



GARANTI

for

SAAB PERSONVOGNE

FREMSTILLET AF SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

importeret af

ICI MOTORS A/S

ICI yder på linie med leverandørfabrikken garanti for materiale- og fabrikationsfejl, således at dele (1), der indenfor garantiperioden (2) bliver defekte (3) ved normalt brug (4), istandsættes eller udskiftes vederlagsfrit (6).

1. Specielt udstyr, som ikke er fremstillet hos ICI's leverandørfabrik, f. eks. gummi-, el-udstyr, instrumenter, dækkes ikke af nærværende garanti, men af den pågældende fabriks arrangement.
Desuden omfattes glas ikke af garantien.
 - c. ukorrekt anvendelse
 - d. manglende pasning
 - e. anvendelse af uoriginale dele
 - eller f. eventuelle ændringer i konstruktion er ikke dækket af denne garanti.
2. Garantiperioden gælder enten
 - a. 6 måneder fra nedenfor anførte indregistreringsdato til den første køber
 - eller b. inden for 10.000 km kørestrækning, hvis dette indtræffer inden for de ovenfor nævnte 6 måneder.
3. Defekte dele, som ønskes behandlet som reklamationssag, skal af den aut. forhandler indsendes fragtfrit før garantiperiodens udløb til
ICI MOTORS A/S, Industrivej 7, Glostrup,
og mærkesedlen skal tydeligt angive
 - a. forhandlers navn
 - b. forhandlers adresse
 - c. modelbetegnelse
 - d. chassisnummer,
 hvilket også skal opgives i en samtidig indsendt korrekt udfyldt reklamerationsrapport underskrevet af den autoriserede ICI forhandler.
4. Fejl, der efter ICI's skøn kan henføres til
 - a. slitage
 - b. overbelastning
5. Når køber overtager vognen, udfyldes og underskrives nærværende garanti i 2 eksemplarer, og det ene indsendes til ICI senest 14 dage efter indregistreringen.
For modtagelsen heraf udsteder ICI kvittering og fremsender 2 serviceanvisninger med ret til 2 gratis eftersyn, som køber opbevarer sammen med sin garanti.
Forudsat at de 2 serviceanvisninger indgår til ICI korrekt udfyldt inden for de angivne kørselsdistancer — for den første mellem 1000 og 1500 km og for den anden mellem 2500 og 3000 km — er garantien herefter gældende i overensstemmelse med pkt. 2.
6. Så snart de defekte dele og reklamerationsrapporten er kommet ICI i hænde, og garantien er gældende jfr. pkt. 5, afgør ICI, om reklamationen kan imødekommes.
I så fald udsteder ICI kreditnota for eventuelle tilsendte dele og i overensstemmelse med enhedspriser tillige for den arbejds løn, udskiftningen har krævet.

Underskrevne køber er indforstået med, at der ud over det i denne garanti anførte ikke kan rejses yderligere krav mod ICI, og at rettighederne ikke kan overdrages.

Samtidig bekræfter køber modtagelse af genpart af garantien.

Denne garanti dækker: 1 personvogn, fabrikat SAAB, model 96, grå.

chassis nr. 133343

motor nr. C. 115825

indregistreret under nr. KD 41.333 den 3 juli 1961

Købers navn N.P.H. Pallesen,

Forhandler Th. Pedersen Automobiler A/S

Adresse Pølsensgade 8, 4 th. S.

Adresse Østerbrogadel 67, København Ø.

(Ovenstående udfyldes på skrivemaskine)

Købers underskrift *N.P.H. Pallesen*

For godt en halv snes år siden blev SAAB vognen for første gang præsenteret for det danske publikum i form af SAAB 92, som imidlertid aldrig opnåede at blive solgt i noget større antal, hvilket vel nok i første række skyldtes den relativt høje pris. Vognen var dengang forsynet med en to-cylindret totaktsmotor, og denne motortype var for så vidt velkendt på det danske marked fra de velrenommerede DKW-vogne fra trediverne. Når talen var om totaktsmotorer, tænkte man derfor i første række på disse vogne, og da DKW var kendt som en meget billig vogn, kunne man ikke rigtig indstille sig på, at en vogn med totaktsmotor skulle være så dyr som SAAB'en var.

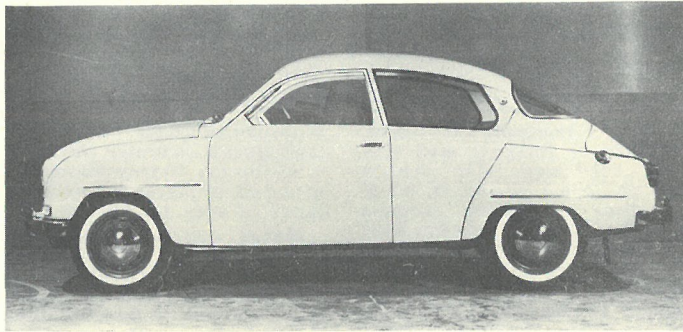
I 1955 afløstes SAAB 92 af SAAB 93, som trods de ydre ligheder punkter var en virkelig nykonstruktion, hvad den mekaniske side af sagen angik.

SAAB 93 var udstyret med en tre-cylindret totaktsmotor med en noget højere ydelse end forgængerens, og denne motortypes lydsvage; næsten turbineagtige gang i forbindelse med de forestillinger om svensk kvalitetsarbejde, som trives hos publikum, har medvirket til denne vogns popularitet, som yderligere er vokset meget stærkt efter den prisreduktion, der for nogen tid siden fandt sted for den sidste vogn af denne type, SAAB 93 F.

I forbindelse med den nylig afholdte automobiludstilling i Forum introduceredes afløseren i form af SAAB 96, der i løbet af en måneds tid vil kunne leveres på det danske marked. Vi har imidlertid fået lejlighed til at foretage en prøvekørsel med det ene af de to eksemplarer, der hidtil er nået hertil, og selv om denne vogn hørte til de allerførste, som forlod samlebåndet på fabrikken i Trollhättan, bar vognen ikke præg af at tilhøre den såkaldte nul-serie, som er betegnelsen for de allerførste serieproducerede vogne.

I sin mekaniske opbygning følger SAAB 96 meget nøje sin forgænger, idet den væsentligste ændring består i, at cylindervolumenet er øget fra 748 ccm til 841 ccm derved, at cylinderdiameteren er forøget 4 mm. Der er herved opnået en effektforøgelse fra 38 SAE-hk til 42 SAE-hk, men denne ret beskedne effektforøgelse har ikke medført nogen ændringer i krumtap eller transmissionssystem, idet disse elementer har vist sig at have en fuldt tilstrækkelig styrke til at tåle de lidt kraftigere påvirkninger. Til bl. a. det amerikanske marked leverer fabrikken nemlig tunede udgaver af motoren, og de nævnte dele har vist sig i stand til at tåle selv de meget kraftige påvirkninger, som disse højtydende motorer giver. I MOTOR nr. 8 fra 1958 bragtes en prøvekørsel af SAAB 93 B, hvori hele vognens mekaniske opbygning blev grundigt gennemgået, og vi skal derfor her nøjes med at give en ret kort beskrivelse heraf.

Motoren er som nævnt en tre-cylindret totaktsmotor med Schnürle-skylning og med en kraftig krumtapaksel, der er lejrret i fire kuglelejer. Tætningen mellem krumtaphusets afdelin-



ger besørgeres af en slags stempeletringe. Motoren er vandkølet, og kølevandet cirkuleres ved hjælp af en vandpumpe, der er sammenbygget med dynamoen. Fra krumtapsakslen føres kraften gennem en kobling med friløb til en tre-trins gearkasse, som (ganske naturligt for en forhjulstrukket vogn) betjenes ved hjælp af en gearstang anbragt på ratstammen. Gearkassen er ret særpræget i sin udformning, idet der er tre aksler, hvorved der opnås et meget kompakt aggregat, og den er forsynet med synkromesh-anordning mellem andet og tredje gear. Motoren er anbragt foran forsakselinien, og kraften føres altså fra denne til gearkassen, som ligger bagved, herfra atter frem til differentialet, som driver forhjulene gennem de kardanaksler. Man opnår på denne måde et yderst kompakt drivaggregat, samtidig med at ca. 60% af vognens vægt falder på de styrende og samtidigt drivende hjul.

Der anvendes skruefjedre til både for- og baghjulspøphæng. Forhjulene er ophængt i korte og lange tværsvingarme, og endvidere er der monteret en krængningsstabilisator. Baghjulspøphængning er ret særpræget derved, at bagakslens udgøres af et U-formet stålør, hvor navene er fastgjort til de bagud vendende ender, og bagakslen er fastgjort til karrosseriet ved et beslag på midten samt et par fremadvendende støttearme, som vist på hosstående figur. Såvel fortil som bagtil er der monteret dobbeltvirkende, hydrauliske teleskopstøddæmpere.

Den specielle form for baghjulspøphæng giver den fordel, at der bliver plads til både benzintank og et stort og dybt bagagerum, men rent kørselsmæssigt har systemet endvidere den fordel, at støddæmperne kommer til at virke på en lang arm, således at de effektivt kan modvirke krængning ved kørsel i sving.

Styretøjet er af tandstangstypen med to-delt sporstang, og det er meget højt gearret (2 1/4 omdrejninger fra stop til stop). Da tandstangen er anbragt bag drivaggregatet, og da der endvidere er indskudt en Hardyskive i ratstammen, er chancerne for at blive alvorligt læderet af ratstammen i tilfælde af frontalt sammenstød ikke nær så stor som på de fleste andre vogne.

Da en totaktsmotor som bekendt ikke yder samme bremsende virkning som en firetaktsmotor, og da vognen endvidere er forsynet med et friløb, kræves der kraftige og godt afkølede bremsere, og vognen er da også forsynet med et veldimensioneret bremsesystem, hvor bremsetromlerne på forhjulene

yderligere er forsynet med køle-ribber. Den mekaniske håndbremse virker på baghjulene.

SAAB's karrosseriform har altid været særpræget, men teknisk set meget tiltalende, fordi det er udformet således, at luftmodstandskoefficienten er meget lav. På de tidligere modeller har man rettet indvendinger mod den ret lille bagrude, og fabrikken har nu imødegået dette ved at forsyne vognen med en stor, buet rude, og samtidig har man benyttet lejligheden til at gøre vognen ca. 6 cm bredere over bagsædet, således at der nu er plads til 3 ikke alt for svære personer på bagsædet. I tilgift har man fået et noget større bagagerum, som med sin regulære form må betegnes som fuldt tilstrækkeligt. Ændringerne er udført på en sådan måde, at de forer publikums krav med en harmonisk linieføring.

Når man sætter sig ind på førersædet, glæder man sig straks over at kunne indstille sædet såvel i længderetningen som ryglænets hældning, således at man kan tilpasse kørestillingen efter de specifikationer, som man fra naturens hånd er bygget efter. Det ret lavt anbragte rat har en naturlig hældning og falder godt i hånden, og alle instrumenterne er samlet på en nydelig og overskuelig måde lige foran rattet. Speedometeret er af den nu så moderne båndtype, og endvidere er der et kølevandstermometer (desværre uden talangivelser), et amperemeter, et benzinur med en advarslampe som tænder, når der er 7 liter tilbage på tanken, samt et 8 dages ur.

Vognen må siges at være meget veludstyret, idet der f. eks. til standardudstyret hører kølergardin, vinduesvasker, regulerbar instrumentbrætbelysning samt to hastighedstrin for varmeanlæggets blæsemotor.

Vognen er svensk, og da det som bekendt kan blive meget koldt i Sverige om vinteren, er den forsynet med et virkelig godt varme- og friskluftsanlæg. Kølesystemets termostat åbner først ved ca. 90° C., så det vand, der tilføres varmeanlægget (uden om køleren), har en høj temperatur, hvilket jo er den første forudsætning for at få varme i vognen. Foran vindspejlet findes et luftindtag, hvorfra luften føres ned til varmeapparatet og hefra til vognens indre. Reguleringen sker ved hjælp af tre håndtag anbragt yderst til venstre på instrumentbrættet, og ved hjælp af det yderste håndtag åbnes eller lukkes der for tilførslen af varmt vand til varmeapparatet. Den næste knap regulerer luftmængden og den tredje dirigerer luftstrømmen mod forruden eller ned til fød-

SAAB 96

derne. Alle tre indstillinger er trinløst variable. Endvidere findes der som nævnt en elektrisk blæsemotor, som besørger lufttilførslen ved lavere kørehastigheder, og når blæserkontakten er trukket ud i sin yderste stilling, giver blæseren en overordentlig kraftig luftstrøm. I de øverste hjørner af instrumentbordet er der anbragt små luftudtag, som sender en luftstrøm hen på sidevinduene, således at også disse holdes fri for dug. I næsten alle vogne er man nødt til at lade et eller flere vinduer stå på klem for at få luftcirkulation og dermed en fordeling af varmen inde i vognen, men et åbentstående vindue har en kedelig tilbøjelighed til at give træk. På SAAB'en har man løst dette problem på en meget elegant måde ved at anbringe ventilationshuller under bagruden, og herfra føres en kanal op til nogle udvendige »gæller« mellem bagruden og sideruderne. Dette system giver en udmærket luftfordeling uden nogen form for træk og samtidig hjælper luftcirkulationen med til at holde bagruden fri for dug. Systemet virker ganske fortrinligt, og man undrer sig over, at kun ganske enkelte andre bilfabrikker har indført lignende løsninger af dette vigtige problem.

Udsynet fra førerpladsen er udmærket og generes ikke i væsentlig grad af de stærkt hældende hjørnestolper. Man glæder sig over at være fri for de alt for almindelige trekantede ventilationsruder, som generer udsynet og ikke er i stand til at give trækfri ventilation. Man falder straks godt til i førersædet og kørestillingen er behagelig, men man kunne dog ønske en lidt bedre anbringelsesmulighed for venstre fod, idet pladsen mellem koblingspedal og hjulkasse er ret beskedne, og man har yderligere her anbragt nedblændingskontakten på en sådan måde, at man dårligt kan undgå at træde på den hele tiden. Fler-tallet af bilister vil sikkert foretrække, at nedblændingen sker ved hjælp af en kontakarm anbragt på ratstammen. Instru-



Bagagerummet.

entbordets overkant er polstret og betrukket med kunstlæder, og instrumenterne er afskærmet således, at man helt er fri for reflekser i vindspejlet, bortset fra de der hidrører fra det forkrøede bakspejl. Dette er anbragt på instrumentbrættets overkant på en sådan måde, at det overovedet ikke generer udsynet og samtidig giver fuldt udbytte af den store bagrudd. Over vindspejlet er anbragt to polstrede olskærme, som er absolut nødvendige på grund af det stærkt agudhældende vindspejl.

Motoren starter villigt, selv om vognen har stået ude i koldt og fugtigt vejr, men under de første par hundrede meters kørsel går den lidt hårdt og uregelmæssigt for så ret pludseligt at give en god trækraft og sin svagt summende, vibrationsfrie gang. En noget større motor i SAAB trækker mærkbart bedre end forgænger, og med de velvalgte udvekslingsforhold i gearkassen forekommer et fjerde gear som værende overflødig. Gearskiftning opad gennem gearene foregår på normal måde med udvekslingsforhold i gearkassen forekommer et fjerde gear som værende overflødig. Gearskiftning opad gennem gearene foregår på normal måde med udvekslingsforhold i gearkassen forekommer et fjerde gear som værende overflødig.

Det, der slår en mest førstehåndsmand, er den lydsvage og besværede kørsel, som denne vogn er i stand til at præstere. En lidt pludrende tomgang, som høres, når man står ved siden af vognen, er næppe hørlig defra på grund af en effektiv disolation, og når motoren først får lov at trække, giver den en ret svag, summende lyd, som suppleret af en ganske og syngende lyd fra transmis-

sionen. Umiddelbart efter igangsætning og ved langsom kørsel med ret stort styreudslag af forhjulene mærkes reaktionerne fra forhjulstrækket tydeligt i rattet, hvilket jo er et kendetegn for alle forhjulsdrevne vogne, som ikke er forsynet med specielle kardanled. Når vognen først er oppe i hastighed, mærkes disse reaktioner derimod ikke, og man glæder sig her over et meget præcist virkende styretøj, som giver en meget sikker fornemmelse under alle forhold. Vognen er mærkbart understyret, og dette forstærkes yderligere, hvis man lader motoren trække kraftigt i sving, men denne fremgangsmåde er rent principielt forkastelig. Fabrikken anbefaler da også at udnytte friløbet til at lade vognen rulle gennem et sving, hvilket giver den største sikkerhed og den behageligste kørsel. At vognen føles meget sikker under alle forhold må i første række henføres til den gunstige vægtfordeling og til den faste affjedring. De færreste vogne bryder sig om, at man drejer rattet meget hurtigt fra den ene side til den anden, idet man herved normalt opnår at få vognen sat i meget kraftige tværsvingninger, men SAAB'en tager denne brutale behandling på en meget overbevisende måde. Ved meget hurtig kørsel i sving kan man få en ganske lille udskridning af bagvognen, men denne er yderst let at korrigere og giver på ingen måde nogen usikkerhedsfølelse, og krængningen er minimal. Ved meget hård kørsel over små bakketoppe i forbindelse med en kurve giver bagakslen en lidt »styrende« fornemmelse, som dog heller ikke giver nogen reel usikkerhedsfornemmelse. En kraftig sidevind vil under alle omstændigheder kunne mærkes i en bil, men i SAAB'en har man

kun fornemmelse af et tryk på siden af vognen, uden at dette har nogen nævneværdig indflydelse på vognens styring, og alt i alt må vognen siges at være omtrent ufølsom over for sidevindspåvirkninger. Ved højere hastigheder kommer der nogen vindstøj fra hjørnestolperne på grund af, at tagrenden er ført ret langt ud over dørene.

Mange mennesker nærer på forhånd en vis mistillid til en vogn, der er udstyret med friløb, fordi dette i første omgang giver en helt fremmed fornemmelse, når speederen slippes. Man vænner sig dog meget hurtigt til dette friløb, og jo mere man kører med det, desto mere kommer man til at skønne på det. Selv om årsagen til at vognen er forsynet med et friløb vel nok i første række er den, at eliminere den lidt urolige motorgang under motorbremsning på en totaktsmotor, har friløbet afgørende fordele både hvad angår benzinbesparelse og som beskyttelse af motoren. Fabrikken anbefaler altid at køre med friløbet i funktion og kun koble dette ud under decideret bjergkørsel.

Hvis man ikke havde det (i øvrigt meget nøjagtige) speedometer at støtte sig til under kørslen, er man tilbøjelig til at undervurdere SAAB'ens ydeevne. Dette skyldes både den meget lydsvage motor og de fremragende køreegenskaber, men målingerne i forbindelse med prøvekursen viser, at SAAB'en er både hurtigt accelererende og har en ret høj tophastighed i forhold til sin motorstørrelse. Da prøveeksemplaret knap nok var tilkørt, er det sandsynligt, at der kan nås endnu bedre resultater end de anførte.

Bremserne kræver et moderat aktiveringstryk. Bremsebelægningen er meget modstandsdygtig over for fading, og selv ved opbremsninger fra tophastighed var vognen fuldstændig retningsstabil. På grund af de specielle baghjulsophæng vipper vognen overhovedet ikke forover under selv en meget kraftig opbremsning, og ved bremsning med håndbremsen alene kan man tydeligt mærke, hvordan vognens bagende trækkes nedad.

SAAB 96 er på mange måder en særpræget vogn både hvad udseende og køreegenskaber angår, og flertallet af bilister skal køre i den i nogen tid, før de er »faldet til« i den og kan udnytte dens mange fortrinlige egenskaber fuldtud. Det er en robust og gedigen vogn, som med sin lydsvage og sikre køremåde vil vinde mange trofaste tilhængere blandt de bilister, som forstår at værdsætte en bil, der er konstrueret på en sober teknisk

baggrund uden unødige skelen til de skiftende modekrav.

Specifikationer

Mærke: SAAB. Type: 96.

Fabrikat: Svenska Aeroplan Aktiefabrikaget, Trollhättan.

Dagspris: Kr. 16.981

Vægtafgift: Kr. 120 årlig.

Motor: 3-cylindret vandkølet totaktsmotor med Schnürle-skylling. Boring: 70 mm, slaglængde: 72,9 mm, slagvolumen: 841 cm³. Kompressionsforhold: 7,3:1. Største effekt: 42 HK (SAE) ved 5000 o/m (38 HK (DIN) ved 4250 o/m). Største drejningsmoment: 8,2 mkg ved 3000 o/m.

Transmission: Tør enkeltpladekobling. Tretrins gearkasse med friløb og synkroniseringskoblinger for II og III gear. Forhjulstræk. Totaludvekslinger i transmissionen: I gear: 17,19, II gear: 8,53, III gear: 5,23, bakgear: 21,01.

Chassis: Selvbærende stålkarrosseri. Forhjulsophæng: Korte og lange tværsvingarme m. krængningsstabilisator. Baghjulsophæng: Stiv bagaksel med langsgående føringsarme. Skruefjedre og dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere for og bag. Tandstangsstyring med todelt sporstang. 2 1/4 ratomdrejninger fra stop til stop. Forbremse: Hydraulisk virkende på alle hjul. Håndbremse: Mekanisk virkende på baghjul. Pressede stålpladehjul med ventilationshuller. Slangeløse dæk 5.60-15". 12 volt el. anlæg.

Hoveddimensioner m. v.: Akselafstand: 2488 mm. Sporvidde for og bag: 1220 mm. Største længde: 4015 mm. Største bredde: 1570 mm. Største højde (ubelastet): 1475 mm. Frihøjde over vejbanen: 190 mm. Vendediameter: Ca. 11 m. Egenvægt: 795 kg. Tankindhold: 40 l.

Prøveresultater

Omstændigheder: Koldt og tørt vejr. Skønnet vindhastighed: 3-4 m/sek. Prøveeksemplarets kilometerstand: 3000 km.

Speedometrets fejlvisning:

Vognspeedometrets visning:
20 40 60 80 100 110
Virkelig hastighed km/t:
20 40 60 79 99 109

Målte tophastigheder km/t:

I gear: 50, II gear: 95, III gear: 118.

Acceleration i gearene (sekunder):

	II	III
20-40 km/t	3,4	
30-60 »	6,0	11,1
40-80 »	13,9	14,8
50-100 »		23,4

Acceleration gennem gearene:

0-20 km/t	1,9 sekunder
0-40 »	4,3 »
0-60 »	9,0 »
0-80 »	17,2 »
0-100 »	27,6 »

Benzinøkonomi målt ved kørsel med konstante hastigheder:

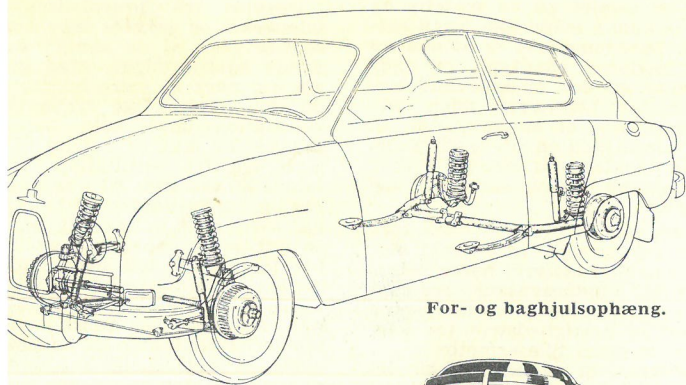
40 km/t	15,5 km/l
60 »	16,8 »
80 »	14,6 »
100 »	11,7 »

Der anvendtes normalbenzin tilsat 3% olie. Alle målinger udført med 2 personer i vognen.

Bremseeffekt (i %) i afhængighed af pedaltrykket:

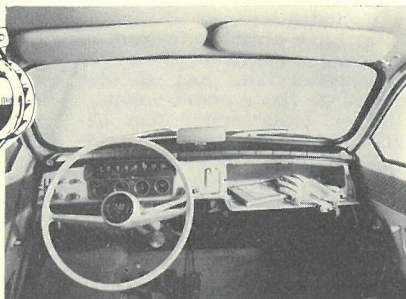
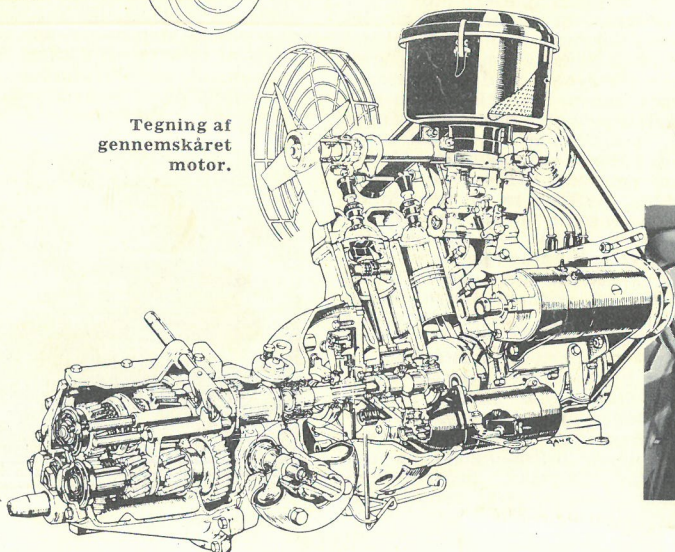
Pedaltrykket	Bremseeffekt
10 kg	15%
15 -	30%
20 -	50%
25 -	65%
30 -	70%
35 -	80%

En bremseeffekt på 80% svarer til blokering af hjulene på tør ru asfaltbelægning.



For- og baghjulsophæng.

Tegning af gennemskåret motor.




Førerpladsen.

VÆGTAFGIFT

FORFALDSDAG		
Vedrører afgiften for tiden	Køretøjets reg.nr.	Afgift (kr.)
1/ 3-81 - 31/ 8-81	KD 41333	534

Se vejledningen på bagsiden

Betales senest den 6/ 4-81	Indbetalerens navn og adresse N P H PALLESEN	
Blanketløbenr. 16606A	GIMLESALLE 1B 1TH	
Kroner 534 Øre 00	2300 KBH S	

Postgirokonto nr. 6002390 CENTRALREGISTERET FOR MOTORKØRETØJER Leifsgade 33, 2300 København S	Postvæsenets erstatningspligt ophører, når kravet ikke er anmeldt for postvæsenet inden 2 år efter indbetalingen.	Ved overførsel fra indbetalerens konto: Postgirokonto nr. KØBENHAVN 36 02.04.81 080819 0836 POSTKONTOR
Kvittring ved indbetaling til centralregisteret er kun gyldig, når den er noteret i bogholderiet Noteret i bogholderiet Kasserer		(11-80) NO 221



Udsendelse af opkrævning

Opkrævningen udsendes først efter afgiftens forfaldsdag. Afgiftsperioden fremgår af opkrævningens forside.

Automatisk refusion

Såfremt køretøjet afmeldes, afkortes dets afgiftsperiode med de resterende hele måneder af den pågældende periode.

Kan centralregisteret konstatere, at afgiften er betalt, tilbagebetales refusionsbeløbet automatisk til den registrerede bruger på forfaldsdag. Der må påregnes en ekspeditionstid på 3-4 uger.

Kan centralregisteret ikke konstatere, at afgiften er betalt (der kan gå ca. 1 uge før betaling kan konstateres), udsendes et nyt girokort på en mindre afgift. Er dette girokort ikke modtaget inden sidste rettidige betalingsdag, bør den fulde afgift altid betales.

Der ydes ikke refusion for faste prøveskilte.

Ejerskifte

Ejerskifte ligestilles med afmelding, **såfremt ejerskiftet er anmeldt til et motorkontor**. Ny ejer/bruger har pligt til at anmelde ejerskifte inden 14 dage, med mindre køretøjet afmeldes forinden.

Afmelding

Opmærksomheden henledes på, at afmelding først finder sted den dag nummerpladerne **modtages** på et motorkontor.

Flytning

Flytning til anden adresse end foran anført, skal inden 14 dage anmeldes skriftligt til centralregisteret eller et motorkontor. Blanket udleveres på motorkontorerne.

Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til centralregisteret for motorkøretøjer, Leifsgade 33, 2300 København S, tlf. (01) 54 33 11.