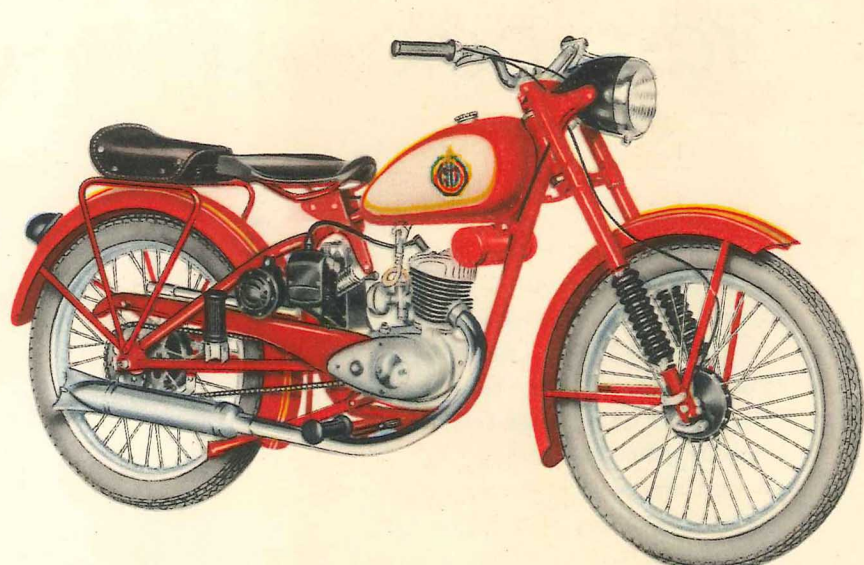




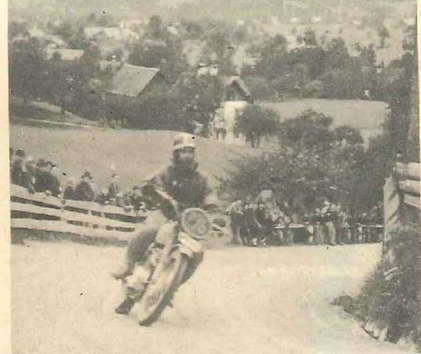
# Elon Forsberg

berättar om världens hårdaste tillförlitlighetstävling

## "RÖDMYRAN" NV 11 B, NV 11 C, NV 11 CL 125 cc



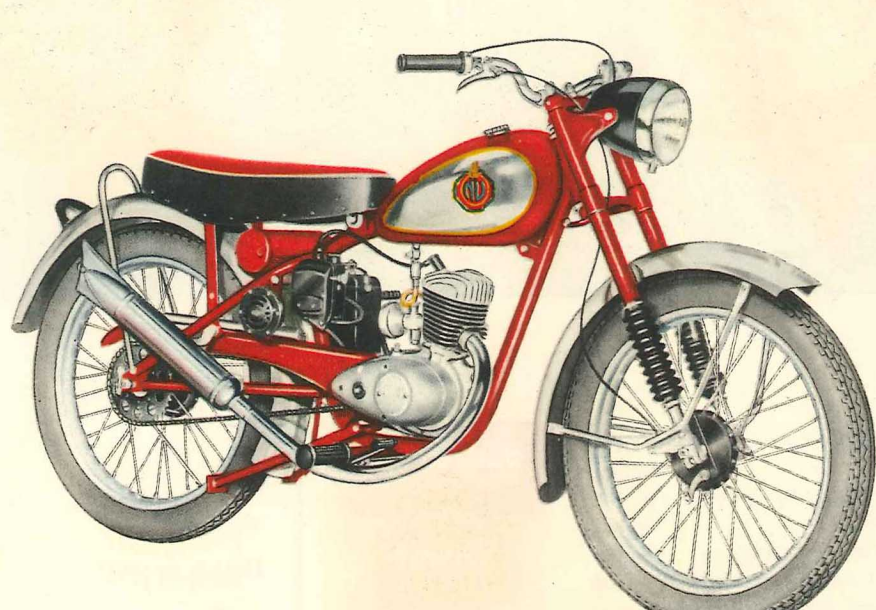
För sin ettrighet har 125:an fått detta smeknamn i sportpalterna. NV 11 B och C är Sveriges populäraste motorcyklar — succé tack vare styrkan och snabbheten. Segrarna i 1952 års svenska motor-6-dagars bevisar den överlägsna hållbarheten och de goda vägegenskaperna. Den världsberömda DKW-motorn behöver knappast någon presentation.



### 1:sta dagen

Vid internationella six-days i Österrike fick min NV 250 cc sitt verkliga elddop. När jag och de 260 konkurrenterna från 12 nationer gav oss i väg från den lilla alpbyn Bad Aussee låg dimman tät och fuktig efter marken och asfaltvägarna var hala. Första etappen var 45 mil lång och gick mestadels på små slingrande alpvägar. Innan vi nådde målet körde vi över det välkända Cross Clockner-massivet, cirka 2.500 m. över havet. För min del gick etappen bra och jag kunde gå i mål utan några prickar.

## "SPORT" NV 11 DL 125 cc



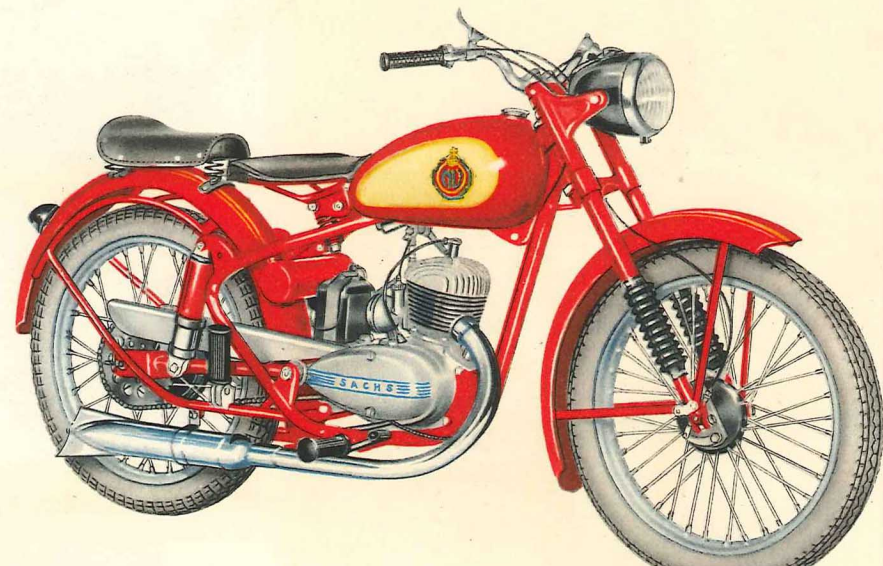
En "fräsig" sportmaskin i lägsta skatte- och försäkringsklassen gjord för grabbar, som fordrar styrka, snabbhet och uthållighet av sin maskin. En tjugig MC med skärmar och fälgar i lättmetall och förkromad tank. Det uppbockade avgasningsröret och TT-sadeln ger extra snits åt den sportiga stilen. Samma 125 cc DKW-motor som i "Rödmyran".



### 2:dra dagen

Redan på förhand blev vi varnade för andra etappen. Men den var värre än väntat. I dalarna regnade det friskt men uppe på de slingrande alpvägarna föll snön och det var ett par minusgrader. Vägararna var i halaste laget — bitvis rena isgatorna. Svåraste avsnittet var vid ett ställe som heter Prebichl där det var 24% stigning och vid Trieben där det var 21% fallhöjd. Etappen slutade i Graz och därifrån startade sedan natt-etappen hem. Efter 46 påfrestande mil körde jag i mål — fortfarande prickfri.

## "GOLD-MEDAL" NV 20 150 cc



brukar också kallas "den fullgjädrade mellanviktaren". Det specialkonstruerade fjädringssystemet med extra lång fjädrerörelse ger mjuk komfortabel körning och bästa väghållningsförmåga. Motorn är en 4-växlad seg 150 cc Sachs-motor. Bland finesserna märks långtidssmorda lagerställen, inbyggd hastighetsmätare och friläggessökare.

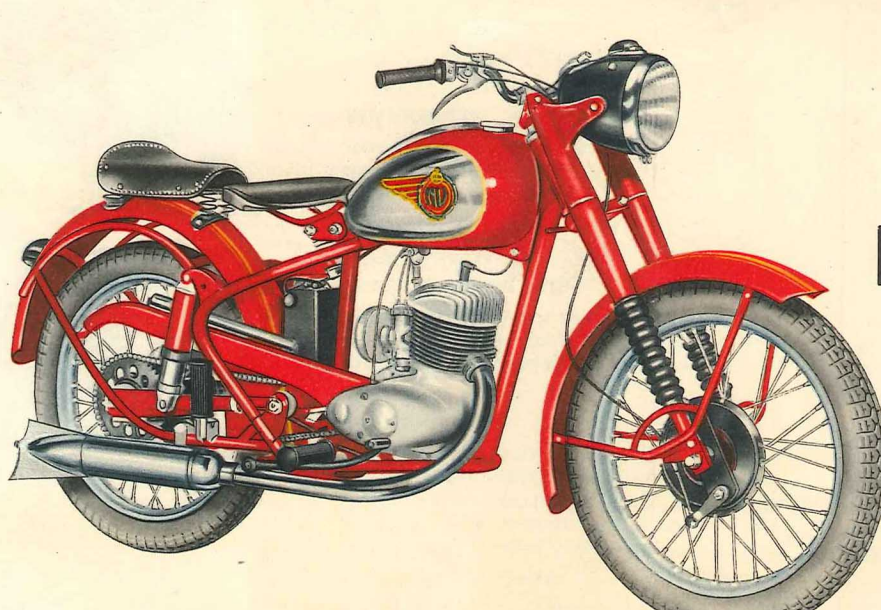
En snabb, uthållig, bekväm och ekonomisk bruksmaskin, som är lika säker under långa landsvägsfärder som på oländiga skogsstigar. Guldmedalj i 1951 års Internationella Motor-6-dagars.



### 3:dje dagen

När jag steg upp tredje dagens morgon var jag fortfarande trött, stel, frusen och en smula olustig. Etappen före med körning från kl. 6 till 23 satt fortfarande i kroppen. Solsken, klart och friskt i luften bättre dock på åkhumöret. Samtliga deltagare hade fått 25% tidstillägg på 3:e dagens 42 mil. Upp på alpslutningarna var det fortfarande snö och halt och banan frestade hårt på både krafterna och maskinen. Min NV klarade emellertid alla besvärligheter och jag kom i mål utan prickar.

## "SIX-DAYS" NV 35 250 cc



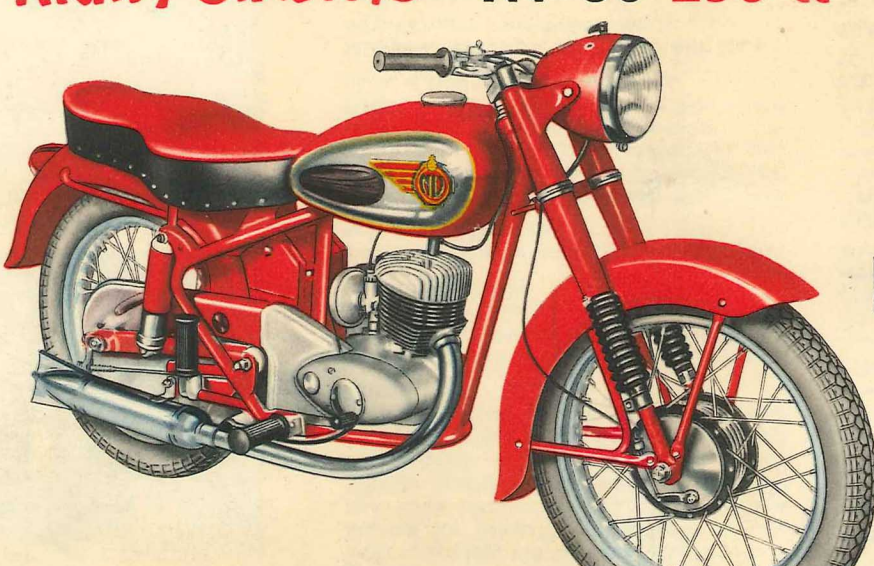
Denna modell representerade Sverige i det oerhört krävande Internationella Motor-6-dagars i Österrike 1952 och hemförde 2 guld- och 2 silvermedaljer. I otaliga svenska stortävlingar har den bevisat sin överlägsenhet. Finesserna är välbekanta: NV teleskopframgaffel, NV bakhjulsfjädring med lång fjädringsrörelse, kraftiga fram- och baknav med extra stor bromstrumma, stor bensintank med förkromade sidor och inbyggt verktygsfack. 250 cc DKW-motorn bromsar 11,5 hk.



### 4:de dagen

Söndag och dåligt väder igen. Fjärde etappens 44 mil visade sig vara tävlingens absolut svåraste och det blev stort manfall. För mig och min NV gick det emellertid fortfarande bra och jag klarade etappen utan prickar. Vid en extra svår backe provade jag knarren för fullt. Den formligen flög uppför. Privat tidtagning utvisade att jag med min NV noterat den snabbaste tiden av samtliga kvarvarande 185 förare. Som testförelse hos Nymans kunde jag inte känna mig annat än nöjd med provet.

## "ARMY-SIXDAYS" NV 36 250 cc



Sixdays-maskinen i ytterligare förbättrad, ännu vackrare upplaga. En maskin för svenska vägar och de hårdaste påfrestningar.

"Fullnav", helkapslad kedja, extra breda skärmar med sidostäng, specialkonstr. TT-sadel, extra stor tank (ca 18 liter), är några av finesserna. NV 36 har dessutom hydraulisk bakhjulsfjädring och i baknavet gummidämpning för mjuk kraftöverföring.

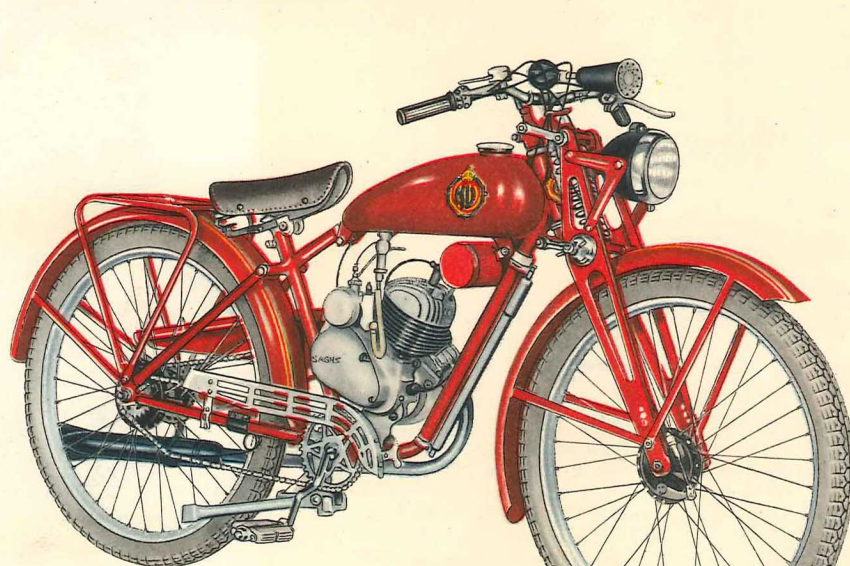
NV 36 har inköpts av svenska armén såsom lämpad för hård körning under svåra förhållanden.



### 5:te dagen

Lagom svår etapp på drygt 40 mil. Jag kände mig nöjd när jag gav mig iväg — fyra svåra etapper avverkade och fortfarande prickfri. Höll på att bli försenad vid ett ställe. I en brant, fruktansvärt lerig backe myllrade det som i en myrstack av förare och maskiner, som satt mer eller mindre fast i leran. Jag tog en s.k. rövare vid sidan om den värsta lervällingen och klarade backen. Många andra maskiner måste ett 10-tal man hjälpas åt att dra upp. På kvällen kunde jag läsa i protokollet: Elon Forsberg, 0 prickar.

## "LÄTTVIKTAREN" NV 8 98 cc

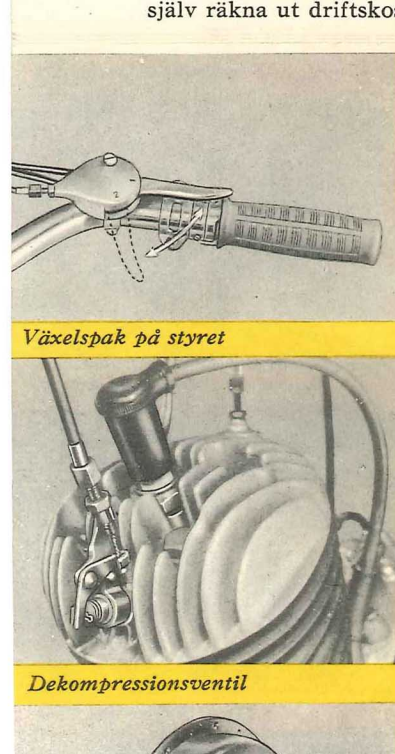


Till och från arbetet, ut till landsstället... överallt kommer den pålitliga 98:an väl till pass. Liten, lätt och bensinlättnad — är ett under av pålitlighet och uthållighet. Sachsmotorer från åren före kriget är ännu i dagligt bruk. Ni kan själv räkna ut driftskostnaden, 98:an drar endast 0,15 lit./mil.



### 6:te dagen

Ja, så var det dags för sista sträcken fram till varvslöppet i Salzburg. Den var kort och lätt, men slutet förträddisk. Jag klarade mig fint och kunde ställa upp till varvslöppet utan prickar. Alla som körde 250 cc-maskiner skulle avverka 15 varv inom löppet av en timme motsvarande en medelfart av 84 km/tim. En enkel sak, speciellt som min maskin fortfarande gick utmärkt. Och så hade jag då haft lyckan att klara min andra guldmedalj vid internationella six-days.



### NV 8

**MOTOR:** Sachs välkända 98 cc 2-takts-motor. F & S förgasare. Effekt 2,75-3 hk vid 4.000 varv/min. Bränsleförbrukning ca 0,15 lit./mil.  
**ELEKTRISK UTRUSTNING:** Svänghjuls-magnet Bosch 6 V 17 W. Effektiv strålkastare med hel- och halvlys, baklykta.  
**KOPPLING OCH VÄXELLÄDA:** Flerlamellskoppling. Växellåda med 2 växlar. Bekväm handväxel på styrstangen samt automatisk friläggessökare, ger synnerligen bekväm och säker körning.  
**RAM:** NV kraftigt strömlinjeformad rör-ram, extra förstärkt.  
**GAFFEL:** Smidig, elegant, fjädrande framgaffel med ställbar stötdämpare.  
**SADEL:** Bred, bekväm, av Terry-modell.  
**NAV OCH BROMSAR:** Expanderande fram och bak. Bakhjulsbroms, kraftigt dimensionerade. Bak: F & S special.  
**HJUL:** Fälgar 26" x 2,25", däck 26" x 2,25".  
**SKÄRMAR:** Extra förlängda och breda.  
**BRÄNSLETANK:** Rymmer ca 5 lit., därav reserv ca 1 lit. 3-växskruv med dubbla filter.  
**MARKSTÖD:** Kraftigt, bredbent centralstöd.  
**PACKNINGSHÅLLARE:** Med fästen för packfickor.  
**LUFTPUMP:** Extra lång.  
**LACKERING:** Slagfast pansarlackering, elegant röd, med guldrandade skärmar.  
**TJÄNSTEVIKT:** 55 kg.  
Reservation för ev. ändringar.

**HUR FÅR JAG KÖRKORT?** Första verktyget är att man fyllt 16 år. Övningskörning får dessförinnan icke äga rum. Inför besiktningssmannen skall den sökande avlägga prov på sitt kunnande. Detta prov skall bl. a. visa att den som ämnar ta körkort verkligen kan manövrera sin motorcykel på ett för trafiksäkerheten fullt tillfredsställande sätt. Dessutom skall den sökande ha god kännedom om följande:  
1. Gällande trafikföreskrifter.  
2. Betydelsen av olika vägmärken och varningssignaler.  
3. Alkoholhaltiga dryckers och trötthets-tillståndens inverkan på den mänskliga organismen.  
4. Det fordons verknings sätt på vilket provningen företages.  
Följande handlingar skall medtagas vid provet hos besiktningssmannen:  
1. Åldersbevis (erhålls å pastorexpedition) med identitetsbeteckning ur folkbokföringen.  
2. Läkartyg vilket ej får vara äldre än 3 månader.  
3. Nykterhetsintyg.  
4. Välliknande fotografi (passfoto e. d.) skall medtagas till läkaren för anteckning av data för läkartyget, namn samt läkarens namnteckning.  
5. Intyg om erhållen utbildning utfärdat av den som meddelat denna.

