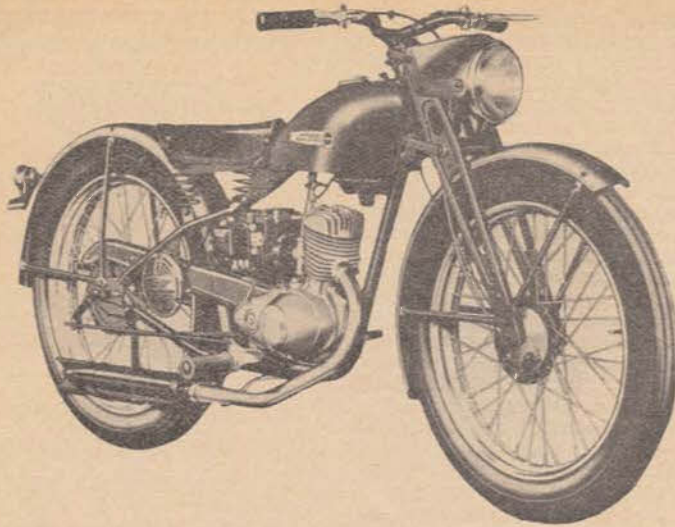




© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional



HARLEY DAVIDSON „125“

De verrassing uit Amerika.

Het nieuwste nieuws uit de internationale Motorwereld is dat van het lichte 125 cc tweetakt motorrijwiel, waarmee de beroemde Harley-Davidson fabriek thans ten toonele verschijnt. Voor de liefhebbers van motorrijwieltechniek volgen hieronder de voornaamste bijzonderheden.

Harley Davidson! Als de motorrijwiel-enthousiast dezen naam hoort, dan spitst hij de ooren, dan ziet hij in zijn verbeelding reeds zware comfortabele weglocomotieven in flitsende vaart voorbij suizen met motor-agenten achter het stuur en machinegeweren in den zijspan, dan denkt hij aan wild stijgerende motor-cowboy's, die met hun zwaren twee-cylinders haast loodrecht de lucht in gaan bij den aanval op de een of andere onmogelijke steile helling.

En nu komt daar de beroemde fabriek uit Milwaukee opeens voor den dag, niet met een nieuw type slagschip van den weg, maar bij wijze van spreken met een „heen en weer“ bootje van den verkeersdienst voor iedereen.

Een merkwaardige onzwaai, te interessanter nog wellicht omdat achter dezen Amerikaanschen lichtgewicht waarschijnlijk een Nederlandsche stimulans heeft gezeten. Doch daarover willen we het hier nu niet hebben.

Harley Davidson heeft zich wel eerder in een lichter gewichtklasse bewogen met 500 cc Twins en 500 cc en 350 cc één-pitters, maar onder de 350 cc is de fa-

abriek toch nooit gegaan. Ze bleef in het middenveld en is later trouwens weer uit dat middengewicht teruggekomen. Dat nu in Amerika, het rijke land met de „harde valuta“, H.D. het eensklaps gooit over den boeg van het lichtgewicht in de motorrijwielconstructie, is hoogst interessant en bewijst dat deze Amerikaanse fabriek beter de mogelijkheden van den export naar het verarmde Europa aanvoelt dan b.v. de Engelsche concurrentie.

Het allereerste, dat bij de nieuwe kleine Harley opvalt is dat de tweetakt motor als krachtbron is gekozen en niet de viertakt. Op zichzelf overigens een zeer begrijpelijke keuze, doch een feit is, dat men zich te Milwaukee nooit met tweetakt motoren heeft opgehouden en er dus ook geen ervaring van heeft. Deze gevaarlijke klip is echter in zooverre omzeild, dat voor de zooveelste maal men als basis heeft genomen de beroemde 125 cc tweetakt motor van D.K.W. Dus gaat het om een krachtbron waarbij motor en versnellingsbak in blok zijn gebouwd, terwijl de motor zelf van het vlakke „zulfger type is met zoogenaamde „omkeer-

spoeling", die tot doel heeft het nog in den cylinder aanwezig restant van verbrande gassen zooveel mogelijk als schadelijken factor voor het totaal rendement uit te schakelen. De kleine Harley heeft een aluminium zuiger met lichtgewelfden zuigerkop en een cylinderkop van lichtmetaal. Het materiaal waaruit de cylinder is vervaardigd is nikkel-ijzer. De boring en slag zijn respectievelijk 52,4 en 57,9 millimeter en de gebezigde compressieverhouding van dezen kleinen Amerikaan is 6,6 op 1, waarbij dan rekening wordt gehouden met het gebruik van brandstof met een octaangetal varieerend ongeveer van 68 tot 72, een minimum aan tetra-ethyllood bevattend.

Deze motor heeft een 14 millimeter bougie en een carburateur van het Amal type, uitgerust met een gazen luchtfilter. Het geheel draait op een brandstofmengsel van smeerolie en benzine in de verhouding van 1 deel olie op 22 deelen benzine, welk mengsel wordt meegevoerd in een brandstoftank, die ruim 7 Liter inhoud heeft. Verder moet ten aanzien van den motor zelf nog worden vermeld, dat deze een samengestelde kruk-as heeft, met twee inwendige vlegwiel van flinken diameter. Die kruk-as loopt op kogellagers, terwijl het drijf-stanglager een rollenlager is.

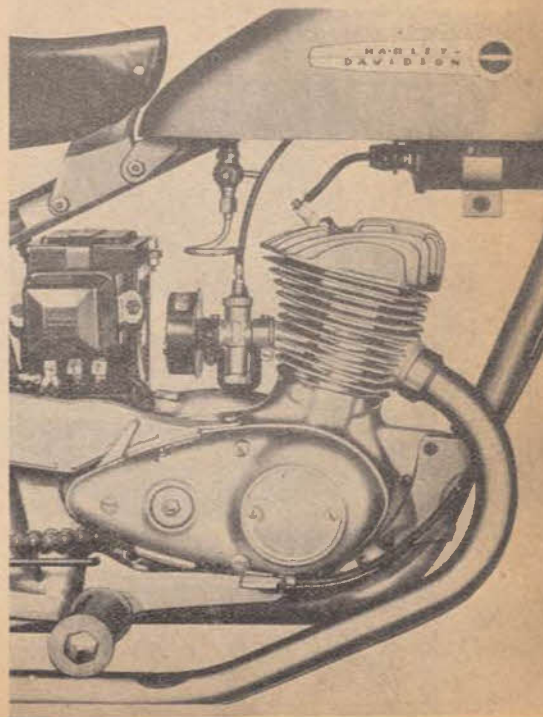
De uitlaatzijde van dezen lichten H.D. motor ligt aan den voorkant en mede in verband daarmee is de cylinder voorzien van koelribben, die dusdanig loopen, dat aan de voorzijde het gemakkelijkst en het meest warmteafvoer plaats heeft. De aandacht wordt van de zijde van de fabriek ook gevestigd op den knalpot — die echter voor zooverre we konden nagaan, een gewone D.K.W. knaldemper is — die, naar wordt medegedeeld, „speciaal werd ontworpen om de juiste combinatie te verkrijgen van goede geluiddemping en vermindering van tegendruk, zoodat de motor met zijn omkeerspoeling niet normaal zal willen loopen, zoolang uitlaatleiding en knaldemper nog niet met elkaar zijn verbonden. We kregen echter niet den indruk, dat deze knalpot nog andere bestanddeelen bevatten zou dan die van de 125 cc D.K.W. De kracht, die door dezen 125 cc tweestakt motor wordt ontwikkeld, wordt overgebracht naar het achterwiel van deze machine in twee instanties. De eerste instantie vormt een korte, niet bijstelbare ketting van kruk-as naar koppeling, de tweede wordt verzorgd door den langen ketting van koppeling naar achterwiel. De koppeling zelf is zeer robust gebouwd voor een 125 cc lichtgewicht en heeft niet minder dan drie frictieplaten met tusschenvoeging van kurk.

We zouden haast zeggen „typisch Harley Davidson", omdat deze fabriek van oudsher beroemd is geweest door het ge-

bruik van zeer solide gebouwde clutches, die op de zware twins bijvoorbeeld niet alleen tegen een stootje bestand waren, doch bij wijze van spreken haast niet kapot te krijgen waren. Die koppeling wordt ook hier met de hand bediend, terwijl daarentegen de bediening der drie versnellingen met den voet plaats heeft met behulp van een positieve voetschakeling. Het voetschakelpedaal evenals dat van den kickstarter zit aan den linkerkant der machine. De versnellingsverhoudingen van de drie versnellingen zijn 8,45—15,4 en 29,3 tot 1, een zeer lage combinatie dus van versnellingen voor een 125 cc motorrijwiel. Niet onvermeld mag blijven, dat aan den rechterkant van de machine op het kettingscherm een wijzer wordt aangetroffen, die aangeeft welke versnelling op het moment in gebruik is. Typisch D.K.W. is bijvoorbeeld weer een voorvork van het geperst stalen type, met de bekende rubberbandveering; typisch Amerikaansch de Delco Remy accuontsteking, waarvoor de schakelaar op de tank is aangebracht. In den dynamo, die gemonteerd zit aan de rechterzijde van de kruk-as, zit de spanningsregelaar ingebouwd.

Het frame dat onder den motor doorloopt ziet er zeer robust uit en is dit dan ook ongetwijfeld; in dat opzicht, zooals trouwens in haast elk ander, houdt men bij Harley Davidson niet van halve maatregelen.

Tot de standaard uitrusting van de kleine H.D. behooren een elektrische hoorn en een snelheidsmeter, welke laatste is ingebouwd in de plaat die de koplampsteunen vervangt. Wat de elektrische hoorn



HANDELSONDERNEMING

1e Jacob van
Campenstraat 25
Amsterdam
Telefoon 98254



„HYDRAULISCHE REMONDERDELEN“

Onze voorraad is thans geheel
compleet, vraagt eens aan!

aangaat, die van het zogenaamde medaillon type is, die zit gemonteerd rechts van de machine, opzij van den kettingbeschermer. Verder is deze Amerikaanse lichtgewicht ook uitgerust met een handigen zogenaamden „jiffy“ stand, een uitzwaibaren steun-standaard, waarmee zonder eenige moeite het geheele apparaat „op den bok“ wordt getrokken. Deze leunstandaard vindt men ook aan de linkerzijde. Het totale gewicht van dit machientje, dat niet op z'n Amerikaansch met voetplanken, doch op zijn Europeesch met voetrusten is uitgerust, komt ongeveer op 76 à 77 kilo, een gewicht, dat echter nog wordt opgevoerd als het geheel op Amerikaanse wijze net als de groote broers wordt geleverd met mica voorruit en valbeugels, krachtige remmen en een comfortabel zadel, met een zadelhoogte van 70 centimeter completeren met 3.25 x 19 inch banden dit ongetwijfeld interessante geheel. Die zware bandenmaat is weer iets bijzou-

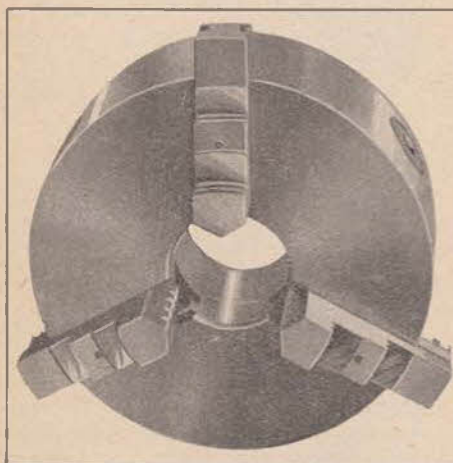
ders en echt Amerikaansch, dat als het ware doet uitkomen dat men te Milwaukee voor dit lichte machientje de voorrang geeft aan rijgemak en comfort boven hoogst mogelijke rijnsnelheid.

Zoo werd deze Amerikaanse lichtgewicht, hoewel duidelijk in rechte lijn afstammend van de Duitse D.K.W., uiteindelijk toch wel „iets anders“, niet alleen qua uiterlijk, maar ook qua rijcapaciteiten. Het geheel met zijn stevige frame zijn robuuste dienstkoppeling, zijn lage versnellingsverhoudingen en zware bandenmaat is duidelijk bedoeld als „go anywhere“ machine, een apparaat, waar je overal mee kunt komen en dat tegen een stevigen opdoffer en minder deskundige rijmethoden bestand is.

Met de D.K.W. 125 R.T., die ongetwijfeld lichter van bouw is, kwam je intusschen ook overal en de praktijk zal moeten uitwijzen of de kleine Amerikaan het zijn terecht vermaarden Duitschen voorganger nog verbeteren kan. Voorlopig zullen we op die bewijzen nog wel even moeten wachten, want al zullen binnenkort de eerste 125 cc H.D.'s de fabriek reeds gaan verlaten, hier in Nederland zullen we ze nog wel niet zoo gauw zien, omdat — als we goed zijn ingelicht — de import van 125 cc machines voorlopig niet mogelijk zal zijn. Maar de tijden veranderen en daarmede de importkansen en deze kleine Harley lijkt een te opgelegd pandoer verkoopsobject, al is de prijs dan nu nog niet bekend, om hem op den duur niet onze grenzen te doen overschrijden.

En dan zullen de motorrijwielmonteurs in de werkplaats met „de kleine H.D.“ gaan kennismaken.

K. R.



Zelfcentreerende Klauwplaten

Uit voorraad leverbaar zelfcentreerende klauwplaten met 3 binnen- en buitenklauwen en een stelsleutel. Vervaardigd uit prima staal.

Nauwkeurige afwerking.

100 mm middellijn, 210 mm middellijn,
250 mm middellijn,

Binnenkort leverbaar 190 mm middellijn
en 300 mm middellijn

IMPORTEUR VOOR NEDERLAND
EN KOLONIËN

Fa. M. FLINTERMAN - DEN HAAG
KRAYENHOFFSTR. 69-71 - TEL. 116896