



En 175-kubikare

av modernaste snitt har Husqvarna Vapenfabrik i år visat som prototyp, och våren 1953 kommer denna 175-kubikare att rulla i de första tusentalen på våra svenska vägar och gator. Sedan cykelmotorerna den 1 juli släpptes fria, har 120-kubikarna i någon mån spelat ut sin roll som dominerande svenska motorcykeltyp, och det är därför glädjande, att Husqvarna äntligen åter visat framfötterna även i fråga om litet större motorcyklar.

175-kubikaren är idealisk som svensk standardmotorcykel, och Nordisk Motor Tidning — som haft tillfälle i det talj studera prototypen Husqvarna 281 — vill för sin del gärna gratulera både konstruktören och fabrikanter — Husqvarna Vapenfabrik — och den svenska motorcykelpubliken!

Nordisk Motor Tidning presenterar

NYA HUSQVARNA

Typ 281 — en modern helsvensk 175-kubikare

VAREN 1953 kommer Sveriges skinnknuttar att stå i kö hos Husqvarnas återförsäljare och bokstavligen slåss om att få köpa nästa års stora slaglager på motorcykelmarknaden — Husqvarnas nya 175-kubikare — med precis samma intensitet som i år (och de senaste åren) Sveriges generaldirektörer stått i kö hos General Motors återförsäljare för att få köpa en Chevrolet. Saken är nämligen den och förhållandet sådant, att Husqvarna Vapenfabrik våren 1953 påbörjar försäljningen av sin nya 175-kubikare, typ 281, och varför denna nya helsvenska motorcykel kommer att bli 1953 års stora slaglager — det kan varje intresserad motorcyklist själv utläsa av den följande NMT-presentationen:

1:10,4, 3:an 1:7,2. Växelanordningen består av en s. k. krick-krock, d. v. s. halvautomatisk växling. Det innebär att om man trampar ner främre skänkeln på växelpedalen får man in närmast lägre växel, trampar man ner bakre skänkeln får man in närmast högre växel. Markerat 0-läge finns mellan 1-an och 2-an. Växelvisare finns på vevhuset vid växelpedals axel. Växelpedalen sitter på maskinens högra sida.

Drivning mellan vevaxel och växellåda utgöres av kugghjul med gummidämpare på vevaxeln. Kopplingen utgöres av 3-skivig korklamell i oljebad.

Ram.

Ramen är försedd med fjädring av typ svängarm med spiralfjäder. Dämpning av rörelsen med hjälp av en utanpå fjädern påkrängd gummihylsa, vilken på detta sätt kommer att dämpa vart och ett av fjädervarven. Svängarmarna är i sin tur lagrade i ramens fasta del. Genom denna anordning kommer bakhjulet att hållas stadigt i alla lägen. Detta är av största vikt för cykelns vägegenskaper. Genom att svängarmarna har lagrats så långt fram, alldeles i närheten av kedjehjulet på motorn, erhålles en i det allra närmaste konstant kedjespänning i alla bakhjulets olika fjädringslägen. Ramens fasta del är helsvetsad av extra prima stålrör av kraftiga dimensioner. Ramen är av så kal-

lad öppen typ d. v. s. att bottenröret är hopskruvat i undre bakkdelen och sammanhålles dessutom av motorn genom motorfästbultarna. Detta är gjort för att eliminera risken för spänningar i ramen.

Framgaffel.

Denna är av s. k. swing-typ med länkar nere vid navinfästningen som är upphängda i gummiband. Genom gummits självhämmande egenskaper behövs ingen särskild stötdämparanordning. En gummistötdämpare för botten- och re-turslag finns emellertid. För att ge gaffeln ett smidigare utseende har gaffelramen gjorts fribärande genom gaffelröret, vilket för detta ändamål gjorts särskilt kraftigt. Genom detta har gaffelbenens övre del kunnat slopas och har ersatts av en lykthållarkåpa av gjutet aluminium. Lagringen för länkarna består av ett glidlager med utbytbar bussning och lagerhylsa. Man kan således förnya lagret helt och hållet utan att byta mer än ovannämnda båda delar. Lagret smörjes medelst smörjkopp på gaffelbenets framsida. Härvid kommer överflödigt olja att pressas upp i gaffelbenet varifrån den sedan efter hand rinner tillbaka ner i lagret. För att detta skall fungera får gaffeln ej smörjas med för tjockt fett. Lämpligt fett är sommartid Mobilgrease nr 2. vintertid Mobiloil D.

Motor.

Motorn är av Husqvarnas egen tillverkning. Cylindervolym 175 cc, 2-taktsmotor med vändspolsystem. Effekt 7—7,5 hkr vid 5.000 v/min. Cylinderdiam. 60 mm., slaglängd 61,5 mm. Cylinderlock av lättmetall. Cylinder av gjutjärn. Vevaxeln lagrad i SKF kullager, vevstaken i rullager. Motor, växellåda, koppling, primärdrift och svänghjuls-magnet hopbyggda till en enhet s. k. blockmotor. Tändning medelst svänghjuls-magnet av Bosch fabrikat. För-gasare av Amals tillverkning.

Växellådan har tre växlar med följande summautväxling: 1-an 1:18,8, 2-an