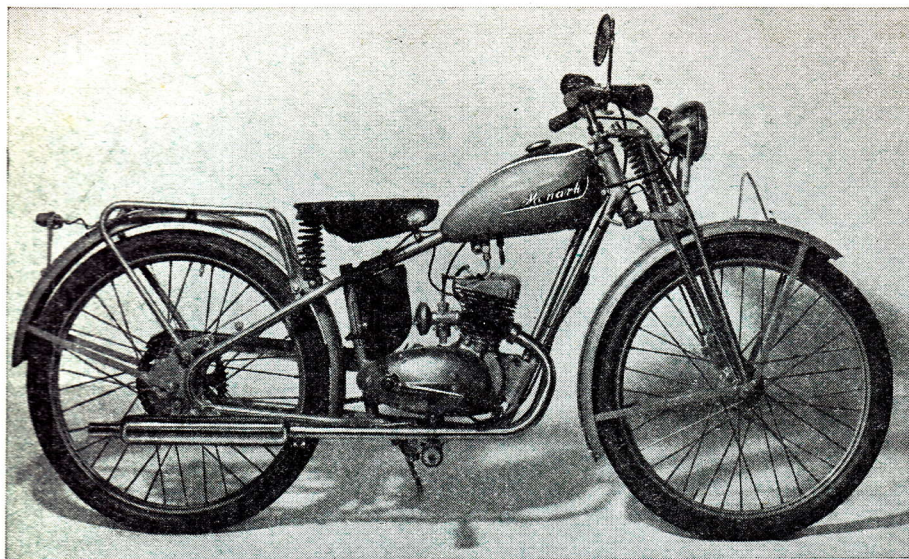
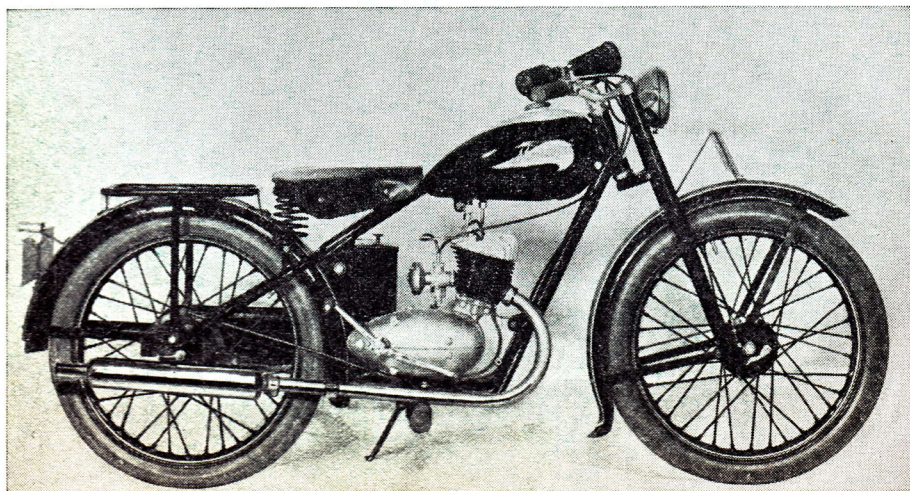




TYP M 70

INSTRUKTIONSBOK
för
Monark Motorcykel
med
B. S. A. 125 cc motor



TYP M 75

INSTRUKTIONSBOK

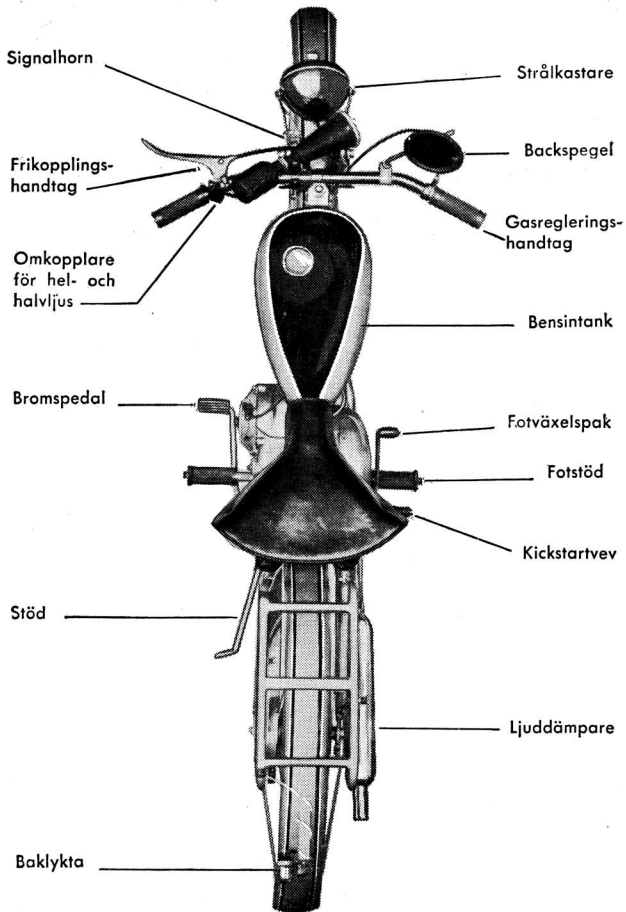
för

Monark Motorcykel

med

B. S. A. 125 cc motor

Manöverorgan m. m.



Specifikation å Monark motorcykel typ M 70

med B. S. A. 125 cc motor

Ramen i kraftig motorcykelmodell, strömlinjeformad med låg körställning. Dubbla underrör och extra kraftigt styrhuvud.

Gaffel: Fjädergaffel.

Fälgar: Dimension 26×2,25".

Däck och slangar: »Värnamo Extra» i dimension 26×2,25".

Nav: Kraftigt utförande med expanderande broms. Bromstrummans diameter å framnavet 89 m/m och å baknavet 102 m/m.

Skärmar av stålplåt, 80 m/m breda, med förlängd framskärm.

Styre i motorcykelmodell, ställbart med gummihandtag. Bredd 630 m/m.

Sadel: Terry modell i motorcykelutförande med överdel av prima läder.

Bensintank av kraftig stålplåt, lackerad och randad, rymmer c:a 7 liter.

Motor: B. S. A. 125 cc, 2 takts av modernaste konstruktion. Motor och växellåda sammanbyggda och helt inneslutna i ett hus av lättmetallegering. Avtagbar cylindertopp, slaglängd 58 m/m, cylinderdiameter 52 m/m. Kompressionens förhållande är c:a 6:1.

Växellåda: B. S. A. med 3 växlar, frigång och kickstart samt fotväxel.

Tändning och belysning: Wico svänghjulsmagnet kombinerad med belysningsgenerator för en effekt av c:a 24 watt och 6 volts spänning. Robo strålkastare med hel- och halvljus samt baklykta.

Förgasare: »Amal».

Gasreglering: Medelst vridbart handtag på höger sida å styrstången.

Frikoppling: Manövreras medelst handtag å vänstra sidan av styrstången.

Smörjning: Oljan blandas i bensinen, 4 cl. olja på 1 liter bensin.

Parkeringsstöd: Specialkonstruerad modell i kraftigt utförande.

Lackering: Ramen elegant lackerad i kulört färg. Skärmar och fälgar lackerade i samma färg som ramen samt randade.

Packningshållare: Av kraftig konstruktion.

Tillbehör: Verktygsväska med full uppsättning av verktyg. Signalhorn, backspegel, nummerplåtshållare.

Vikt: 66 kg. med full tank.

Specifikation å Monark motorcykel typ M 75

med B. S. A. 125 cc motor

Konstruktionen på M 75 skiljer sig från specifikationen på omstående sida i huvudsak endast beträffande nedanstående detaljer:

Gaffel: Ny modern modell i teleskoputförande.

Fälgar: Extra kraftigt utförande i dimension 19×2,75".

Däck och slangar: »Värnamo Extra» i dimension 19×2,75".

Nav: Kraftigt utförande med expanderande broms. Bromstrummans diameter 150 m/m på bakhjulet och 100 m/m på framhjulet.

Skärmar av 1 m/m stålplåt, 120 m/m breda, med förlängd framskärm.

Vikt: 73 kg. med full tank.

Rätt skötsel ger motorn ökad livslängd

För att motorn skall få största möjliga effekt och tillförlitlighet torde i denna bruksanvisning angivna föreskrifter och råd noga följas.

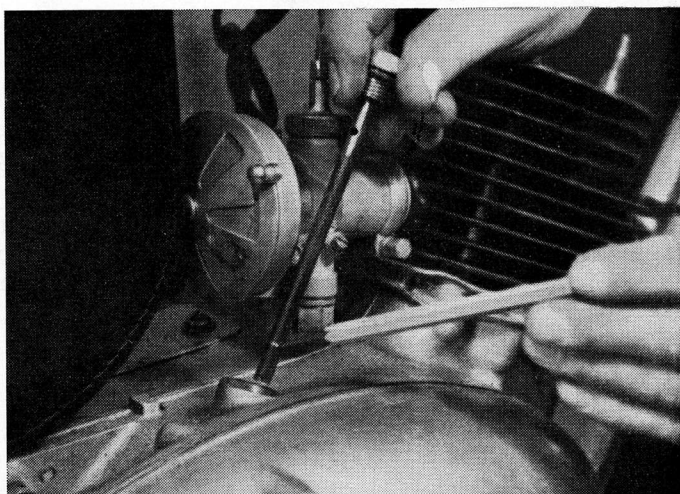
Den fabriksnya motorn är provkörd endast en kort tid. Roterande och övriga för friktion utsatta delar måste därför inköras och *under inkörningstiden, d. v. s. de första 500 km., bör körhastigheten icke överstiga 45 km./tim.* Skona motorn under denna tid ty då ökas motorns livslängd och Edert eget nöje blir större.

Bränsle och smörjning

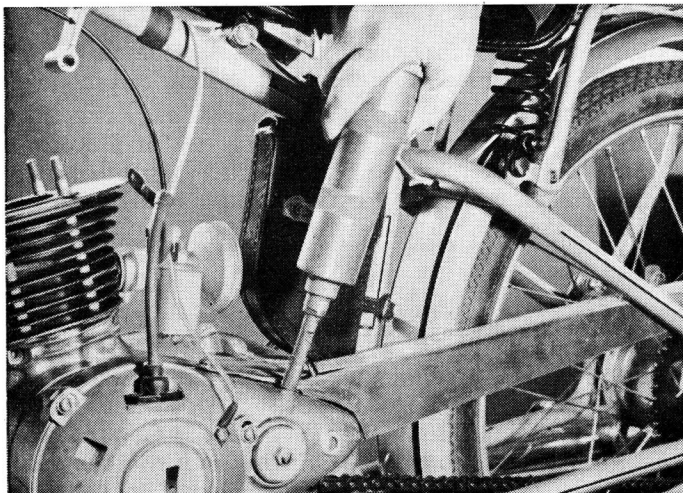
Som bränsle användes bensen av i marknaden förekommande märken jämte motorolja SAE 40 av högsta kvalitet. Motorn erhåller sin smörjning genom att oljan inblandas med bränslet. *»Genom användning av sämre olja åstadkommes onormal förslitning och motorn kan därigenom på kort tid nedköras.»*

Denna blandning användes både sommar som vinter och oljan blandas med bensen i ett rent kärl genom kraftig omröring. Ett rätt iakttagande av smörjningsföreskrifterna är av stor betydelse för motorns livslängd.

Smörjning av växellådan sker efter kontroll med oljestickan, som finnes iskruvad på påfyllningsproppen å växellådans övre del och oljan skall alltid vara i nivå med ritsen på oljestickan. (se nedanstående ill.). Till växellådan användes samma olja som till bränslet alltså SAE 40.



För smörjning av frikopplingslagren användes kullagerfett av god kvalitet. Detta inpressas i smörjkoppen som sitter bredvid bakre kedjekransen på motorn. Vid denna smörjning användes fettspruta. (se nedanstående ill.).



Smörjning av teleskopgaffeln sker ungefär en gång om året men man bör tid efter annan kontrollera att tillräckligt med olja finnes. Oljan ifylles i ett påfyllningshål täckt med en skruv uppe vid gaffelkronan.

Vidare är det viktigt att kablarna smörjas emellanåt för att skyddas mot rost. Håll några droppar olja ovanifrån i spiralen och drag i handtaget tills oljan runnit igenom och synes i nedre ändan. Mycken förargelse och onödiga reparationer undviks om detta iakttages.

Start och växling

Bensinkranen under tanken öppnas. Flödarstiftet på förgasaren nedtryckes tills bränsleblandningen börjar flöda över. Gasreglaget öppnas till hälften och luftspjället stänges.

Fotväxelspaken sättes i friläget och kickstartveven nedtrampas så att motorn går igång. Drag in frikopplingshandtaget och trampa ned fotväxelspaken (1:sta växeln). Öka gasen och släpp långsamt frikopplingshandtaget, varigenom motoreykeln sätter sig i rörelse. Efter ett 10-tal meter sedan någorlunda fart uppnåtts växlar man om från 1:sta växeln till 2:dra. Växlingen tillgår så att man minskar gasen, frikopplar motorn och lyfter med foten upp fotväxelspaken till 2:ans läge (det näst bakersta). När god fart erhållits växlar man om från 2:dra till 3:dje växeln vilket tillgår på enahanda sätt. Fotväxelspaken skall där efter ligga i bakersta läget.

Vid kraftiga stigningar skall nedväxling till 2:an ske och om så är behövt till 1:ans växel. Motorn får under inkörningsperioden icke överansträngas och bör motorcykeln alltid köras på den växel som betingas av vägförhållandena, då motorn i annat fall får onormal påfrestning vilket menligt kan inverka på dess hållbarhet och livslängd. *»Växlingen skall alltid ske med varsamhet och våld får aldrig användas för att få växeln i de olika lägena, då vitala delar i växellådan därvid kunna taga skada.»*

När man vill stanna, stänges gasen, motorn frikopplas och bromspedalen nedtrampas. Sedan motorcykeln stannat, med motorn fortfarande igång, föres växelspaken i friläge och frikopplingshandtaget släppes.

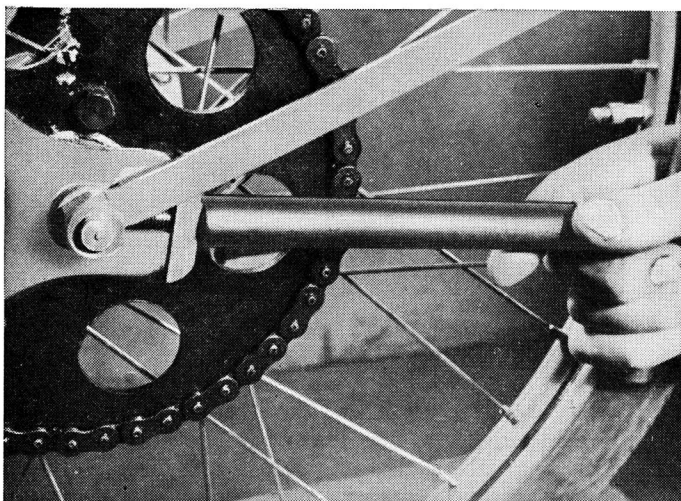
Kom ihåg att bensinkranen alltid skall stängas efter avslutad åkning. I annat fall kan man riskera att flottörnålen i förgasaren hänger upp sig med påföljd att bensinen rinner ut.

Man bör ej köra med full gas längre sträckor, då motorn i så fall blir överhettad och för övrigt kan taga skada.

Kedjans skötsel

För att förhindra alltför kraftigt slitage på kedjan, som går från motorn till bakhjulet, bör man med jämna mellanrum rengöra densamma med fotogen och därefter smörja den med fett. Kedjan är rätt sträckt om den med handen kan flyttas c:a 10 m/m ur sitt läge uppåt eller nedåt. Kontrollera då och då att så är fallet.

Sträckning av kedjan sker genom justering av kedjesträckarskruvarna vid bakgaffeländan. (se nedanstående ill.).



Motorns skötsel

»Genom förständig skötsel får man större glädje av sin motor.»

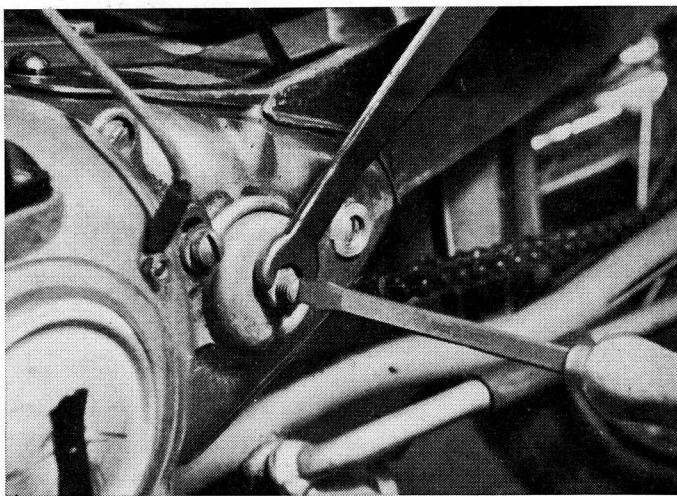
Kontrollera ofta att motorn är stadigt fäst vid ramen, då otillåtna vibrationer och därmed för tidiga materialutmattningsföreteelser undvikas.

Rengöring av cylinder och kanna

Skulle motoreffekten efter en längre tid avtaga kan detta bero på sotbildning i gaskanalerna. För att detta skall kunna avlägsnas måste cylindern avmonteras. Rengöringen bör utföras mycket försiktigt, så att icke sotrester och smuts falla ned i vevhuset och anställa skador. Detta undvikas genom att vevhusöppningen övertäcks med en puts-trasa eller dylikt.

Justering av kopplingen

Det inträffar stundom, att wiren efter en tids användning förlänges något så att kopplingen ej påverkas, då köpplingshandtaget drages inåt. Kopplingen justeras då med den å kopplingsskivan befintliga justerings-skruv. (se nedanstående ill.). Detta göres genom att lossa stopp-muttern från frikopplingsskivan och draga åt justeringsskruven med en skruvmejsel. Skulle kopplingen ändå icke fungera måste korklamellerna eventuellt utbytas. Vid all justering bör tillses att ett visst glapp förefinnes vid frikopplingshandtaget, då annars risk föreligger att lamellerna slirar.

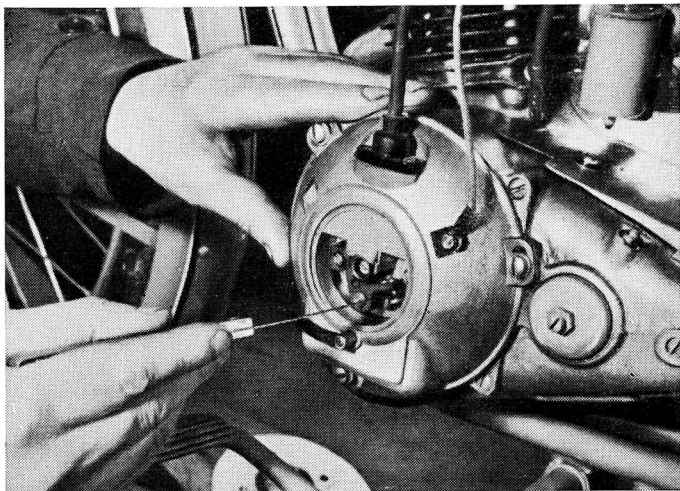


Justering av tändningen

A. Justering av avbrytarspetsarna

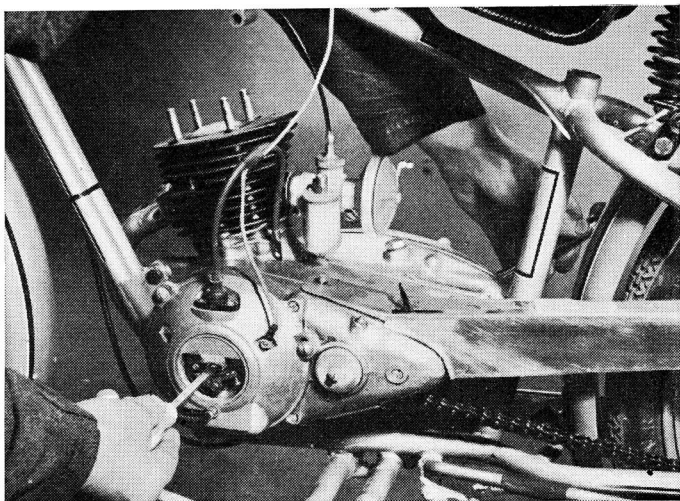
Magnetlocket och tändstiftet borttages varefter man med handen sakta för ner kickstartveven till dess att avståndet mellan brytarspetsarna intagit sitt största inbördes avstånd. Därefter kontrolleras detta avstånd

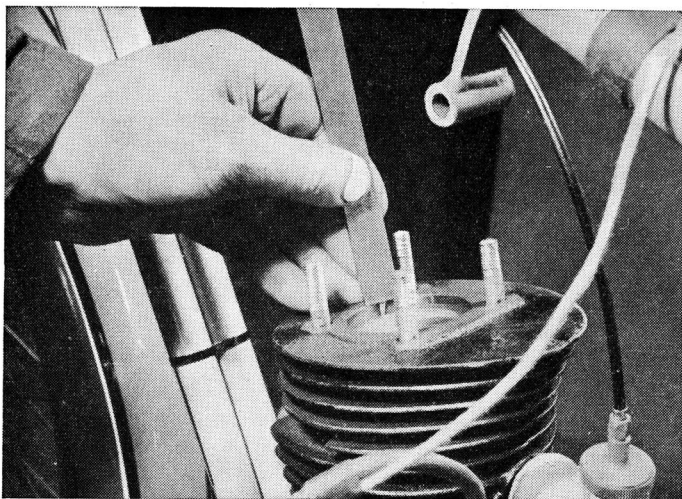
med bladmått och skall det rätta vara 0,55 m/m. (se nedanstående ill.). Skulle så ej vara fallet justeras avståndet genom att lossa den övre fästskruven för brytarspetsen och därefter justera avståndet med den undre.



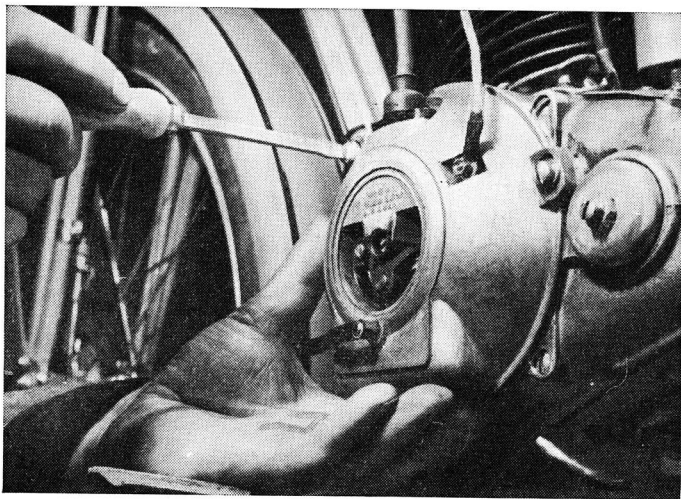
B. Inställning av tändningen

Denna inställning efterföljer den föregående kontrollen av brytarspetsarna och tillgår så att man, sedan cylindertoppen avtagits och kameran med tillhjälp av kickstartveven förts i toppläge (1 m/m från cylinderns överkant), placerar ett tunt silkepapper mellan brytarspetsarna. Därefter drages motorn bakåt med tillhjälp av en skruvmejsel placerad i mejselspåret på excenterns fästskruv, (se nedanstående ill.) tills pap-



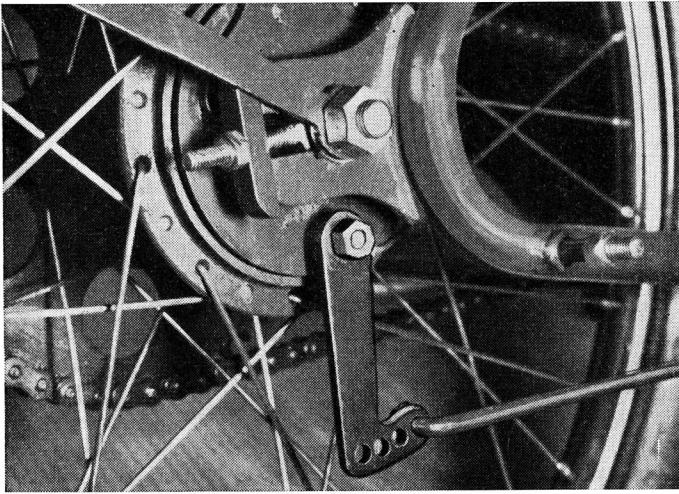


peret nätt och jämt kan borttagas. Då stannar man dragningen och mäter med skjutmått avståndet från kannans topp till cylinderns överkant (se ovanstående ill.). Detta avstånd skall vara 6,75 m/m (förtändningen 5,75 m/m + 1 m/m). Skulle man vid kontrollen få ett annat värde än detta får justering företagas vilket tillgår så, att man lossar de tre fästskruvarna för magnetkåpan och vrider denna i riktning enl. följande: (se nedanstående ill.).

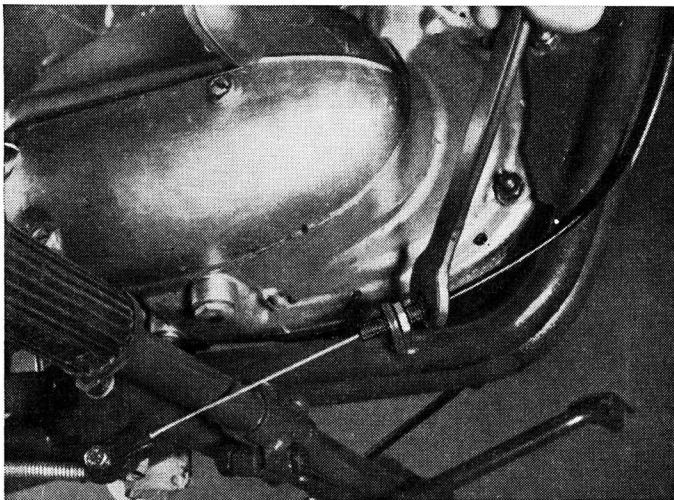


1. Vid lågtändning d. v. s. vid mindre avstånd än 6,75 m/m åt höger.
 2. Vid högtändning d. v. s. vid större avstånd än 6,75 m/m åt vänster.
- Denna justering upprepas tills man erhållit det rätta avståndet d. v. s. 6,75 m/m.

Justering av bromsen



Vid justering av bakhjulsbromsen flyttas bromsstången ett hål bakåt i den rörliga bromsarmen (se ovanstående ill.). Vid därefter följande finjustering av framhjulsbromsen användes justeringsskruven vid bromspedalen (se nedanstående ill.). Hjulen skola vara upplyftade från marken så att man tydligt kan känna att bromsbackarna ej ligga på.



De vanligaste felen och deras avhjälpande

Många fel hava ofta obetydliga orsaker och kunna lätt avhjälpas. De behöva emellertid icke förekomma, om tidigare givna råd och anvisningar genomläsas och iakttagas.

A. Motorn går ej igång

1. Bensintanken är tom.
2. Kontrollera att bensinkranen öppnats och att bensintillförseln är obehindrad.
3. Genom för kraftig flödning av förgasaren och upprepade nedtrampningar av kickstarten har motorn fått för mycket bensin. Skruva bort tändstiftet och trampa ned kickstarten några gånger så att den överfeta gasblandningen luftas ut. Härvid skall gasen vara stängd.
4. Smuts eller vatten kan hava inkommit i bensinröret, förgasaren eller munstycket. Skruva av bensinröret vid förgasaren. Tag ut munstycket och genomblås det med t. ex. en cykelpump. Använd ej ståltråd eller dylikt, då även den minsta skada på munstycket inverkar på bränsleförbrukningen.
5. Tändstiftskabeln är lös. Kabeln fastsättes.
6. Tändstiftet är nedoljat eller tändstiftspolerna ha blivit ärriga. Stiftet rengöres med bensin och en stålborste eller utbytes eventuellt mot ett nytt.
7. Magnetapparaten ger inga gnistor. Tändstiftet skruvas av och placeras med påkopplad kabel på så sätt att stiftets sockel är i beröring med cylindern. Trampa till på kickstartveven några gånger och konstatera om gnistor därvid slå över mellan tändstiftets poler. Avståndet mellan polerna skall vara 0,5 m/m. Äro tändstiftet och tändstiftskabeln felfria, torde felet ligga hos magnetapparaten, vars avbrytarspetsar måste vara rena och med ett inbördes avstånd av 0,55 m/m. För felaktigheter rekommendera vi undersökning av fackman.

Ett av de vanligaste felen är överslag mellan tändstiftspolerna och detta beror oftast på att någon sotflaga satt sig fast mellan dessa.

B. De vanligaste orsakerna till att motorn arbetar ojämnt äro

1. För löst fastskruvat, ärrigt eller nedoljat tändstift. Tändstiftet åtdrages eller utbytes.
2. Isoleringen på tändstiftet är sönder. Tändstiftet utbytes.
3. Motorn får icke tillräckligt med bränsle. Undersök om munstycket är rent och bensinröret i ordning. Eventuellt vatten eller smuts i förgasaren avlägsnas.
4. Felaktigt inställd tändning kan vara anledningen till ojämn gång i motorn. Vi hänvisa till sid. 9 där justering av tändningen är behandlat. Vi rekommendera dock absolut justering av fackman i de fall tändningsfel föreligga.

C. Motorn arbetar i »fyrflakt»

(d. v. s. tändning sker endast varannan gång kannan når toppläge)

1. Förgasaren lämnar för fet gasblandning, vilket bevisar att munstycket är för stort. Munstycket utbytes mot ett mindre.
2. Mekaniska felaktigheter i förgasaren. Vi rekommendera undersökning och justering av fackman.
3. Magneten tänder icke i rätt tid. Brytarspetsarna eller avbrytararmen ha blivit nötta. Den fasta brytarspetsen justeras så att avståndet blir 0,55 m/m.

D. Motorn drager icke eller förlorar i effekt

1. Kopplingen slirar. Se sid. 8. (Justering av kopplingen).
2. Motorn får icke tillräckligt med bränsle. Orsaken är antingen felaktigt munstycke eller förtäppning i bensinröret.
3. Tändningen är felställd. Se sid. 8. Vi rekommendera justering av fackman.
4. Cylindern och avgasröret fulla med sot, söndriga eller beckade kannringar. Se sid. 8. (Rengöring av cylinder och kanna).

Sotning av motorn tillgår på följande sätt: Avtag bensintanken, lossa avgasmuttern och montera av cylindern. Skrapa bort sotbildningen från kannan och kannringsspåren, utbyt eller rengör kannringarna samt rengör gaskanalerna i cylindern. Tillse att kylflänsarna på cylindern alltid hållas rena från vägsmuts och dylikt, då motorn i annat fall lätt blir överhettad och därigenom utsliten i förtid. Man bör även alltid använda tändstift med rätt värde. Vi rekommendera »Champion nr L-10».

E. För stor bränsleförbrukning

Motorn levereras med förgasaren inställd för normala belastnings- och vägförhållanden och med munstycke nr 75. Om bränsleförbrukningen visar sig vara för stor undersökes först och främst att inga läckage förefinnes. Kontrollera tätheten vid bensinlocket, bensinröret och dess anslutningar till tank och förgasare. Orsaken kan vara att munstycket icke är tillräckligt fastskruvat efter en rengöring eller att munstyckspackningen icke kommit på sin plats vid monteringen. Förtätning i gaskanalerna, avgasröret eller ljuddämparen, varigenom överhettning av motorn framkallas, kan även vara anledning till för stor bränsleförbrukning, varför sotning och rengöring bör ske enligt tidigare beskrivning. Kontrollera storleken på munstycket och utbyt eventuellt det samma mot ett nytt, då munstycksöppningen kanske genom ovarsam rengöring skadats och blivit större än dess angivna storleksnummer. För stor bränsleförbrukning kan även bero på att cylindertoppen icke sluter tätt (luft inkommer) eller genom användning av olämpligt tändstift med för låg eller för hög värmeresistens. Munstycket får emellertid icke vara för litet, då gasblandningen blir för fattig, vilket i sin tur kan förorsaka varmgång och »kärvning».

F. Störande ljud

Knackande ljud kunna orsakas av kannan genom att för oljerik bränsleblandning använts med åtföljande kraftiga sotbildningar. Genom för litet olja i bensinen kunna kannringarna på grund av överhettning bränna fast med påföljd att kannan glappar i cylindern. I det senare fallet utbytas kannringarna.

Vid för hög tändning uppkommer s. k. tändningsknack vilket avhjälpes genom justering av tändningen (sid. 8). Ävenså kunna störande ljud uppkomma på grund av att kedjan mellan motorn och bakhjulet förlängt sig och slår emot kedjeskyddet. Kedjan sträcket eller utbytes om så erfordras.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

Specifikation å Monark motorcykel typ M 70	3
Specifikation å Monark motorcykel typ M 75	4
Bränsle och smörjning	5
Start och växling	6
Kedjans skötsel	7
Motorns skötsel	8
Rengöring av cylinder och kanna	8
Justering av kopplingen	8
Justering av tändningen	8
Justering av bromsen	11
De vanligaste felen och deras avhjälpande	12
Motorn går ej igång	12
De vanligaste orsakerna till att motorn arbetar ojämnt	12
Motorn arbetar i »fyrtakt»	13
Motorn drager icke eller förlorar i effekt	13
För stor bränsleförbrukning	13
Störande ljud	14



AB CYKELFABRIKEN MONARK
VARBERG