

2/85. Kr. 26,50. 7. årgang.

# motor cyklen

BK  
Markedets bedste  
motorcykel blad

Igen  
et nyt  
spændende  
nummer.

Kein

**TEST:**  
**Yamaha XJ 900**  
**-en ny og bedre udgave**

**Harley Davidson**  
**FXST SOFTAIL**

**Ny moderne knallert**

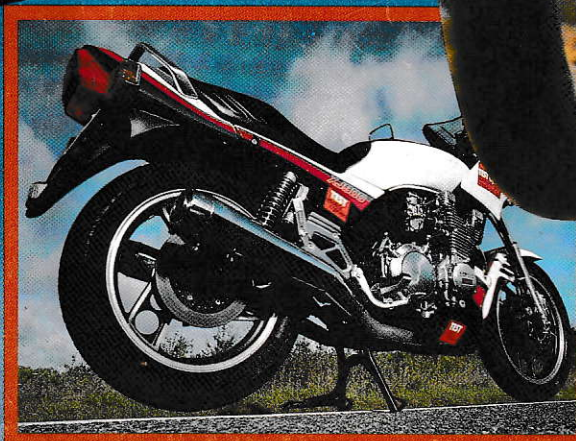
**Fortidens super cykel**

**Motorteknik**

**Alt om karburatorer**



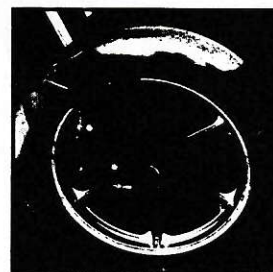
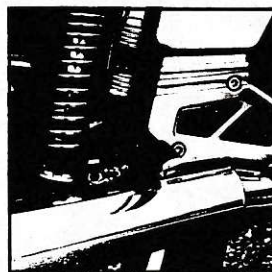
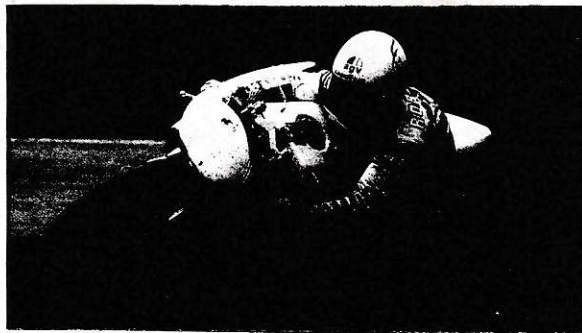
Reportage fra  
**Rally PARIS DAKAR 1985**





# motor cyklen

7. årgang



**4** <sup>Test</sup> **Harley Davidson FXST**

**10** **Aktuelt**

**12** **Aktuelt**

**14** **Fortidens supercykel**

**18** **MC-brevkassen**

**20** <sup>Test</sup> **Yamaha YZ 250**

**23** **KTM knallerter**

**26** **Motorteknik, 4. del**

**30** **Rally Paris-Dakar**

**35** **MC-brevkassen**

**36** <sup>Test</sup> **Yamaha XJ 900**

**42** **Det lodrette navn**

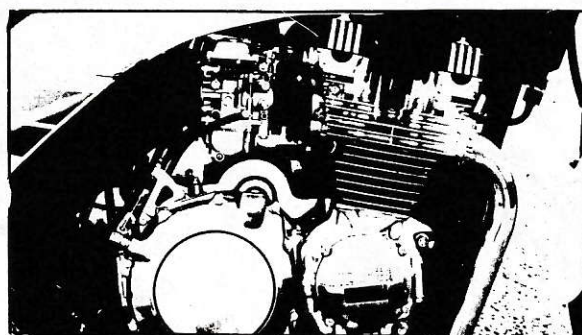
**44** <sup>Præsentation</sup> **Yamaha RD 125 YPVS**

**48** **Tour Isle of Man**

**52** **National Abate**

**57** **Custom præsentation**

**58** **Køb & Salg**



Redaktion, abonnement og annoncer: Ringpress ApS, Greve strandvej 42, DK 2670 Greve Strand, Danmark. Tlf. (02) 90 86 00. Postgiro: 4 35 10 88. Ansvarshavende udgiver: Thomas R. Lind. Stedfortrædende: Henrik Garde Lind. Redaktion: Redaktør Steen S. Jørgensen, P.R. Manager Jørn Lützhøft, Jacob Fastrup, Bent Nielsen, Niels Kappel, Per Fisher Jespersen, Bo Jørgensen, Peter Andersen. Annoncer: Annoncechef H. Garde Lind. Konsulent: Hanne Herbst. Udlandsredaktion England: Colin Schiller. Tyskland: Wolfgang Kasvilke. Produktion: Telepress ApS, Anita Bredgaard, Litho Team, P.M.Repro. J.P. Trykservice. Bank: SDS, Køge afd. ISSN nr. 0106-3057. 1 års abonnement (7 nr.) kr. 169,65. Læserbreve som ønskes besvaret i bladets brevkasse bedes sendt til bladets adresse. Spørgsmål og indlæg af almen interesse bringes i bladets brevkasse. Forlaget påtager sig intet ansvar for manuskripter/foto eller andet som uopfordret tilsendes redaktionen. Eftertryk af bladets indhold kun efter skriftlig aftale med redaktionen og kun mod fuld kildeangivelse. COPYRIGHT © : \*Motorcyklen\* Danmark. Redaktionelle artikler som beskriver afprøvede MC'er eller andet er kun gældende for de af os afprøvede eksemplarer.

Udsalgspris i Danmark: kr. 26,50  
Salgsdag nr. 2/85: 28/03-85  
Salgsdag nr. 3/85: 02/05-85



# YAMAHA XJ 900

- en ny og bedre udgave

Anden generation af Yamaha XJ 900 byder i forhold til første generations-modellen kun på nogle designmæssige ændringer.

Styrkåben har måttet vige pladsen for en halvkåbe, og hertil kommer, at udstødningssystemet nu er blevet til dels camoufleret af en 'sneskraber'.

'Ej blot til pynt' kunne måske være en måde at beskrive disse ændringer på, for et faktum er det, at i hvert fald den nye halvkåbe har en gunstig indflydelse på XJ 900'erenes køreegenskaber.

For mange år siden, da jeg købte min første motorcykel, var standardmonterede kåber noget ganske ukendt.

Som ekstraudstyr kunne de købes, - både i hel-, og halv- og styrkåbeudgaver. Helkåben var den dyre, halvkåben knapt så dyr, og styrkåben var for fattigfolk. Der var selvfølgelig en fra 'slænget', der fik den lyse ide at montere en sådan 'plastikpose' (Læs: styrkåbe!) på sin Honda. Den kommer til at gå meget stærkere, ivrede han, mens han filede et par gamle toiletsædebeslag til, - de skulle bruges til at hægte 'plastikposen' fast på lygten.

Nogle timer senere befandt vor ven og Honda'en sig på den lokale prøvebane. Hurtigere var Honda'en nu ikke blevet, - måske tværtimod! Men den var så afgjort blevet mere spændende. Den før så retningsstabile Honda var pludselig blevet utrolig løs i forenden, når den kom op i fart.

## Styrkåbe og retningsstabilitet

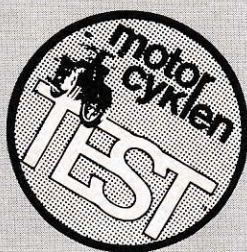
Da vi testede den første udgave af Yamaha XJ 900 i 1983 må jeg erkende, at jeg kom til at tænke på 'plastikpose-Honda'-en. XJ 900, med den lille fikse standardmonterede styrkåbe, var nemlig utrolig levende i forenden. Og selv efter, at Yamaha Motor Denmark A/S havde haft cyklen under behandling og rettet diverse fejl, var XJ 900'eren stadig en smule løs fortil.

Det stående spørgsmål på testholdet var derfor: Var cyklen simpelthen forkert konstrueret? Eller var der noget andet galt? Svaret var både og!! Helt præcist var svaret: Styrkåben!! Den lille gedigne styrkåbe var

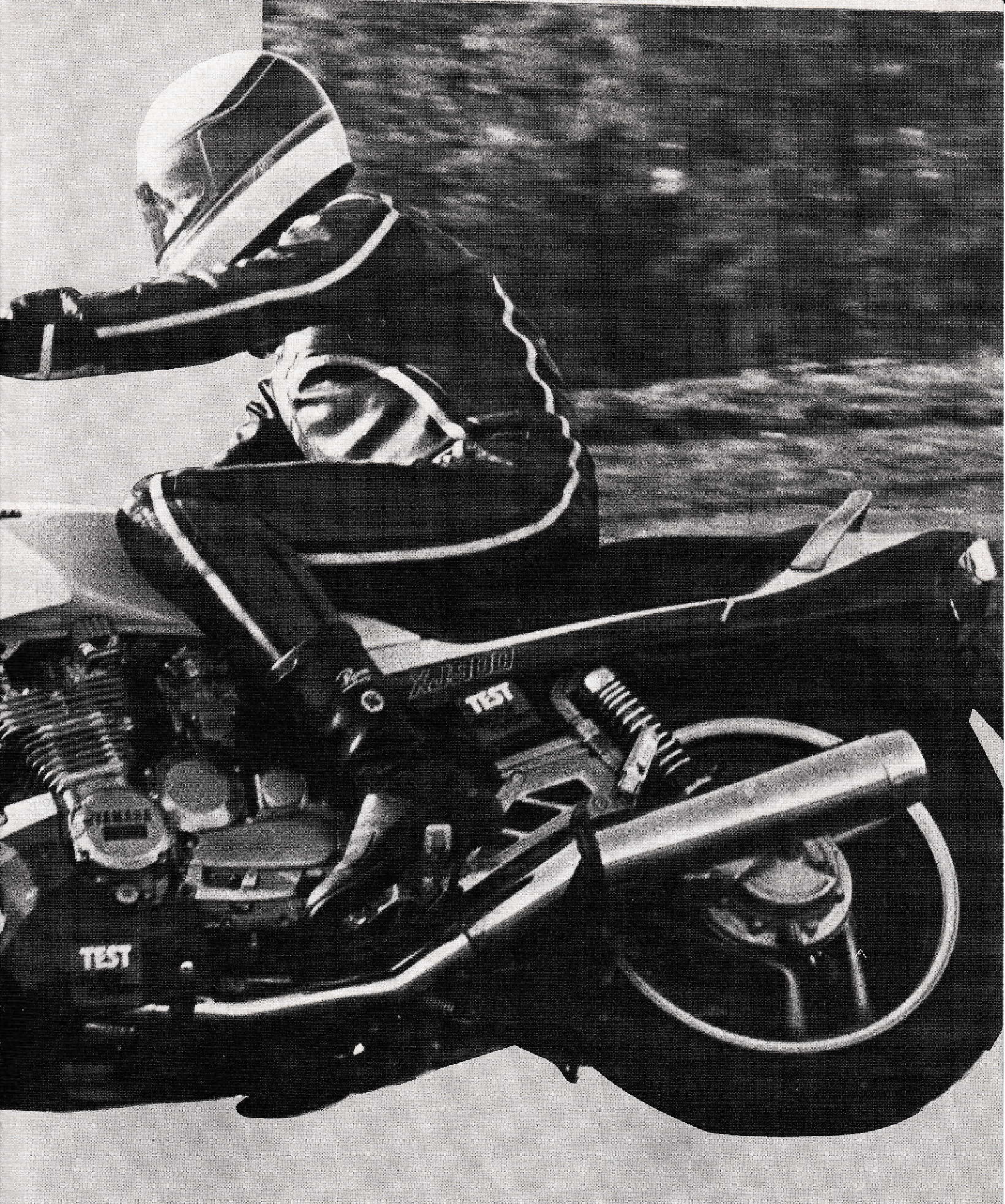
efter al sandsynlighed misteltenen. Dette er vor konklusion, efter at vi har testet den nye udgave af Yamaha XJ 900. Eneste forskel på de to modeller er nemlig kåben. På den

gamle var der styrkåbe, monteret på forgafflen, - på den nye er der halvkåbe, monteret på stellet. Og det interessante i den forbindelse er, at den nye udgave af Yamaha XJ 900 har

en meget fin retningsstabilitet! Yamaha Motor Co. har med andre ord løst et ubehageligt problem på en uhyre enkel facon ved at udskifte kåben. Hvad er så årsagen til, at en kå-







be kan have så stor indflydelse på køreegenskaberne? Forklaringen er, at en styrkåbe, der som bekendt alene er monteret på forgafelen, i ordets bogstaveligste forstand kan sætte

styretøjet i svingninger. Vindpresset kan påvirke kåben, og da kåben er monteret på forgafelen, overføres evt. påvirkninger direkte til forhjulet. Dette bevirker, at selv den mindste

uregelmæssighed (defekt) i styretøjet bliver forstærket adskillige gange, når cyklen kommer op i hastighed. Resultatet er oftest, at cyklen bliver mere eller mindre uregerlig.

Når de samme egenskaber ikke er kendetegnet for cykler, der er monteret med halvkåbe, skyldes det, at halvkåben er monteret direkte på stellet. Halvkåben er derfor uafhæn-



# YAMAHA XJ 900

gig af styretøjet, og selv om fartvinden skulle påvirke kåben, vil disse påvirkninger ikke kunne overføres på samme direkte måde til forhjulet.

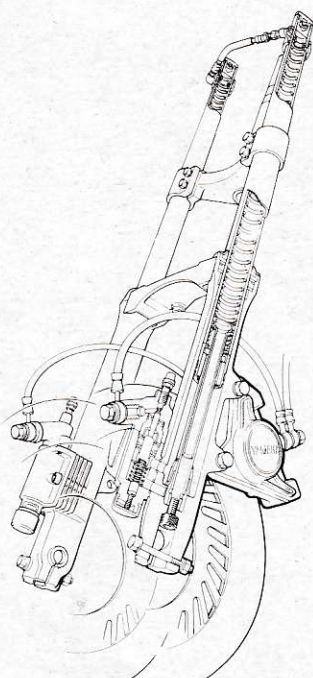
Her bliver der tale om en påvirkning af hele cyklen, - en påvirkning, der som regel ikke har den samme indflydelse på køreegenskaberne.

## Stor lighed med XJ 750

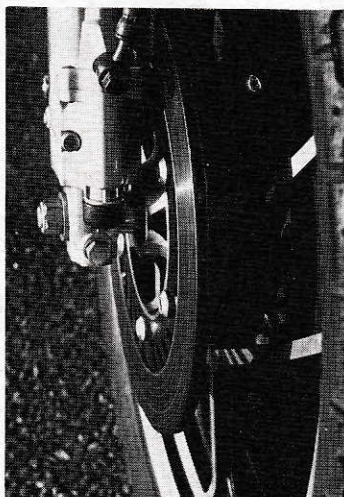
Både for så vidt angår opbygning og udseende minder XJ 900'eren nærmest til forveksling om sin 'lillesøster' model XJ 750. Præcis som tilfældet er med hensyn til XJ 750, er XJ 900 bygget op omkring et traditionelt dobbelt lukket rørstel. Helt ned til de mindste detaljer er ligheden slående, og såvel kronrørsvinklen som efterløbet er identisk på de to modeller. Også baghjulets afjedring svarer opbygningsmæssigt til 'lillesøsterens'.

Der er tale om en ganske konventionel affjedring, bestående af svinggaffel og to hydrauliske støddæmpere. Selve støddæmpere er af den mere avancerede type, - nemlig de Carbon-typen, hvilket i nærværende sammenhæng vil sige en olie/gasdæmper med reservoir. Reservoiret er anbragt øverst på dæmperen, hvilket bl.a. skyldes ønsket om at holde den uaffjedrede vægt nede på et minimum. Såvel fjeder-spændingen som dæmpningsgrad kan indstilles. Vore eksperimenter med hensyn til indstilling af dæmperne førte til, at vi på testcyklen opnåede de bedste resultater køreegenskabsmæssigt, når dæmpningen blev indstillet i midterstillingerne. Indstilledes dæmperne på maksimal dæmpningsgrad, kunne det knibe for dem 'at følge med', når underlaget bød på flere ujævnheder efter hinanden. Omvendt svarede dæmperne for hårdt igen, hvis de blev indstillet på minimal dæmpningsgrad.

Styretøjet på Yamaha XJ 900 adskiller sig derimod på to væsentlige punkter fra XJ 750. XJ 900 har nemlig i modsætning til 750'eren luftunderstøtning af teleskopgaffelen samt anti-dive. Det er vores opfattelse, at gaffelen arbejder bedst, når den er 'under tryk'. Pumper man således maksimalt tryk i gaffelbenene, får man en hurtigt reagerende gaffel, der samtidig bliver mindre slem til at gå i bund ved hårde op-



Forgaffel samt anti-dive i røntgenperspektiv.



Ventilerede skiver er højeste mode hos Yamaha i øjeblikket. Fordelen ved den ventilerede skive er, at den giver en bedre varmeafledning. På negativsiden kan den forholdsvis højere pris fremhæves.

bremninger samt ved møde med større ujævnheder. Gaffelen er lejret i koniske rullelejer, hvilket må siges at være en rosværdig detalje.

Koniske rullelejer giver i forhold til det traditionelle system med løse kugler bedre slidstyrke og mindre risiko for slør.

Hertil kommer, at de koniske rullelejer også er nemmere at have med at gøre i servicemæssige sammenhæng. Eksempelvis er det betydeligt nemmere at adskille og samle et

styretøj, der er lejret i koniske lejer, end tilfældet er, når man skal kæmpe med sne af løse kugler.

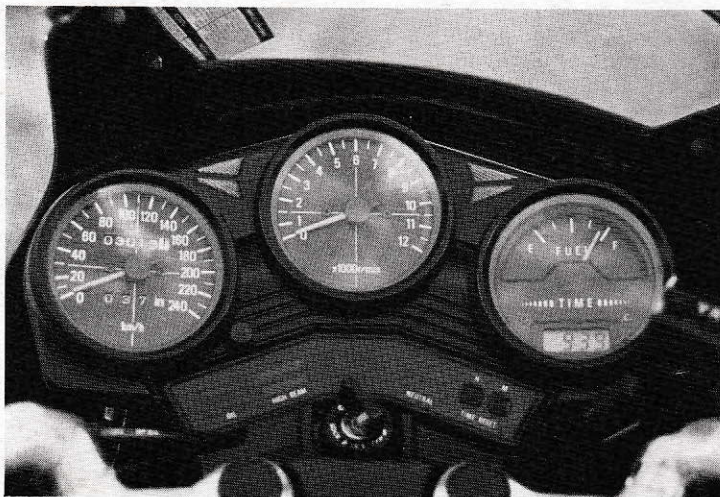
## Hydraulisk anti-dive og ventilerede skiver

Forgaffelns anti-dive mekanisme er af den hydrauliske type. Det vil sige at anti-dive mekanismen er forbundet direkte med forbremsens hydrauliske aktiveringssystem. Når bremsen aktiveres, aktiverer man samtidig anti-dive mekanismen. Systemet fungerer på den måde, at olie gennemstrømningen i gaffelbenene reguleres, - ved aktivering nedsættes gaffeloliens mulighed for at 'løbe gennem' dæmpningsmekanismen, hvorved hurtig sammenpresning hindres. Virkningsgraden kan reguleres ved hjælp af en lille stilleskrue nederst på hvert 'anti-dive-hus'. Man bør være opmærksom på at indstille anti-dive virkningen ens på begge gaffelben, - også selv om vi ikke kunne fornemme den store virkningsgrad fra dette arrangement.

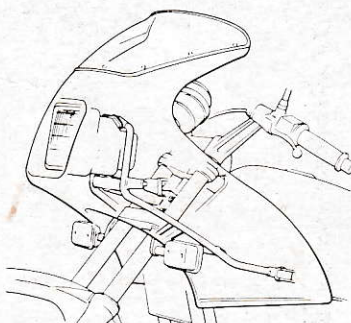
Med hensyn til selve bremserne er der tale om tre stk. 267 mm skiver. Bremseskiverne er alle ventilerede, og bremseågene indeholder hver især to stempler. Effektiviteten af bremserne er helt i top, og der er ikke mange cykler, der vil kunne udbremse en Yamaha XJ 900. To fingre på bremsegrebet og en 'let fod' på pedalen er sædvanligvis fuldt tilstrækkeligt til enhver situation. Selve doseringen af bremserne volder ikke de store problemer, - kun bør man tage sig en smule i agt for bagbremsen, hvis man vil undgå 'baghjuls-step'.

## Justerbart styr

I kørestillings- og komforten seende placerer XJ 900'eren sig i den gode ende. Man sidder godt på cyklen, og uanset om man er stor eller lille, har man mulighed for at finde sig til rette. Styret, der består af to separate enheder, der hver især er påskruet øverste gaffelbro, kan indstilles i talrige variationer. Dette indebærer, at hænderne skal sidde mærkeligt



Instrumenteringen er både tilstrækkelig omfattende og overskuelig. Speedometeret er imidlertid for optimistisk, - f.eks. viste speedometeret 225 km/t, når cyklen 'kun' kørte 204 km/t.



Som det fremgår af tegningen er XJ 900'erens kåbe monteret direkte på stellet. Den oprindelige udgave af model XJ 900 havde styrkåbe, monteret på forgaffelen, hvilket kunne være medvirkende til en dårlig retningsstabilitet.

på en, hvis man ikke vil kunne finde sig til rette på XJ 900'erens førerplads.

Straks værre er det med hensyn til passagerkomforten. Som det er kendtegnede for talrige af tidens sportsmaskiner, er passageren blevet glemt af designerne. De forsøgspersoner, som vi udsatte for en tur på XJ 900'eren klagede alle efter en tid over træthedsformødelser i lår og lænd.

Disse træthedsformødelser er utvivlsomt affødt af sædets korthed og de bageste fodhvilere høje placering.

Læs videre side 40



# YAMAHA XJ 900

Når der ses bort fra retningsstabiliteten, minder den nye udgave af Yamaha XJ 900 i køreegenskabsmæssige sammenhænge uhyre meget om den oprindelige model.

Styringen er neutral med en tendens til overstyring, og kurvestabiliteten er fin. Der er samtidig tale om en maskine med god kurvefrigang, og man skal køre mere end almindeligt ufornuftigt, hvis man skal nå skrabegrænsen. En væsentlig årsag til, at det har kunnet lade sig gøre at opnå en så god kurvefrigang, som tilfældet har været, er den smalle motor. Ved at flytte generatoren op ovenpå motorblokken umiddelbart bag cylinderne er det lykkedes at gøre motoren ekstra smal.

Samtidig har man gjort sig umage for at gemme udstødningsanlægget godt af vejen under motoren, og resultatet har alt i alt været, at større nedlægningsvinkler kan opnås. Som tilfældet er med de fleste cykler med kardantæk, skal man på en XJ 900 være forsigtig med at lukke for gassen i sving. Kardantækket på XJ 900 overfører i bogstaveligste forstand den mindste bevægelse af gashåndtaget direkte til baghjulet. Da XJ 900-motoren samtidig har en effektiv motorbremse, kan man komme ud for, at baghjulet på f.eks. fugtigt underlag begynder at drifte, hvis man pludselig lukker for gassen på vej gennem en snæver kurve.

## Enkel teknik, - tiden taget i betragtning

XJ 900-motoren er iøvrigt noget af det mest enkle stykke teknik, der kan fås i 900-lassen i 1985. Motoren er luftkølet og har fire cylindre. Den samlede slagvolumen udgør 853 cc (boring 67,00 mm/slaglængde 60,5 mm), og kompressionsforholdet er 9,6 : 1. I topstykket befinder sig to knastakslar, der drives af krumtapakslen ved hjælp af et kædetræk. Knastakslarne betjener motorens i alt otte ventiler, og aktiveringen af den enkelte ventil sker derved, at knasterne 'træder' direkte på knastfølgerne. Ventilspillerummene justeres med afstandsstykker (Shims), og er som følge heraf ikke umiddelbart et arbejde for gør-det-selv-folk. Til gengæld kræves der ikke så hyppige ju-

steringer, som tilfældet oftest er ved motorer, hvor ventiljusteringen foregår ved hjælp af stilleskruer.

Krumtapakslen er lejret i glidelejer, og transmissionen mellem krumtap og gearkasse sker over en direkte tandhjulstransmission, samt en flerpladet kobling i oliebad.

Hver cylinder har sin egen 35 mm undertrykskarburator, og på topstykkets indsugningsside befinder sig tillige Yamaha's indsugningskontrollsystem, Y. I.C.S., -et kanalsystem indstøbt i topstykket, der sørger for at den enkelte cylinder tilføres ekstra gas fra de øvrige karburatorer.

## 97 hk på papiret, - 58 på baghjulet

Motoren yder 'på papiret' 97 hk ved 9.000 rpm. I testbænken rakte det til en maksimaleffekt på baghjulet på 58 hk og en tophastighed på 210 km/t. På landevej målte vi derimod 'kun' XJ 900'eren til 204 km/t., hvilket på den ene side gør den i stand til (næsten) at følge en Honda CB 900 til dørs, mens den på den anden side må se sig slået af en Kawasaki GPz 900 R med adskillige længder. Man skal henseside de 2.000 rpm, før maskineriet kan slæbe sig selv. Herfra er der et moderat træk til ca. 6.500 rpm-mærket, hvor motoren begyn-

der at slippe hestene løs. I resten af registeret ud til de 9.500 rpm, hvor farefeltsgrænsen befinder sig, er der rigeligt med kræfter. Selve motorkarakteristikken virker på en og samme gang både blød og omdrejningsvillig, - nærmest 'elastiskagtig'. For selv om bundtrækket ikke er overmåde kraftigt, så færdes man alligevel ubesværet ved de lavere omdrejningstal på en XJ 900. Samtidig er man i stand til at accelerere, - og gennemføre overhaling, - uden at man behøver at gøre brug af den iøvrigt velafstemte femtrinsgearkasse. Når der drejes på gashåndtaget, svarer motoren prompte, og selv om accelerationen ikke er eksplosiv, så er den dog tilstrækkelig til at klare så godt som alle 'ikke-hysteriske' situationer.

I den øverste del af omdrejningsskalaen afgiver XJ 900-motoren en smule vibrationer. Efter længere tids kørsel ved høj hastighed kommer man således til at fornemme en smule sitren i fingrene. Noget større problem er der dog ikke tale om, og det må konstateres, at adskillige konkurrerende modeller har betydeligt mere udtalte vibrationer.

## Motorcyklen der kom for sent??

Helhedsindtrykket af denne 'anden generations' Yamaha XJ 900 er, at der er tale om en veludstyret og gedigen MC. De problemer med retningsstabiliteten, der var på første generations-modellen, er nu blevet fjernet i anden generationen. XJ 900 er på langt de fleste punkter en velkørende maski-



Yamaha XJ 900 er en veludstyret maskine, der med sit udseende kan give sportslige associationer.

### Tekniske data: Yamaha XJ 900

#### MOTOR

Firecylindret firetakts rækkemotor med to overliggende knastakslar (kædetrukne) og to ventiler pr. cylinder. Vådsumpsmøring. Luftkølet. Boring x slaglængde: 67,0x60,5 mm  
Slagvolumen: ..... 853 cc  
Kompression: ..... 9,6 : 1  
Ydelse: ..... 97 hk v. 9000 rpm  
Max. drejningsmoment: ... 8,2 kg/m. v. 7500 rpm

#### KARBURATOR

Fire stk. Mikuni BS 35 (undertryktype)

#### TRANSMISSION

Primærtæk over tandhjul. Flerpladet kobling i oliebad. Femtrins gearkasse. Kardantæk til baghjul.

#### UDVEKSLING

1. gear: ..... 2,187  
2. gear: ..... 1,500  
3. gear: ..... 1,153  
4. gear: ..... 0,933  
5. gear: ..... 0,812

Primærudveksling: ..... 1,672  
Sekundærudveksling: ..... 3,983

#### EL-ANLÆG

Batteri: ..... 12V, 14 Amp.  
Max. generatoreffekt: ..... 250W  
Kontaktløs transistortænding. El-start.  
Halogenlys 60/55W standard.

#### STEL M.M.

Dobbelt lukket rørstel.  
Kronrørsvinkel: ..... 63 grader  
Efterløb: ..... 114 mm  
Hydraulisk luftunderstøttet teleskopgaffel for.  
Hydrauliske støddæmpere (olie/gas) med justerbar dæmpning samt svinggaffel bag.

#### HJULSTØRRELSE

For: ..... 100/90 x 18  
Bag: ..... 120/90 x 18  
Dæk mdk.: Pirelli Phantom (V).  
Helstøbte hjul.

#### BREMSE

For: Dobbelt hydraulisk skivebremse med ventilerede skiver, anti-dive, diam.: ..... 267 mm  
Bag: Enkelt hydraulisk skivebremse med ventileret skive, diam.: 267 mm

#### VÆGT M.V.

Tørvægt: ..... 219 kg.  
Tankkapacitet: ..... 22 liter

#### ACCELERATION

0 - 80: ..... 3,4 sek.  
0 - 100: ..... 4,5 sek.  
0 - 120: ..... 5,8 sek.  
0 - 140: ..... 7,3 sek.  
0 - 160: ..... 9,3 sek.  
0 - 180: ..... 13,3 sek.

#### MELLEMACCELERATIONER

3. gear:  
70 - 110: ..... 3,2 sek.  
80 - 130: ..... 3,9 sek.  
4. gear:  
70 - 110: ..... 4,2 sek.  
80 - 130: ..... 5,8 sek.  
5. gear:  
70 - 110: ..... 5,4 sek.  
80 - 130: ..... 6,5 sek.

#### TOPHASTIGHED

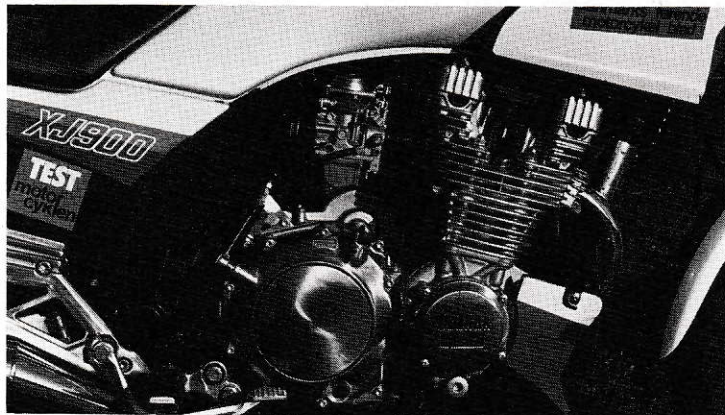
Foroverbøjet: ..... 204 km/t.  
Tophastighed målt i testbænk under indprogramerede omstændigheder svarende til vindstille og gennemsnitsfriktion: ..... 210 km/t.  
Max. effekt på baghjul. .... 58 hk.

#### BENZINFORBRUG

80 km/t: ..... 21,1 km pr. liter  
100 km/t: ..... 19,0 km pr. liter  
Testforbrug: ..... 13,6 km pr. liter



YAMAHA XJ 900 og konkurrenterne	Boring x slaglængde	Cylinder-antal	Slag-volumen	Max. hk på baghjul	Max. hk opgivet	0 - 100	0 - 180	Tophastighed. Landevejs-måling.	Tophastighed. Testbænk.	Vægt
YAMAHA XJ 900	67,0x60,5	4	853 cc	58	97	4,5 sek.	13,3 sek.	204 km/t	210 km/t	219 kg.
KAWASAKI GPz 900R	72,5x55,0	4	908 cc	65	115	4,0 sek.	10,5 sek.	238 km/t	240 km/t	228 kg.
HONDA CB 900 Bol d'Or	64,5x69,0	4	901 cc	69	95	4,1 sek.	14,5 sek.	209 km/t	210 km/t	234 kg.
Laverda RGA 1000	75,0x74,0	3	981 cc	52	92	4,4 sek.	15,2 sek.	206 km/t	210 km/t	238 kg.



Motoren er luftkølet og firecylindret. Hver cylinder har kun to ventiler der aktiveres via to overliggende knastakslar.

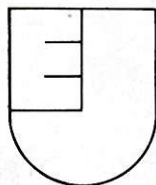
ne, som fabrikken i Hamamatsu kan være bekendt. Men måske er XJ 900 modellen, der kom for sent?

Da man i sin tid startede udviklingen af XJ 900'eren, var det mens Honda høstede sine triumfer med en af sine mest vellykkede maskiner, - nemlig model CB 900 Bol d' Or. Det var for at få del i succesen, at Yamaha påbegyndte udviklingen af sin egen Bol d' Or, - eller måske rettere 'Bol d' Or -dræber'???

Man gav sig tid til udviklingsarbejdet, og resultatet var, at

Honda tog sin 900 cc'er af markedet, da Yamaha kom til. Hertil kommer så, at direkte i kølvandet på Yamaha's XJ 900 fulgte den nye generation af hurtigløbere, hvor eksempelvis Kawasaki GPz 900R har sat de nye normer for, hvad en 900 cc'er skal kunne.

Og da man endelig hos Yamaha har fået XJ 900'eren til at opføre sig eksemplarisk på alle tænkelige måder, dukker en ny serie af 750 cc'ere op, der for de flestes vedkommende vil kunne køre den stakkels XJ 900 bagud allerede i fjerde gear. Jo, Yamaha XJ 900 var cyklen, der kom for sent, - var den blevet præsenteret et par år tidligere, end tilfældet er, ville succesen have været sikker. I dag kommer den let til at friste en skygge-tilværelse, og kun i lande som Danmark, hvor tårnhøje afgifter gør den nye teknik med fem ventiler og olie-kølede motorer stjernerdyr, vil XJ 900'eren kunne hente lidt succes på efterbevilling.



## SPEED COLOR DESIGN

MC- og AUTOLAKERING

Erling Jensen

Mosevej 16, Vorup, 8900 Randers

Tlf. 06-41 11 44

# HONDA

## TAASTRUP MOTORCYKLER 1/3

Roskildevej 376 - 02-52 74 72

## EMBLEMER



Vi fremstiller følgende produkter:

- Emalje emblemer
- Vævede "
- Guldtrækkeri "
- Selvklebende "
- Maskinbroderede "

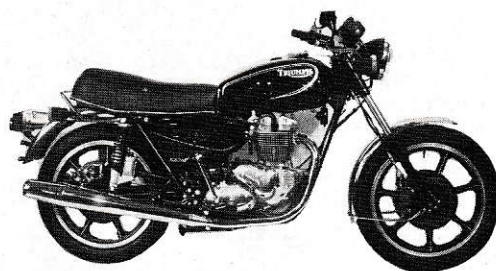
skriv eller ring efter vor brochure

**G.K.PEDERSEN ApS**

Fuglevadsvej 75, 2800 DK-Lyngby

Danmark. Telefon: 02-87 04 74,

Telex: 37109 gkp dk.



750 cc TSS EIGHT VALVE.

# TRIUMPH

MOTORCYCLES DENMARK

Reparation af alle engelske motorcykler!

Brdr. KYHN.....tlf. (01) 34 78 26  
Ndr. Fasanvej 125 - 127..... 2000 Kbh.F.

## TIDEN ER INDE

Tiden er nu inde til at give motorcyklen en gang lak.

Vi er specialiter i motiv- candy- og flakelakering.

Vi har et væld af gode tilbud på udstyr.

Ring og bestil tid nu for at undgå lang ventetid.



**SALTUM MC/  
AUTO-SERVICE**  
SPECIAL-LAKERING AF MC

v/ Henrik R. Olesen  
Ths. Jensensvej 13  
9493 SALTUM  
TLF. 08-88 18 11

