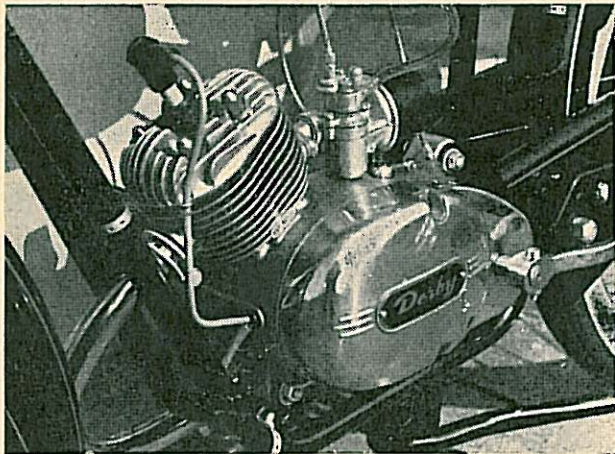


består af en bagsvinggaffel, der er lejret i et omdrejningspunkt på bundpladen. En indbygget fjeder giver bagsvinggafflen den nødvendige affjedring. På bagsvinggafflen er endvidere anbragt både motor og baghjul. Motoren trækker over en kæde på det specielt konstruerede baghjul. Dette er trukket op i plade og bærer 3"×8" dæk. Tromlebremse- og bremsevirksomheden er indbygget, og bremsevirksomheden opnås gennem almindelig fodbremsepedal, der er anbragt på bundpladen. Motoren er den velkendte Derby-Ferrari motor med 2 gear og kickstart, og



vi skal ikke i denne beskrivelse gå ind på motor-konstruktionen, idet denne må anses for kendt. Naturligvis er motoren i scooterudførelsen forsynet med ventilator og ventilatordæksel.

Der er dog det specielle ved motoren i scooterudførelse at kickstarten ikke foregår ved hjælp af almindelig roterende pedaler.

Da scooteren i høj grad må forventes også at blive kørt af damer, er kickstarten udført så det ukvindelige spark på pedalen undgås.

I stedet kickstarter man motoren ved et kort træk i en wire, der påvirker krumtapakslen gennem et friløb. En lignende startmetode kendes fra DKW Hobby-Scooter, og ved at starte direkte på krumtapakslen undgår man naturligvis krafttab gennem gearkassen.

Arrangementet til fremdrivning af scooteren ved benkraft består af to klappedaler. Også her undgår man krafttab gennem gearkassen ved at drive cyklen uafhængig af motoren.

Hvor motorens krankaksel normalt er anbragt, placeres i scootermotoren en forlagsaksel uden forbindelse med gearkassens hjul. På forlagsakslen anbringes uden for motoren to friløb, og gennem to stålwirer og disse friløb kan klappedalerne bringe forlagsakslen til at rotere.

Fra forlagsakslen trækkes baghjulet nu på normal vis ved hjælp af kædehjul og almindelig cykelkæde.

I friløbene er der indbygget en palmekanisme til fremdrivningen og en båndfjedermekanisme til opvikling af stålwiren efter hvert slag af klappedalen.

Cykling af køretøjet vil nu foregå ved, at man træder skiftevis højre og venstre pedal ned. Fjederne vil løfte pedalerne igen — og stålwirerne vil skiftevis blive rullet af og på de respektive friløb.

Når klappedalerne ikke anvendes, låses de til bundpladen ved hjælp af en pal, der slås ind over pedalnæsen. Med pedalerne i denne stilling ligner køretøjet nøjagtig en rigtig scooter, idet pedalerne ikke er synlige.

Når køretøjet skal cykles, har arrangementet med klappedaler den store fordel, at køreren sidder med begge ben godt beskyttet bag forskjoldet. Ved køretøjer af den omhandlede bredde kan man ikke se bort fra faremomentet med at anbringe roterende pedaler på siden af køretøjet. Ved eventuelle påkørsler er benene stærkt udsatte ved et sådant pedalarrangement. Ved brugen af klappedaler er denne fare derimod elimineret — og klappedalerne giver oven i købet en bedre udnyttelse af kørerenes benkraft.

