

Husqvarna
Motoreyklar



**HUSQVARNA
MOTOR-
CYKLAR**



1927



**HUSQVARNA
VAPENFABRIKS AKTIEBOLAG
HUSKVARNA**

Husqvarna Motorcykel N:o 180

fick vid sitt första framträdande under fjolåret det allra bästa mottagande från allmänhetens sida och har även i fortsättningen fått röna det livligaste erkännande, vilket bl. a. tagit sig uttryck i en stegrad efterfrågan, som tidvis varit så stor, att vi haft all möda att tillfredsställa den.

Modell 180 kan fortfarande utan överdrift sägas motsvara även de högst ställda krav på en modern och tillförlitlig solomaskin, och någon anledning att å densamma vidtaga några förändringar föreligger sålunda ej, varför vi beslutit oss för att även under år 1927 föra motorcykel N:o 180 i marknaden i oförändrat utförande. Vi tillåta oss hänvisa till illustrationer och beskrivning i det följande.

Vår motorcykel N:o 180 har ju för övrigt på ett glänsande sätt i en mängd motorcykeltävlingar hävdat sin rangplats bland solomaskiner. Det kan i detta sammanhang vara nog att erinra om den storartade och absolut överlägsna seger, som å Husqvarna N:o 180 vanns i 1927 års Midvintertävling. I denna tävling erövrades nämligen å Husqvarna-maskiner 1:sta och 2:dra pris, och en mera övertygande seger har sällan vunnits i någon motorcykeltävling, ty av de 18 deltagare, som startade, framkommo endast 2 till målet, och båda dessa körde Husqvarna.

Nedanstående är ett citat ur Svenska Dagbladets referat från Midvintertävlingen:

»Tävlingen blev ju den mest storartade succès för Husqvarna. Samtliga tre maskiner, som stodo kvar efter det ansträngande nattvarvet, voro av detta märke, och de bägge enda maskinerna i mål följaktligen även Husqvarnor. Det var också vad man kallar Husqvarna-väglag, det vill säga det sämsta tänkbara, och de svenska maskinerna fingo ännu en gång tillfälle att visa, att de flyta fram, hur ogenomtränglig snön än ligger eller djup sörjan också är. De egenskaper hos maskinen, som denna gång bidrogo till att den gick igenom, där de andra ohjälpligt blevo sittande, var för det första dess stora »road clearance», den höga frihöjden över marken. Där utländska maskiner med sina stora och lågtliggande vevhus höggo i marken, effektivare stretande än någonsin några fyrhjulsbromsar, och där långa och eleganta, förnicklade avgasningsrör lågo släpande som medar i marken, gick Husqvarna fri. Framför de encylindriga motorerna hade Husqvarna den allra betydelsefullaste fördel med sina bägge cylindrar och deras jämnare dragning.»

Husqvarna Motorcykel N:o 180

SPECIFIKATION:

MOTOR: 5/12 hkr.*), 2-cylindrig, 50° vinkel mellan cylindrarna. Cylinderdiameter 65 mm. Slaglängd 83 mm. Cylindervolym 550 kbcm. (Klass D enligt internationell klassindelning). Ventilerna placerade sida vid sida. Dubbelt kullager för motoraxeln på drivsidan, glid-lager på ventilsidan. Rullager för vevstakarna. Den bakre vevstaken gaffelformad. Motorns kompressionsgrad är *med* de borttagbara plattorna under cylinderbaserna 4:1 och *utan* dessa 4,3:1.

TÄNDNING: »Bosch»-magnet, kedjedriven, placerad bakom motorn i högt och skyddat läge. Vatten- och dammtät. Manövrering medelst vridbart handtag för vänstra handen. *Obs.!* Vid »Bosch»-belysningsanläggning är magneten ersatt med »Bosch» sammanbyggda magnet- och dynamo-apparat.

SMÖRJNING: Motordriven, långsamgående slidpump av fabrikket »Best & Lloyd», driven uteslutande medelst stålhjul. Justerbar. *Obs.!* Pumpen pumpar oljan dels till vevhuset direkt och dels genom kanaler i motor- och vevaxlar ut till vevstakslagren. Handpump i reserv. Smörjning av hjulnav och framgaffelns rörliga delar etc. sker med fettspruta.

FÖRGASARE: »Schebler», 1"-genomgång, helautomatisk, lätt justerbart munstycke. Manövrering medelst vridbart handtag för högra handen.

KRAFTÖVERFÖRING: Kedja »Renold» $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Främre kedjan innesluten i låda, över den bakre stänkskydd. Främre kedjan smörjes genom överloppsolja från vevhuset via tryckfördelaren. Den bakre kedjan smörjes för hand under åkningen medelst handpumpen genom ett grenrör till kedjan.

Stötdämpare med gummibuffertar i bakhjulsnavet.

VÄXELLÅDA: 3 växlar med kugghjulen parvis i ständigt ingrepp med varandra. Växelsegment på bensintanken med växelspak gående genom denna. (Bensintankens sidor bliva härigenom fria och möjliggöra »knäslut» kring tanken.)

Växelantal enligt följande schema:

	3:e	2:a	1:a
15-tand. kedjekrans på motoraxeln	5,6:1	8,5:1	15,0:1
16- » » » »	5,3:1	7,9:1	14,1:1
17- » » » »	5,0:1	7,5:1	13,3:1

Såvida icke annat begäres, levereras motorcykeln med 16-tand. kedjekrans.

*) Den första siffran grundar sig på det i England brukliga beräkningssättet, den andra avser maximiantalet hkr. uppmätt vid prov i bromsbänk.

FRIKOPPLING: Lamell-koppling »kork mot stål» med såväl hand- som fotmanövrering.

START: Kickstart för högra foten med i växellådan helt innesluten mekanism. Pedalen faller automatiskt in sig efter användningen.

BENSINTANK: Rymd 11 lit. Bensinspruta i locket till påfyllningshälet. Avtappningskran. Vatten- och smutsavskiljare i bensinkranen.

OLJETANK: Rymd 2,3 lit. Placerad under sadeln.

RAM: $1\frac{1}{8}$ " stålrör. Övre ramröret nedböckat, sadelläget extra lågt och långt fram för erhållande av den körställning, som, samtidigt som den är bekväm, giver föraren största möjliga kontroll över maskinen under åkningen.

FRAMGAFFEL: Mjukt och väl fjädrande. 4 lätt utbytbara fjädrar.

HJUL: 28"×3" stålfälgar.

GUMMIRINGAR: 28"×3".

STÄNKSKÄRMAR: Effektiva och väl skyddande. Framskärmens nedre del försedd med en förlängning av läder.

BAGAGEHÅLLARE: Bakre stänkskärmen är fastsatt vid bagagehållaren och medföljer alltså denna, då den borttages, varigenom hjulet blir lätt åtkomligt för ringreparationer. Dessutom är bagagehållaren med skärmen uppsvingbar.

STYRSTÅNG: 1" grovlek, invändigt förstärkt.

SADEL: Stor och bekväm, väl avfjädrad.

FOTBRÄDEN: Av plåt, uppfällbara, klädda med gummimattor.

BROMSAR: 2 st., fotbroms invändig, handbroms utvändig, båda verkande på bakhjulet.

LJUDDÄMPARE: Mattförnicklad med långt, grovt, blankförnicklat avloppsprör och spjäll.

STÄLL: Till fram- och bakhjul.

UTRUSTNING: Signalthorn, nummerplåtar, luftpump och verktygsväskor, innehållande skiftnycklar, skruvmejsel, specialnycklar, oljekanna, tryckfett-spruta och ask med reparationsmaterial för gummiringarna.

LACKERING: Svart, bensintanken randad i blått och guld.

VIKT: 154 kg.

PRIS:

Enligt förestående specifikation utan belysning	Kr. 1550.—
» » » med »Aga»-belysning	» 1700.—
» » » » elektrisk belysning (»Bosch») »	1800.—

Husqvarna Motorcykel N:o 180 A (sportmodell)

Denna modell skiljer sig från N:o 180 genom:

Särskilt trimmad motor, konstruerad för högre varvantal och försedd med lättmetallkolvar, andra ventiltjädrar och ventilkurvor. Kompressionsgrad: 4,6:1 och maximeffekt vid prov i bromsbänk 16 hkr.

»Schebler de Luxe» förgasare.

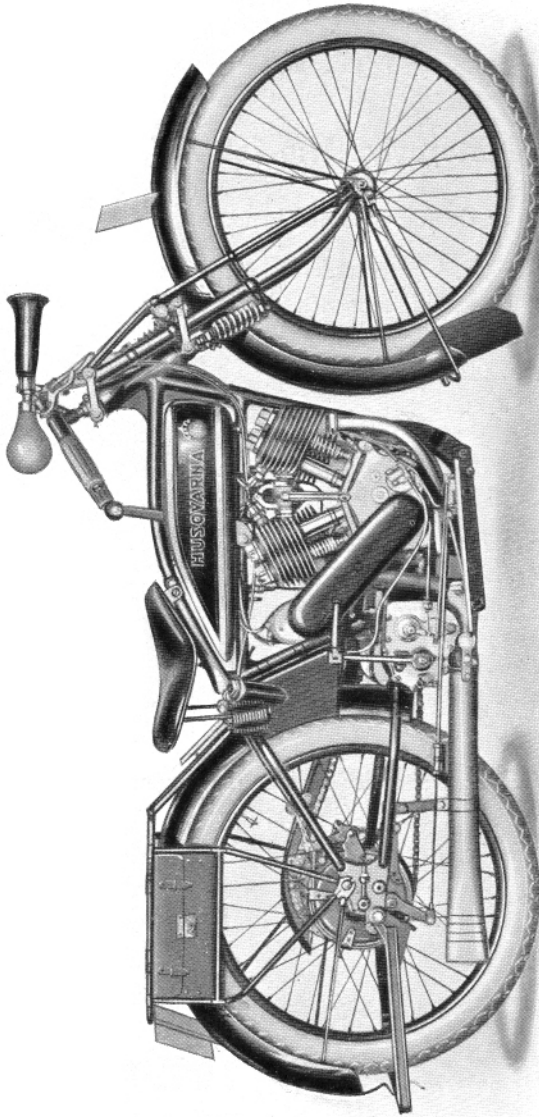
T. T. styrcång och

Läderfotsteg.

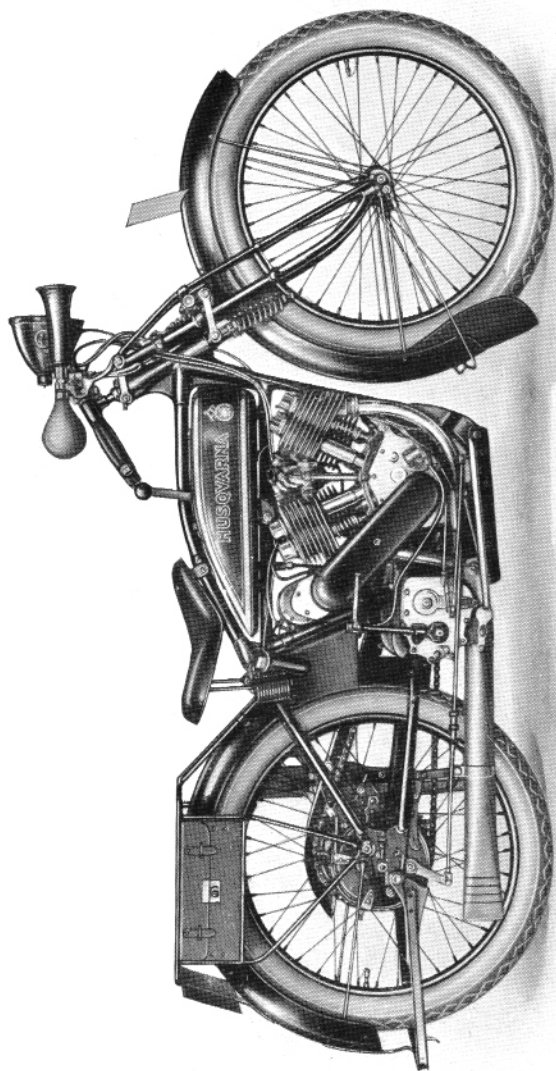
PRIS:

N:o 180 A utan belysning	Kr. 1700.—
» 180 A med »Aga»-belysning	» 1850.—
» 180 A » elektrisk belysning »Bosch»	» 1950.—

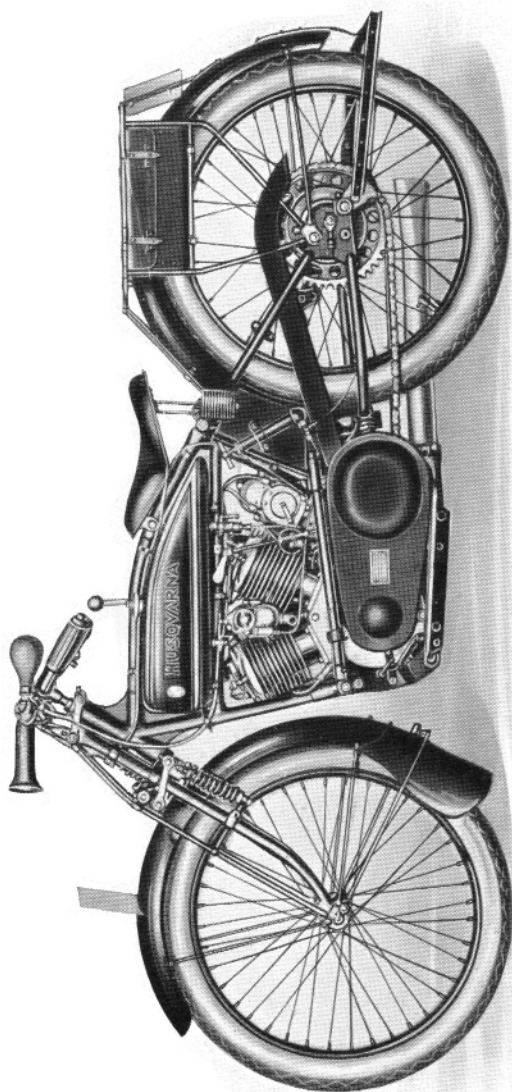
OBS! De under cylindrarna liggande
plattorna få ej borttagas.



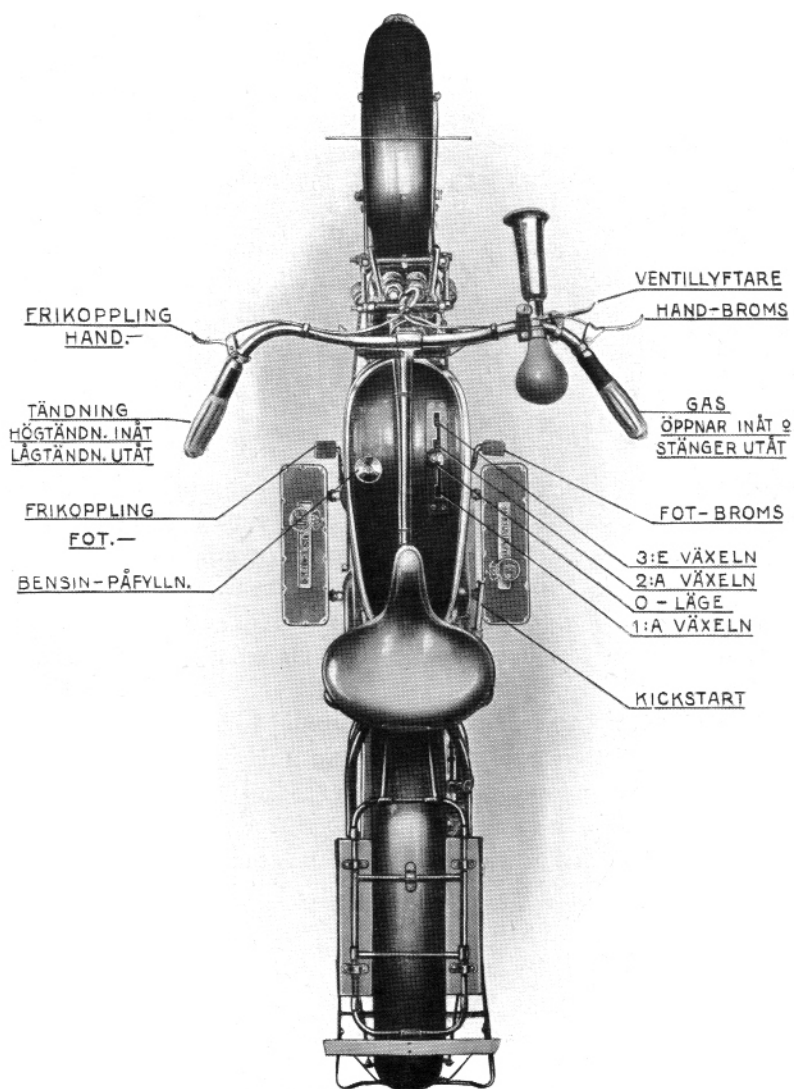
Motorcykel n:o 180, sedd från höger.



Motorcykel n:o 180 med Boschbelysning, sedd från höger.



Motorcykel n:o 180, sedd från vänster.



Motorcykel n:o 180, sedd uppifrån.

Husqvarna Motorcykel N:o 610 med sidvagn

modell 1927, är i huvudsak samma maskin som N:o 600, dock med en del förändringar till det bättre.

De goda egenskaper, som kännetecknat 600-maskinen, äro sålunda tillfinnandes även hos motorcykel N:o 610. Den solida och gedigna byggnaden är gemensam för båda modellerna, och vidare hör även till 610-ekipagets mest utmärkande egenskaper dess förmåga att »hålla vägen», »ligga bra på vägen», liksom dess absoluta säkerhet i kurvor.

Motorn besitter den för svenska vägar ovärderliga segdragningsförmågan, som i förening med gummistötdämparen i baknavet gör det möjligt att på högsta växeln köra maskinen i knappt mer än gång-takt och att mjukt accelerera upp den från långsam fart. Särskilt i livlig trafik är detta en given fördel.

Sidvagnskorgen, som vilar på tvenne långa fjädrar och är klädd med äkta läder, är synnerligen bekväm med ett passagerare-säte, som icke står efter någon automobils. För packutrymme är även väl sörjt genom ett stort, slutet bagage-rum bakom passageraresätet och rum för verktyg under detta samt dessutom ficka på högra sidan för kartor o. d.

Bland de förbättringar, som man lägger märke till å 1927 års sidvagnsmaskin N:o 610, bör i första rummet nämnas *bromsen å sidvagnshjulet* — en nyhet för Sverige. Vidare kommer modell 610 att som standard utrustas med $29'' \times 3\frac{1}{2}''$ ringar, vilket givetvis är en avsevärd fördel. *Sidvagnsfjädrarna* göras något styvare för att förhindra, att korgen även om den är tungt lastad »slår igenom». *Sadeln* blir flyttbar i höjdläge. *Fotbräderna* bliva till sitt läge justerbara i så måtto, att de kunna höjas eller sänkas baktill.

Husqvarna Motorcykel N:o 610 med sidvagn

SPECIFIKATION:

MOTOR: 10/20 hkr.*), 2-cylindrig, 50° vinkel mellan cylindrarna. Cylinderdiameter 79,5 mm. Slaglängd 100 mm. Cylindervolym 992 kbcm. Ventilerna placerade sida vid sida. Ventilspindlarna med fjädrar och lyftare inkapslade å insugningsventilerna. Rullager för vevstakarna; dubbla kullager för motoraxelns drivsida och glidlager för ventilsidan.

TÄNDNING: »Bosch»-magnet, kugghjulsdreven, placerad bakom motorn i skyddat läge. Vatten- och dammtät. *Obs.!* Vid »Bosch»-belysningsanläggning är magneten ersatt med »Bosch» sammanbyggda magnet- och dynamoapparat.

SMÖRJNING: Motordriven, långsamtgående slidpump av fabrikatet »Best & Lloyd». Justerbar. Handpump i reserv. Alemitsmörjning för nav och alla viktigare, rörliga delar.

FÖRGASARE: »Schebler», 1¹/₈''-genomgång, helautomatisk. Lätt justerbart munstycke.

KRAFTÖVERFÖRING: Kedja »Renold», 5⁵/₈'' × 3³/₈'' . Främre kedjan inkapslad. Stötdämpare med gummibuffertar i bakhjulsnavet.

VÄXELLÅDA: Av kugghjulstyp med kugghjulen i ständigt ingrepp med varandra. Växelsegment på bensintanken. Växelspaken gående genom bensintanken. Tre växlar med växeltal enligt följande schema:

	3:e	2:a	1:a
15-tand. kedjekrans å motoraxeln	5,7 : 1	8,4 : 1	16,8 : 1
16- » » »	5,4 : 1	7,9 : 1	15,8 : 1
17- » » »	5,0 : 1	7,4 : 1	14,8 : 1

Obs.! Såvida icke annat begäres, levereras motorcykeln med 17-tand. kedjekrans.

FRIKOPPLING: Lamellkoppling med manövrering för foten.

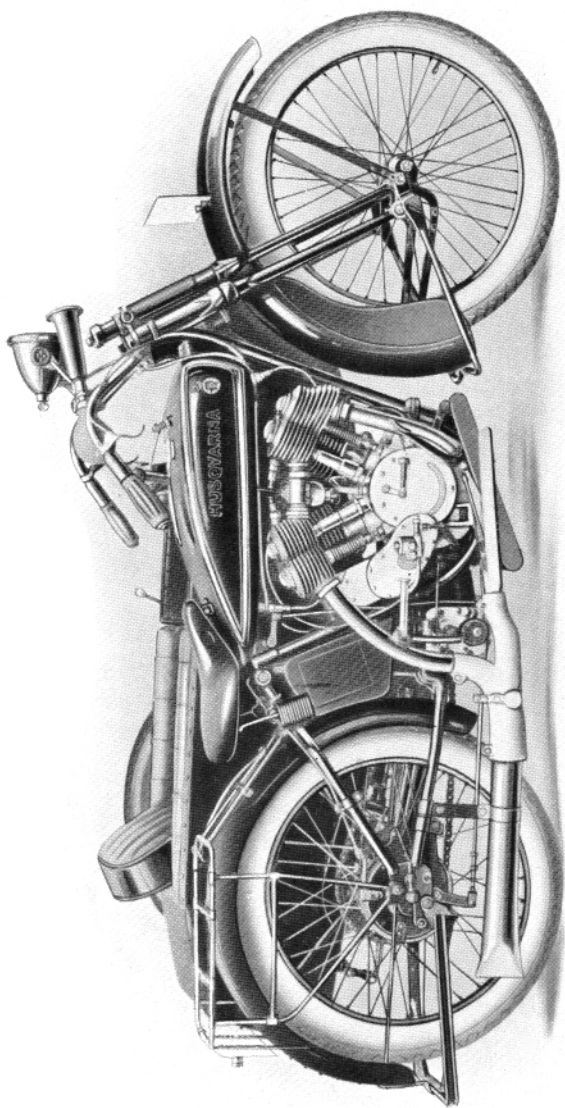
START: Kickstart för högra foten med i växellådan helt innesluten mekanism. Pedalen faller automatiskt in sig efter användningen.

BENSINTANK: Total rymd 13 liter. Innesluter särskild avdelning, avsedd såsom reservtank, med egen bensinkran. Vatten- och smutsavskiljare i båda bensinkranarna. Rymligt påfyllningshål med bensinspruta i locket.

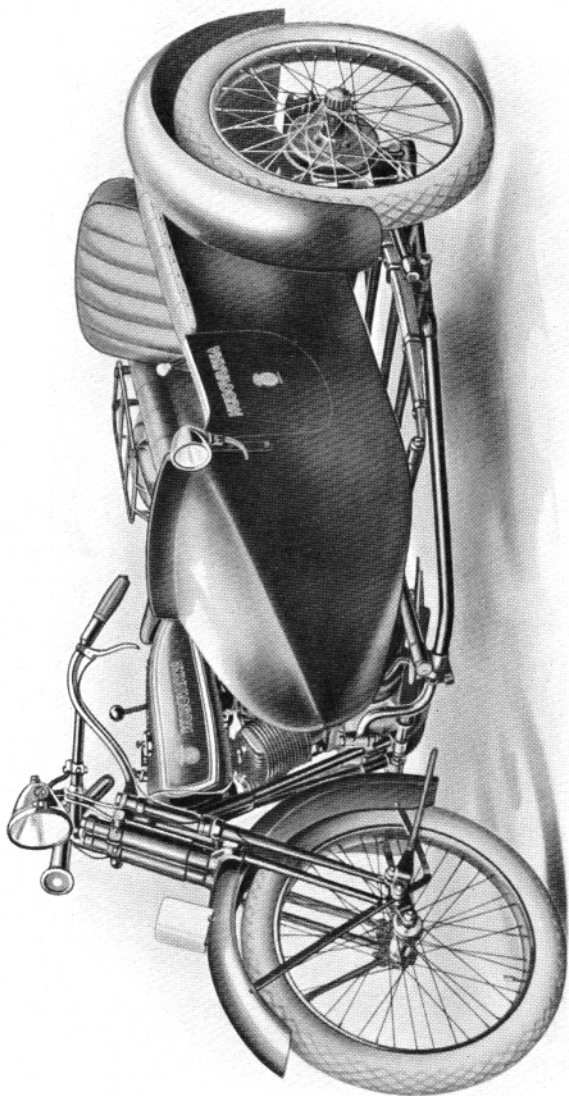
OLJETANK: Inbyggd i bensintanken. Rymd 3 liter.

RAM: Av 1¹/₈'' stålrör. Dubbla rör i ramens huvuddel. Låg och bekväm körställning.

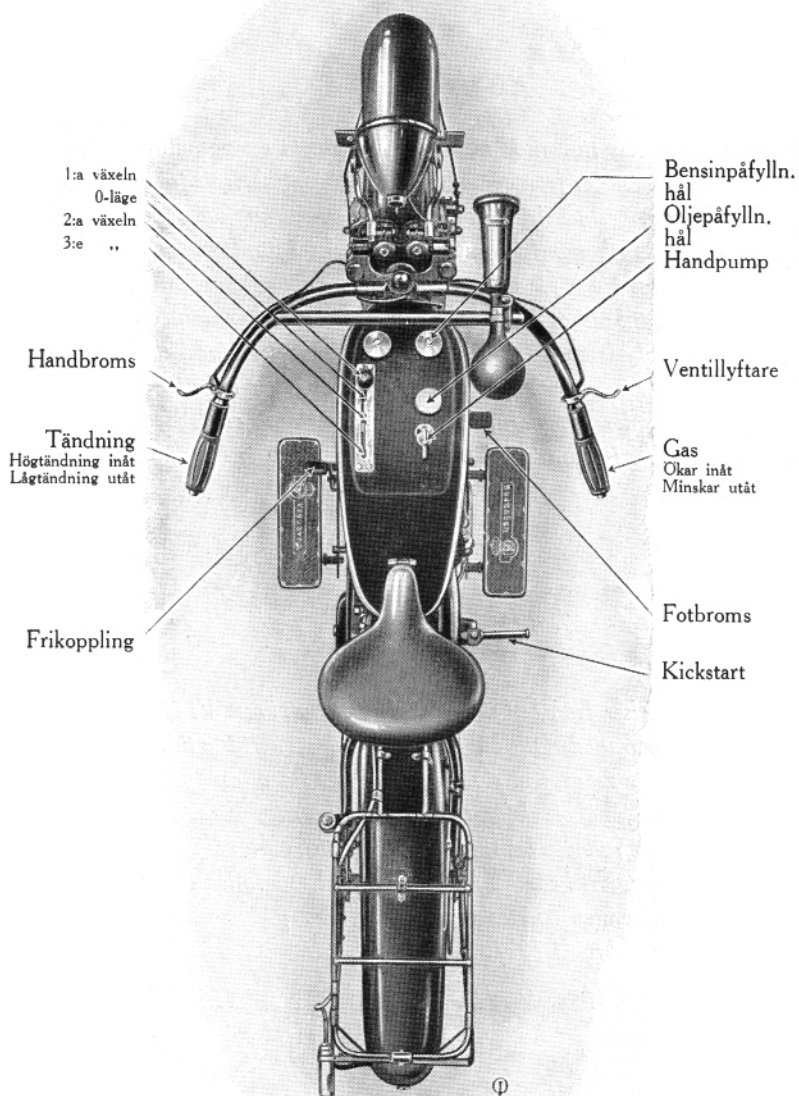
*) Den första siffran grundar sig på det i England brukliga beräkningssättet, den andra avser maximiantalet hkr. uppmätt vid prov i bromsbänk.



Motorcykel n:o 610, sedd från höger.



Motorcykel n:o 610 med sidvagn.



Motorcykel n:o 610, sedd uppifrån.

GARANTI!

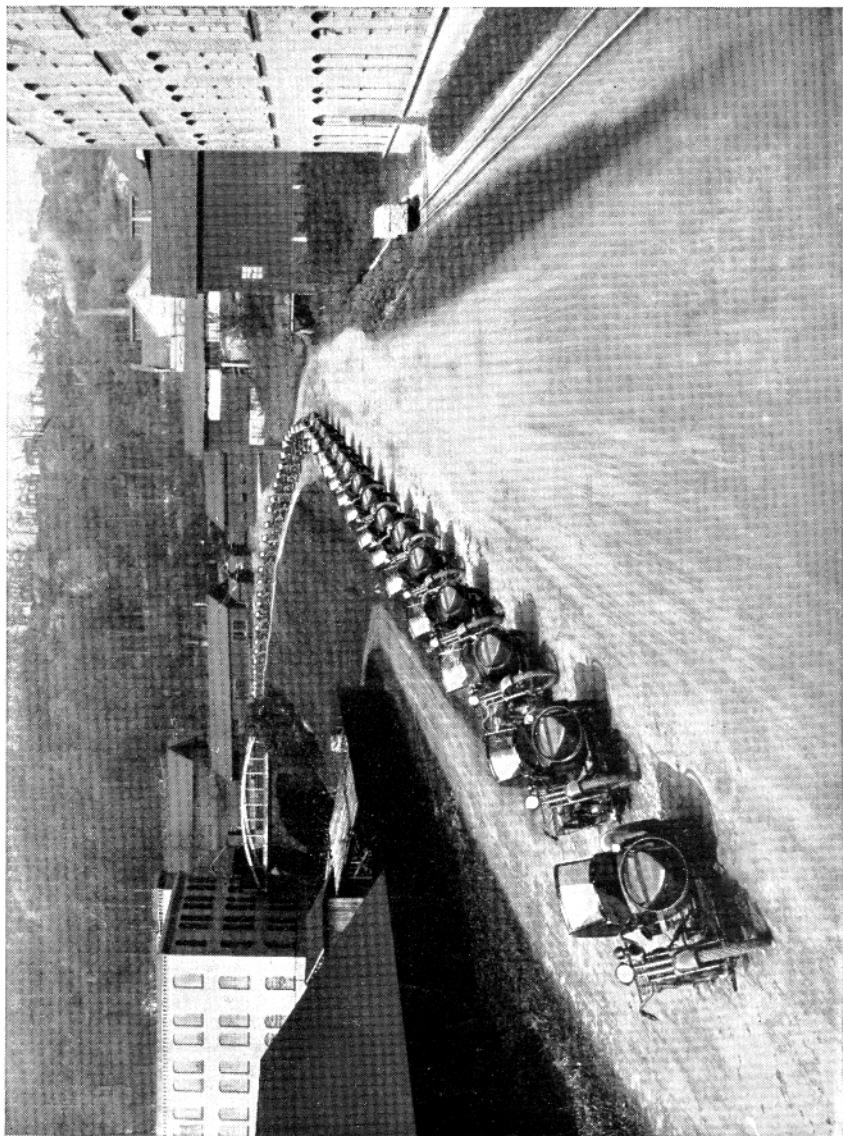
*F*ör varje av oss tillverkad motorcykel ikläda vi oss garanti, innebärande att vi inom 3 månader från den dag, då maskinen levererats från oss eller någon av våra depoter, kostnadsfritt reparera eller ersätta varje del, som på grund av material- eller fabriktionsfel blivit obrukbar, under förutsättning att delen fraktfritt tillsändes oss i och för undersökning, jämte uppgift om fabriktionsnumret å den motorcykel, till vilken delen ifråga hör. Ovannämnda garanti omfattar givetvis ej skador förorsakade av naturlig slitning, missbruk eller vårdslöshet och inbegriper ej heller tillbehör och gummiringar. Vår garanti gäller ej heller lättmetallhjulvar eller sådana skador å motorn, som kunna anses vara en följd av användandet av dylika hjulvar. Reparationer, utförda annorstädes än i våra egna verkstäder, ersätta vi ej.

OBSERVERA!

*S*märre avvikelser från beskrivningen förbehålla vi oss. Vi åtaga oss alla förefallande reparationer till billigaste pris och på kortaste tid. Vid insändande av motorcykel för reparation eller justering utbedja vi oss tydliga instruktioner, så att onödigt dröjsmål ej behöver uppstå genom korrespondens. Motorcyklar, motorer eller delar, som sändas oss till behandling, böra vara väl emballerade till förebyggande av transportskada. Likvid för utförd reparation uttages alltid genom efterkrav, om ej annan överenskommelse träffats.

Husqvarna i Februari 1927.

HUSQVARNA VAPENFABRIKS AKTIEBOLAG



En motorcykelleverans till Svenska Armén, utförd i maj 1926, av Husqvarna Vapenfabriks A.-B., Huskvarna