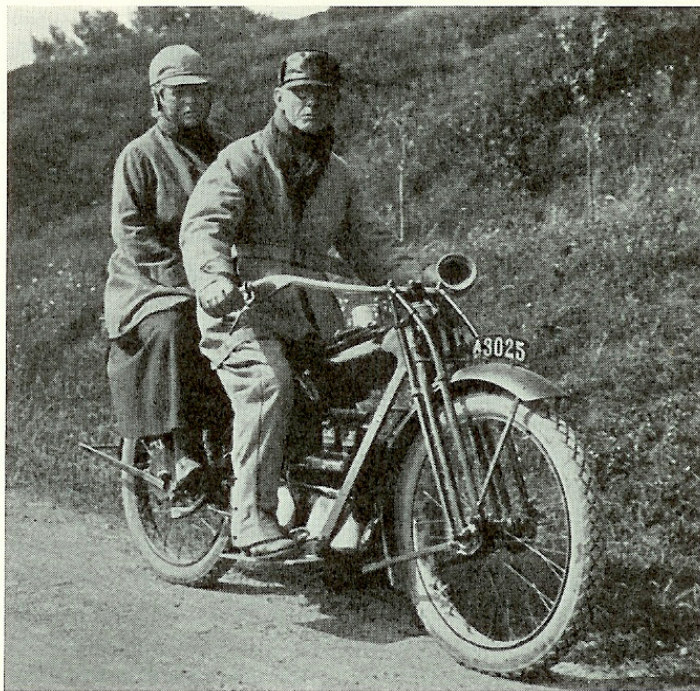


Johs. V. Jensen, en af Danmarks motorcykelpionerer, på en 4-cylindret Nimbus, populært kaldet „Kakkelovnsrøret“, fordi benzintanken var cylindrisk og indgik som bærende enhed i stellet. Den gamle Nimbus model var forsynet med baghjulsaffjedring og kardantræk. Man møder stadig en del af disse 30-årige maskiner.



motorer og gearkasser, idet man dog i langt de fleste tilfælde anvender kædetræk til kraftoverføring mellem motorens krumtapaksel og koblingen. Medens den selvstændigt monterede gearkasse ved hjælp af trækbolte lader sig forskyde frem eller tilbage, således at forkædens spænding på denne måde kan justeres, er der ikke justeringsmuligheder, når motor og gearkasse er bygget sammen. En moderne forkæde kan imidlertid gøre tjeneste i mange

år i en sådan motor, og det spiller ingen større økonomisk rolle at udskifte den efter 30 000 km's kørsel. De lukkede kædekasser til bagkæden vinder også stadig større indpas, men der er ikke, som mange tror, tale om oliebadskasser, men derimod om en støvtæt indkapsling, der skåner kæden ved at holde den ren.

Den udvikling, der gennem årene har fundet sted med motorer og transmissionssystemer, er naturligvis blevet fulgt op af tilsvarende forbedringer i stelkonstruktionerne og først og fremmest gennem bedre hjulophængninger og affjedringssystemer. De første motorcykler var slet ikke affjedret bortset fra den problematiske affjedringsmulighed, der lå i de primitive gummiringe, men da datidens veje var af en beskaffenhed, der på utrolig kort tid kunne ryste såvel motorcykel som kører sønder og sammen, var det nødvendigt at indføre affjedringssystemer for at imødegå de hyppigt forekommende stelbrud. Datidens automobiler havde direkte overtaget hestevognenes affjedringssystem, der bestod af halvelliptiske bladfjedre, og dette system forsøgte konstruktørerne også at tilpasse til motorcyklerne. Dette gjorde man på den måde, at man over forskærmen lagde en kvartelliptisk bladfjeder, medens man monterede forhjulet i en svinggaffel og forbandt dennes yderste svingende punkt til bladfjederens frie ende ved hjælp af forbindelsesstænger. Dette system var bogstavelig talt enerådende til op i 20'erne, men det var langt fra tilfredsstillende, eftersom affjedringsbevægelsen var utilstrækkelig, og affjedringen uregelmæssig på grund af bladfjederens skiftende egendæmpning. Enkelte fabrikker — deriblandt BMW og Triumph — forsøgte et andet affjedringssystem, idet man hængslede forgafflen til styrestammen således, at den kunne vippe frem og tilbage i retning af stallets midterakse. Denne løsning var lige så utilfredsstillende, fordi affjedringsbevægelsen også på denne måde blev yderst ringe, og det var tilmed en meget forvirrende følelse at køre på en motorcykel, der uophørligt skiftede akselafstand under kørslen. Triumph gik — ligesom de fleste andre motorcykelfabriker — over til Girder-systemet, der bestod af en gitter- eller pladeforgaffel, der var hængslet til styrestammen ved hjælp af to sæt lasker og dertil svarende laskebolte. Som fjedrende element anvendte man en tøndeformet skruefjeder, der var indspændt mellem konsoller på forgafflen og styrestammen. Dette system holdt sig næsten enerådende på markedet indtil den anden verdenskrig. BMW beholdt sin vippegaffel til 1935, da man gik over til telescoforgafflen, en kombineret hjulophængning og affjedring som Nimbus også indførte på et tidligt tidspunkt, og senere er næsten alle motorcykelfabriker gået over til telescoforgaffler. Fordelen ved denne forhjulsofhængning består først og fremmest i, at stødpåvirkningerne fra vejbanen og affjedringsbevægelsen følger den samme retning, men dertil kommer, at den uaffjedrede vægt er mindre, end det f. eks. er tilfældet med Girder-systemet,