer erh. mot ins. av kr 1:25 i frimärken.

WENTZELS

APELBERGSGAT. 48 · STOCKHOLM C

nu kan förbättras. Vridmomentkurvan föreföll ytterst flack eftersom motorn drog ypperligt vid alla varvtal. Effektiva medeltrycket ligger vid 4 kg/cm², vilket tyder på god fyllnadsgrad — över medeltalet för tvåtakts 175-or. Motorns enastående jämna och fina gång har mycket sin grund i ett ytterst välvalt spolsystem. Man gjorde på HVA inte mindre än sex olika cylindrar innan man hittade det rätta spolsystemet! Så har man nu också fått fram en cylinder där färggasen går in rätt emot tändstiftet och där blandningen av färggas och förbränd gas är minimal. Spolströmmen på HVA är så riktad att motorn tvåtakts jämnt och rent på snart sagt alla varvtal. De för en tvåtaktare kritiska äga varven har man naturligtvis inte helt rätt på. Avgas ljudet är väldämpat och tomgången pålitlig men gashandtaget av HVA:s patenterade konstruktion där gasen helt stryps i bottenläge är litet fördrädd. Det är fortfarande litet för lätt att ofrivilligt stänga av motorn. Om motorn kan slutligen noteras att den ej blev varm även efter mycket hård körning på tvåan i backarna ovanför Huskvarna. Man behöver inte vara rädd för att lägga handen på kylflänsarna ens efter det att motorn plägs länge på höga varv! Siffran 25,3 kg/hk, som ligger något över det normala för 175-kubikare, skvallrar om att accelerationen är god om än inte anmärkningsvärd.

Bland detaljerna på HVA 281 fäste vi oss särskilt vid det nya bensintankslocket utan gängning, som ändå inte läcker olja eller bensin. Ju hårdare tryck underifrån, desto hårdare sluter nämligen packningen. Konstruktionen är någonting å la cykelpump med andra ord. Vidare: Den praktiska verktygslådan i vilken det utfälda locket tjänar som verktygsbord, de djupa stänkskärmarna, HVA:s praktiska bensinkranar på tanken, den rena styrtången och den vackert utformade baklampan med stoppljus.

Den maskin, som TV provkörde hade gått över 12.000 km och var ändå i skick som ny, vilket kanske säger en del om kvaliteten. HVA 281 är givetvis lika litet som någon annan mc helt felfri och dess största fel är ganska stort: priset är på tok för högt. Men frågan är väl om den ändå inte är värd det. Ifråga om styrning, fjädring, vägegenskaper och driftsäkerhet är det för svagt att deklarerar att den är i världsklass — personligen vill jag gärna säga ifrån att jag tycker att den överträffar det bästa av vad utlandet kan bjuda ifråga om bruksmaskiner i den här storleksklassen. Utseendet kan naturligtvis diskuteras, men här som annars när det gäller motorcyklar måste man säga att det ändamålsenliga är det vackra. Och även utan utilitetiska synpunkter skulle jag gärna vilja ge HVA min röst i en skönhets-tävling!

Teknisk beskrivning: Se TV nr 17/1952.

Pris: 2.475:— kr.

PROFET MED FÖRNUFT (Forts. fr. sid. 13.)

Inte mindre talande är siffrorna från olika år på försäljningsvärdet.

År 1927 var försäljningsvärdet	1,4 miljoner kr
» 1929 »	6,4 » »
» 1939 »	42,2 » »
» 1951 »	310,0 » »

En bortåt trehundrafaldigad produktion om man ser till försäljningsvärdet, en bortåt nittiofaldigad produktion om man ser till antalet färdigställda enheter — det är bra marscherat på tjugofem år!

Assar Torvald Natanael Gabriellsson är grosshandlare, född år 1891 i Korsberga i Skaraborgs län men uppvuxen i Stockholm. Student vid Norra latin år 1909, utexaminerad från Handelshögskolan 1911 och exporterad till Ryssland för studier 1912 har han sedermera prövat så pass skilda yrken som riksdagsstenografens, handelsresandens och industrichefens. Under utövandet av dessa verksamheter har han fått tillfälle att se praktiskt taget hela världen. Den europeiska kontinenten känner han som sin egen byxficka, av Ryssland har han självupplevda erfarenheter från både tsartiden och sovjettiden — han har fört viktiga handelsförhandlingar med de mäktiga i Kreml — och Amerika har han berest på längs och tvärs vid flera tillfällen, en gång tillsammans med en annan lika berömd handelsresande, H.K.H. Prins Bertil. Som

resultat av detta globetrotteri behärskar han fem språk och klagar bittert över sin klena språkbegåvning. Han besitter ett anseende nationalekonomiskt vetande och förstår att dela med sig av det bättre och populärare än många nationalekonomer. Han skulle enligt experters ut-sago ha kunnat bli en av sin generations främsta tekniker om han valt den banan. Han slog juristerna med häpnad över sina solida kunskaper på deras område när han på sin tid satt som en av utredningsmännen i Kreugerhärvarn. Han skriver bra och talar ännu mycket bättre; på nästan alla områden är han rikt rustad och gör ständigt allt för att bli det ännu mer. Han tror på bilen, på produktionen och på sig själv.

Han har, som alla, sina fördomar och idiosynkrassier. Till de djupast rotade — och bäst grundade — hör hans motvilja mot sysselloshet eller rättare sagt improduktivt folk.

Assar Gabriellsson har upplevt många exempel på den saken inte bara i utan också utanför folkhemmets gränser. Någon gång i början på 1920-talet befann han sig på besök i Berlin. Man hade just fått färdig en liten autostrada utanför huvudstaden och Gabriellsson var nyfiken på hur den såg ut varför han hyrde en chaufför och åkte ut för att studera den nya vägen. Det var en varm och vacker dag. Plötsligt fick bilen punktering och man var tvungen att byta däck vilket var rätt besvärligt på den tiden. Chauffören fick göra det mesta arbetet medan Gabriellsson hjälpte till så gott han kunde. Efter en stund kom en gendarm ridande, han stannade sin häst och satte sig att intresserat se på de båda männen som slet och svettades i solgasset. Efter en stund blev chauffören rasande över det sysslösa vitnet och utbrast: »Det var väl tur att vi tyskar förlorade kriget för annars hade vi nu haft två gendarmar i stället för en som tittat på medan vi arbetade!»

Den tyske chaufförens irritation var nog Gabriellssons egen. I hans ögon är improduktivitet den värsta olycka som kan drabba ett folk. Eftersom den gärna tycks följa en statsbyråkrati i spåren, finns det ingenting som ter sig så miss-hagligt för Gabriellsson som en centralisering av all makt till statens organ. Han har aldrig stuccit under stol med sina åsikter i det ämnet, han har sagt sin mening även i de fall då den kanske inte varit så populär för patentdemokratiska öron. Han kan tryggt fortsätta att slåss för sin uppfattning, för envar vet att på sin post och i sin livsuppgift har Assar Gabriellsson gjort den svenska demokratin större tjänster än det har förunnats flertalet av hans samtida att utträta.

VIT SPEEDWAY I MÖRKASTE AFRIKA

(Forts. fr. sid. 15.)

bar och har sedan dess vunnit alla tävlingar. Största åskådarantalet, omkring 15.000, samlade en motocross tävling på en stor lantbruksutställning.

Vi körde för fullt mellan utställningsbyggnaderna och runt de tjusiga blomsterrabatterna och det var så packat med folk runt banan att man ibland fick böja huvudet för att inte köra stöthjälmen i någon åskådare som oförskyllt blivit utknuffad i banan av de bakomvarande. Efter en 150 meters raksträcka kom en tvär kurva med lös jord och de scener som utspejades där mellan de tävlande belönades av publiken med vilda tjut. Ja, den tävlingen blev den hittills största succén.

ÄR DET KRIMINELLT ATT VARA ...

(Forts. fr. sid. 17.)

mästaren i boxning Freddie Mills. Den här skinnknutten är idrottsman — sund och riktig. Och kul är han faktiskt också att lyssna på när han går sin match mot Ivar Ahlstedts adept. Han — Bengt Magnusson — kan ju inte gärna hjälpa att det mest blir skuggboxning.

— Ärligt talat så har jag lite' svårt att haka va' den där Ahlstedt egentligen menar med sin novell »Skinnknutten». Vart vill han komma? Vet han över huvudet taget nånting om oss skinnknuttar? Har han nå'n gång träffat nå'n av oss och snackat me' oss? De' kan jag inte tänka mej. Det är förstås ihopfantiserat alltihop. Det är väl det vanliga ...

— Jasså, han har en egen bäge och kör t. o. m.

motsvarande siffra för modell 300 S 150 hk vid toppvarvet 5.900. Maximalt vridmoment har man då vid 2.620 v/min — 20,5 mkg. För 300 SL höjdes effekten ytterligare så att liter-effekten kom att stanna vid inte mindre än 60 hk och vridande momentet vid 26 mkg. Kompression är 8 till 1, varför högoktanigt bränsle erfordras.

Liten frontarea ernåddes främst tack vare att vagnen kunde byggas så låg. Kupén mäter på sitt högsta ställe inte mer än 1.265 mm. Så låg hade den aldrig kunnat byggas med motorn stående upprätt och motorn lutades alltså åt sidan varvid man fick korta insugningsrör från de tre fall-förgasarna.

Mercedes 300 SL är en oerhört intressant konstruktion och ett exempel på vad man genom skicklig användning av standardbetonade delar kan ernå. Den senaste jättesgern i Mexicoloppet, som ingen i Amerika trodde att »nybörjare» hade chans att vinna, är tydligt vittnesbörd.

STYR MED GASEN (Forts. fr. sid. 19.)

utan att han behöver parera med ratten. När bakvagnen börjar sladda känner den gode föraren det i god tid i rygglutet och han reagerar blixtnabbt och handlar med lätta, fina rörelser — inte rå styrka. Gaspedalen gör precisionsarbetet! Att avgöra precis var foten skall lägga på gaspedalen så att vagnen ratar upp sig mot utgången av kurvan och återtar den raka kursen är något man inte lär sig i brådrasket. Det är här »påläggs-kalven», den orutinerade nybörjaren, slösar bort en massa krafter i onödan.

Men det är inte bara i kurvorna som det ställs stora krav på omdöme och erfarenhet. De sekunder man kan vinna i start och mål betyder lika mycket. Man måste välja väx-

lingsögonblicken så att motorkraften överförs till bakhjulen på rätt sätt. Drar man på för mycket blir det bara hjulspinn och det gäller att vara känslig på foten för att kunna trampa ner gaspedalen på millimetern så mycket som behövs. Och så växla snabbt och på rätta tidpunkter. Jag vågar påstå att det behövs minst fyra års hård träning och erfarenhet innan man kan få en riktig »smakstart»!

Nybörjaren ger gärna i starten så mycket gas att vagnen börjar sladda varigenom han förlorar fart. För att ta vagnen ur den sladdningen måste han redan innan loppet egentligen ha börjat ta sina kroppskrafter i anspråk och känner sig redan efter några tusentals meter skäligen uttröttad. Om vagnen gör ett luftsprång reagerar en orutinerad förare explosionsartat när det gäller att få den på rätt köl medan experten håller löst i ratten och i långa, mjuka rörelser åter tvingar in vagnen på den gamla kursen.

Ju mer man har i huvudet, desto mindre biceps behöver man! Hermann Lang.

HUSQVARNA 281 (Forts. fr. sid. 21.)

leskopgaffelns 100—120 mm. Teleskopet ger alltså mjukare fjädring, men den större rörelsen för också med sig högre förslitning.

Det råder ingen som helst tvekan om att HVA både bak och fram funnit idealiska, välavvägda fjädringsformer. Vill andra mc-fabriker följa med i utvecklingen har de bara en sak att göra — kopiera. Den som en gång provat på en botten-länkgaffel och en svängarmsfjädring går mycket ogärna tillbaka till en maskin med teleskopfjädrade fram- och bakhjul!

En sak som förtjänar att speciellt noteras är den gedigenhet som kännetecknar ram och fjädringselement på HVA. Här firar svensk

precision och kvalitet triumfer som utlandet får svårt att överträffa. Inte ens jättekrafter kan röra fram eller bakhjul bräkdelen av en millimeter i sidled. Under gummidamaskerna över bakhjulsfjädringens spiralfjädrar döljer sig många hemligheter som gör denna fjädring till en av de bästa TV någonsin studerat eller praktiskt provat. HVA-fjädringen har med heder klarat 40 miljoner fjädringar i skakbänk med 90 kg i sadeln och 75 kg på »bönpallen».

Att man åker bra på HVA har med all önskvärd tydlighet framgått av redogörelsen för maskinens fjädring. Det återstår alltså bara att tillägga att man också sitter bra. Körställningen är ypperlig, sadeln bekväm och knäslutet som det skall vara. Man har fått fram det genom att låta ett tiotal olika personer prova sig fram till det idealiska knäslutet med hjälp av täljda trätankar. Styrstangen är smal men skulle enligt vår uppfattning kunnat vara ännu smalare — så bra som styrningen är. Bromsarna är rikligt tilltagna (trumdiameter 150 mm bak, 140 mm fram) och fast några bromssiffror inte kunde noteras på de ishala smålands-vägarna kunde konstateras att de gav tillfredsställande bromsverkan utan tendens att låsa något av hjulen.

Vad som mest intresserar den yngre mc-generationen är väl HVA-ans fartresurser. På ettan är toppfarten 40 km/t medan 70 km/t ligger väl inom möjligheternas gräns på tvåan. På högsta växeln är toppfarten med en person sittande upprätt i sadeln 90 km/t varvid motorn ger nära 7,5 hk vid 4.800 v/min. Kolvhastigheten är då 9,84 m/sek. Utväxlingarna är väl valda, men många kommer kanske att önska sig en fyrväxlad låda när nästa version av maskinen släpps ut — om en så pass fulländad mellanviktare

Jag väljer FLYGET

FLYGVAPNET antar under juni 1953:

- **Officersaspiranter** (studentexamen, ålder högst 22 år)
- **Reservofficersaspiranter** (flygförare och luftbevakare, stud.ex. el. motsvarande, ålder högst 24 år)
- **Fältflygare** (realexamen, 18—21 år)
- **Flygingenjöraspiranter** (stud.ex., inträdeskompetens vid Tekniska högskolan, ålder högst 22 år)
- **Meteorologaspiranter** (stud.ex., högst 24 år)
- **Reservintendentsaspiranter** (stud.ex. eller motsv., ålder högst 24 år)



**Krävande yrken
men lönande**



Till FLYGSTABENS PERSONALAVDELNING, Stockholm 80.

Sänd mig broschyr om

aspirantutbildning, fältflygarutbildning
(stryk det som ej önskas)

Namn

Adress

Postadress

Ansökningsriden
utgår 1 februari
1953