

12693 Y

Jonk.

Smörjningsföreskrifter

Påfyllning av olja och bränsle.

Oljetanken är å samtliga maskiner monterad å sadelstolpsröret utom å C-modellerna där oljetanken är inbyggd i bensintankens vänstra sida. Tankarna rymma i genomsnitt 2 liter olja.

För att erhålla ett tillfredsställande resultat är det nödvändigt, att endast en god olja kommer till användning. För rätt smörjning hänvisa vi till tabellen å sid. 21.

Användandet av s. k. ovansmörjning, d. v. s. olja som blandas i bensinen, är särskilt tillrådligt under de första 150 milen.

Kontrollera oljan i växellådan (se sid. 8) och förvissa Eder om att alla andra delar äro tillräckligt smorda (sidan 21).

Innan maskinen startas allra första gången är det rådligt att ge motorn lite extra olja, vilket tillgår på så sätt, att tändstiftet bortskruvas och efter det kannan inställts i sitt nedre läge, slås en kvantitet olja motsvarande två teskedar genom tändstiftshålet. Undersök oljenivån i framkedjeskyddet och om det visar sig nödvändigt, fyll olja till rätt nivå. (Se sidan 17).

Tillse att lufttrycket i ringarna är riktigt.

KONTROLLER.

C-MODELLERNA. Tändningsströmbrytaren sitter i centrum av ljusströmbrytaren på strålkastaren. För att släppa på strömmen insättes nyckeln i strömbrytaren och vrides medsols. *Det är absolut nödvändigt att bryta tändningsströmmen efter slutad körning, annars urladdas batteriet.* Det röda ljuset ger en påminnelse om att tändningen är påslagen, men det slocknar när motorn startats.

Någon tändningsreglering i övrigt finnes icke, enär maskinen är försedd med automatisk högtändning.

Förgasarregeringen sitter i höger handtag. Vid vridning mot föraren ökas gaspådraget. Luftreglage finnes icke, då det icke behövs å dessa modeller.

Frikopplingshandtaget och avbländningsknappen sitta på vänster styrstångshalva.

B- OCH M-MODELLERNA. Förgasarregerlaget sitter på högra styrstångshalvan. Gasen regleras medelst höger handtag, som öppnas vid vridning mot föraren. Luftkontrollen är den korta spaken monterad ovanpå frambromshandtaget. Tändningshandtaget sitter på vänster styrstångshalva. Tändningen höjes vid handtags vridning mot föraren. Frambromsen regleras medelst handtaget å höger styrstångshalva. Handtaget är å de större modellerna försett med en spärr. Frikopplings- och ventillyftarhandtagen sitta på vänster styrsångshalva.

Bakbromsen regleras på samtliga modeller medelst vänster tåpedal.

INKÖRNING.

Kör icke maskinen med hög hastighet under de första 200—300 milen. Ett noggrant aktgivande härpå under inkörningsperioden förbättrar maskinen avsevärt och inverkar på prestationsförmågan och maskinens livslängd. Det är tillräckligt blanda en aning motorolja i bensinen, om s. k. ovansmörjning i övrigt icke användes.

START.

På C-modellerna tillslås tändningen på sätt som beskrivits ovan. Övriga modeller tända ändå. Tillse att växeln ligger i nolläge. Sedan man erhållit någon erfarenhet utrones snart, i vilket läge gashandtaget bäst inställes för att ernå en lätt start. Till ledning föreslås emellertid, att gashandtaget öppnas c:a $\frac{1}{8}$ varv. Stäng luften genom att föra luftregleringshandtaget så långt bort från Eder som möjligt och sätt tändningshandtaget ungefär i mellanläge.

För att starta nedtrampa kickstartpedalen, till dess att kompressionen kännes. Därefter höjes ventillyftarhandtaget och kickstarten nedpressas ungefär en fjärdedel av sin rörelse. Låt kicken gå tillbaka i toppläge och giv densamma utan att använda ventillyftaren ett jämnt kraftigt tramp nedåt. Trampa icke halvt om halvt eller stanna, innan kicken nått botten av sin rörelse, utan gör fullt bruk av kickstartens hela rörelse.

I kallt väder kan det vara nödvändigt att flöda förgasaren. Nedtryck dock icke förgasarfördaren alltför länge, enär alltför rikligt med bensin å andra sidan kan försvåra starten. Sedan flödarknappen nedpressats ett par sekunder, öppnas gashandtaget ungefär en åttondel och därefter nedtrampa kickstarten, till dess kompressionen kännes. Lyft ventillyftarhandtaget och nedtrampa kickstarten ytterligare något på samma sätt som tidigare beskrivits. Trampas kickstarten ned ytterligare, hör man hur motorn drager till sig den rika gasblandningen. Om detta upprepas två eller tre gånger och starten sedan göres på tidigare beskrivet sätt, bör motorn starta även under den kallaste väderlek. För all normal körning bör tändningshandtaget inställas på sitt högsta läge.

KÖRNING.

För att lägga in första eller lägsta växeln, lyftes kopplingshandtaget på vänstra styrsångshalvan helt och handväxeln, på modellerna försedda med sådan, införes i 1:ans läge. På maskinerna med fotväxel höjes fotväxelpedalen, så långt det går. Går icke växeln in med detsamma så utöva icke något våld eller hårdare tryck på densamma utan tryck varligt på pedalen resp. handväxeln medan maskinen sakta föres fram och tillbaka, naturligtvis med kopplingshandtaget helt lyft. Låt kopplingen gripa tag genom att varsamt släppa kopplingshandtaget samtidigt som gashandtaget gradvis öppnas.

För normal körning ävensom start med varm motor bör luftreglaget vara fullt öppet. (Handtaget vrides helt in mot föraren).

För att växla perfekt är det nödvändigt att accelerera motorn vid nedväxling samt att något stänga gasen vid uppväxling, beroende på hastighetsförhållande mellan motorn och bakhjulet i olika växel-lägen.

För att växla upp lyftes kopplingshandtaget helt och hållet som förut, stäng därefter gasen så snabbt som möjligt, för växelspaken till närmast högre växelläge, öppna åter gasen samtidigt som kopplingshandtaget varsamt släppes.

För att växla ned är förfarandet enahanda med undantag av att gasen bör vara en aning öppen vid växlingen.

Växlingarna kunna givetvis göras endast genom urkoppling och införande av växelspaken i önskat läge. Icke desto mindre är det till avgjord fördel om någon tid slösas på inlärandet av det riktigaste sättet.

Skulle kopplingen icke kunna helt frigöras, försvaras växlingen. I så fall justeras kopplingsmekanismen på det sätt som beskrives å sidan 12.

Öppna icke gasen alltför mycket vid start och kör icke motorn på höga varv, när maskinen står stilla. Använd gasen för att reglera maskinens hastighet. Ganska kraftig uppbromsning erhålles genom att stänga gasen. Att lyfta frikopplingshandtaget och använda bromsarna är onödigt, när tillräcklig uppbromsning erhålles med stängd gas. På hala vägar är det tillrådigt att använda motorn som broms, särskilt i förening med nedväxling. *Det är aldrig tillrådigt, utom när fara är förhånden, vare sig att accelerera eller bromsa vårdslöst, båda äro tecken på en hänsynslös förare, dessutom kan det vara farligt på hala vägar.*

Den bästa föraren gör minst väsen av sig.

SMÖRJNING.

MOTORN. Smörjsystemet (se fig. 1 och 2) är av torrsumptyp arbetande medelst en dubbel kugghjulsdriven pump belägen i botten av vevhuset på dess högra sida och oljepassagera ligga invändigt med undantag av tillförsel- och returrörerna mellan tank och motor.

Oljan flyter från tanken till matarpumpen och därefter förbi en tryckventil till vevstakens storända. Mindre stopp i oljetillförseln kan bero på att smuts samlats på kulan i tryckventilen. Denna bör då rengöras genom att skruven A (skruven E å illustrationen över C-modellerna) uppskruvas, då fjädern jämte kulan kunna uttagas.

Därest kulan icke ligger riktigt an mot sitt säte kan detta förorsaka, att oljan, även när maskinen är stillastående, rinner ned från tanken i motorn. För att råda bot härpå rengöres kulan och dess säte varefter kulan återinsättes. Giv kulan därefter ett slag med en lätt hammare och körnare, varigenom man försäkras sig om att kulan kommer att ligga an mot sätet på ett tillfredsställande sätt. Skjut in fjädern och skruva fast skruven A.

På de toppventilade modellerna smörjes vipparmarna automatiskt av olja genom en grenledning på returröret. Efter att ha smört vipporna och de inbyggda ventilererna, återföres oljan till vevhuset genom ett yttre rör fäst vid basen av insugningsventilfjäderhuset.

Sedan oljan smort vevstakens storända och cirkulerat genom motorn i form av mycket finfördelade droppar sjunker den till botten av vevhuset, varifrån den genom returpumpen återföres till tanken. Därunder passerar den dels genom ett filter i vevhuset och dels genom ett liknande filter i själva oljetanken.

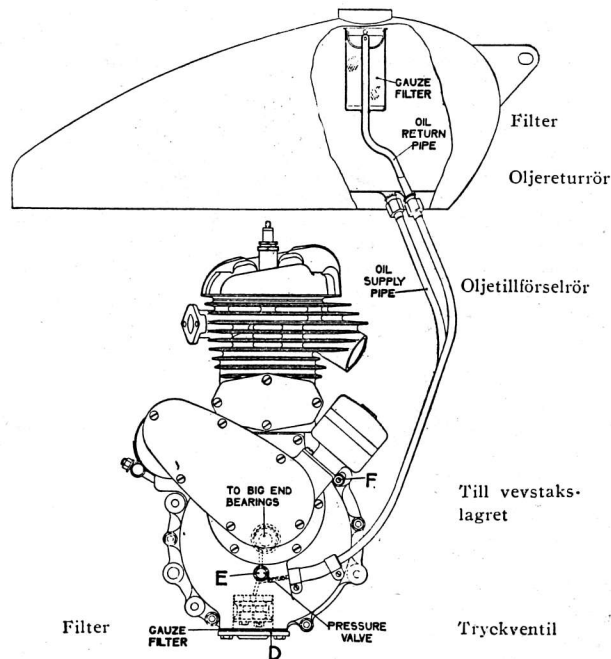


Fig. 1. Oljesystemet å C-modellerna.

De två filtren böra rengöras periodiskt (se smörjschemat å sid. 21) varvid pumpfiltret uttages sedan plattan D å fig. 1 resp. plattan B å fig. 2 lossats. (Observera att pumpen är monterad för sig samt att denna icke skall röras.) Filtret i tanken uttages lätt, sedan oljetanket lossats. Efter rengöring bör det omedelbart återinsättas.

Förbindelsebitarna av gummi på oljerören skola vara oljetäta och böra utbytas, om de visa tecken på läckage. Detta visar sig ifråga om tillförselröret genom att motorn stundtals icke erhåller någon olja (å maskiner med oljetrycksmätare visar detta sig genom oregelbundna måtarutslag) och ifråga om returröret genom närvaron av läckande olja.

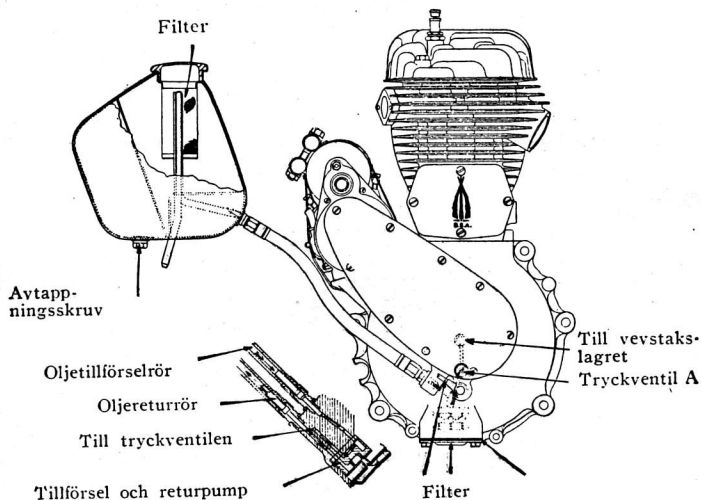


Fig. 2. Oljesystemet å större modeller.

Man förvisar sig om att oljan cirkulerar ordentligt genom motorn genom att oljetankslocket lossas, medan motorn är i gång. Olja synes då strömma ut från returröret. Ju hastigare motorn köres, desto mera olja matar pumpen och större oljekvantitet strömmar ut från returröret. Pumpen är inställd av fabriken och kan icke ändras.

Oljetanken och vevhuset böra ursköljas periodiskt (se smörjningsschemat). *Använd icke fotogen till detta utan spololja som fås på tappstationerna eller tunn maskinolja. Filtren rengöras bäst i bensin eller fotogen. Man måste dock noga tillse, att icke något härav finnes kvar, innan de återinsätts.*

Undersök oljenivån i tanken före varje färd och fyll på olja, om detta är behövt. Fyll icke över returrörets nivå.

Skulle olja läcka från överändan av stötstångsrörens hylsa å B- och M-modellerna behöver man endast skruva åt den tornliknande muttern å detta ställe med den nyckel, som finnes härför i verktygssatsen.

Ett rör för avledande av trycket finnes i oljetankarna å B- och M-modellerna. Skulle detta rör täppas igen av smuts, ökas trycket i oljetanken, så att olja kan börja läcka ut genom påfyllningslocket. Skulle detta hända, avlägsnas smutsen genom att en böjlig ståltråd införes i rörets nederända (strax framför bakre skvättsskärmen) och föres upp genom röret till dess ståltrådens ända skjuter fram genom den smala öppningen i tanken, varvid smutsen avlägsnas.

Cykeldelar.

Det är av största vikt, att maskinens rörliga delar smörjas regelbundet med fett. Rätt smörjning förlänger icke blott maskinens livslängd utan medverkar även till att kontrollerna funktionera mjukt och lätt. Det är tillräckligt att med fettsprutan gå över smörjkopparna efter en längre färd på våta vägar, eftersom det nya fettet tränger ut allt vatten, som kanske trängt in i de rörliga delarna.

Styrhuvudet och framgaffeln böra ofta smörjas, naven och bromsarna endast med längre mellanrum. Kontrollerna på styret, kablarna och bromsstagsledarna böra regelbundet erhålla några droppar olja. Fördelningsdosan på C-modellerna bör också erhålla regelbunden tillsyn (se sidan 20).

Beträffande lämpliga tider för smörjning av ovannämnda delar hänvisas till smörjningsschemat å sidan 21.

Det är rådligt att periodiskt montera av kedjorna och smörja dem grundligt. Gör ren dem i bensin eller fotogen och sänkt ned dem i ett bad av uppvärmt fett tillsatt med grafit. När kedjorna svalnat avtorkas överflödigt smörjmedel. Innan kedjorna påmonteras böra kedjedreven befrias från ev. smuts.

Växellådan.

C 10 och C 11. Uppskruva påfyllningslocket på lådans högra sida med hjälp av tändstiftsnyckeln och lossa nivåskruven baktill. Fyll på olja till dess denna börjar rinna ut från nivåskruvens hål.

ÖVRIGA MODELLER. Fyll endast i nivå med påfyllningslockets nedre gängor. Påfyllningen underlättas om kickstarten under fyllningen föres upp och ned några gånger.

Oljenivån bör regelbundet undersökas och växellådan bör tappas, sköljas och fyllas med ny olja med regelbundna mellanrum. (Se smörjschemat å sidan 21.)

Justeringar.

Kontrollera cylinderlocksultarna att dessa sitta stadigt efter de första 100 milen.

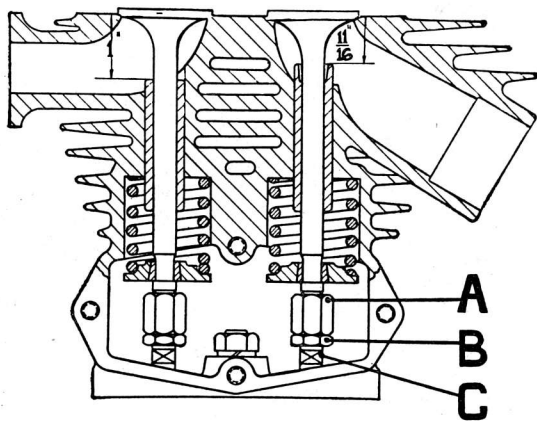


Fig. 3

Ventilspelet.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas ventilspelet, vilket bör undersökas, medan motorn är kall.

Kannen bör ställas i toppläge efter kompressionsslaget, vilket konstateras genom tändstiftshålet med t.ex. en penna. Exakta toppläget finner man genom att föra bakhjulet fram och tillbaka med en växel inkopplad och maskinen upplyft på parkeringsstället. Se till att ingen-

dera ventilen är öppen, när kannan befinner sig i toppläge, och att varken den ena eller den andra öppnas genom fram- eller bakåtgående vridning av bakhjulet.

MODELL C 10. Rätta spelet är 0,1 mm. för insugnings- och 0,15 mm. för utblåsningsventilen. Lossa ventilkåpan. Ventilstöts huvudet A fasthålls med en nyckel medan låsmuttern B lossas med en annan genom att vrida till vänster. Ventilstöts huvudet A vrids nu till höger eller vänster för att erhålla rätt ventilspelet, medan man håller fast C med en annan nyckel. (Se fig. 5.) Lås sedan B mot A och prova åter ventilspelet.

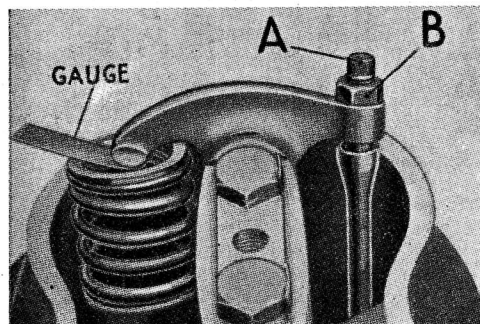


Fig. 4.

MODELL C 11. Rätta spelrummet är 0,76 mm. för såväl in- som utblåsningsventilen. Tag bort vipphuslocket och lossa låsmuttern B. Ventiljusteringsskruven A skall nu skruvas upp eller ned medelst en nyckel, som anbringas på flaterna på A till dess att bladmättet som är rätt dimensionerat, kan nått och jämt röras mellan vipparmen och ventilhalsen. (Se fig. 4.) Skruva nu åt låsmuttern B utan att A får ändras och kontrollera till slut ventilspelet.

ÖVRIGA MODELLER. På grund av de specialkonstruerade kamarna kan den vanliga ventiljusteringsmetoden icke tillämpas och följande instruktioner måste absolut följas

Lossa ventilhuslocket och tillse att dess packning icke skadas.

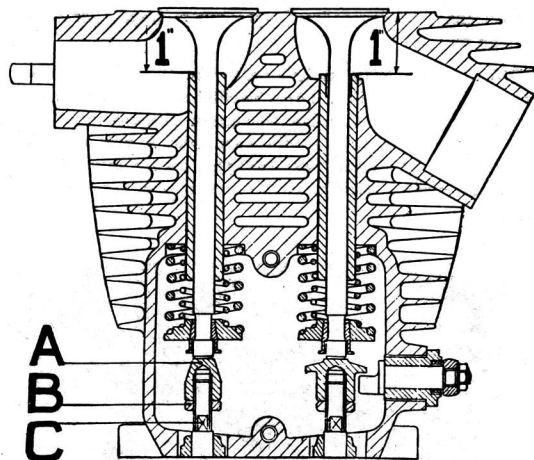


Fig. 5.

Rotera motorn genom att skjuta ned kickstarten med handen till dess att bladmåttet, som medföljer verktygssatsen, kan föras in i spelet mellan en av ventilstötarna (se fig. 5). Rotera nu motorn mycket

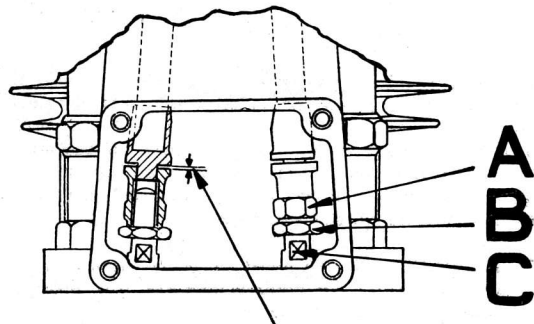


Fig. 6. O.H.V. Ventiljustering.

långsamt, stanna med små mellanrum och för in bladmåttet till dess det läge funnits, i vilket ventilspelet befinnes störst. I detta läge bibehålles ventilspelet i allmänhet oförändrat under en längre tidrymd. Ventilspelet bör nu inställas korrekt i enlighet med tabellen här nedan. Förfarandet upprepas med den andra ventilstöten.

Varje ventilstöt måste behandlas var för sig, men förfaringssättet är detsamma. A fasthålls med en nyckel (se fig. 5 för sidventilade modeller och fig. 6 för maskiner med toppventiler) under det att B lossas med en annan genom att vridas till vänster. Fasthåll själva ventilstöten medelst en annan nyckel anbringad å flatorna vid C och skruva huvudet A upp eller ned till dess det riktiga spelrummet erhålles och skruva sedan åt låsmuttern B.

ATT OBSERVERA A MODELLER MED TOPPVENTILER

(Utom M 22).

När ventilstöten justeras bör stötstängsröret höjas med fingrarna, emedan dess egen vikt i annat fall hindrar bladmåttet från att insättas i spelrummet på rätt sätt, varvid risk för oriktig justering följer.

VENTILSPEL

Modell	C12	B29	M20	M21	M22	M23	M24
Insugn.-ventilen i mm.	0,1	0,15	0,25	0,25	0,07	0,15	0,13
Utblåsn.-ventiles i mm.	0,2	0,15	0,30	0,30	0,07	0,15	0,13

Bromsarna.

Bakbromsen justeras medelst en vingmutter baktill på bromsstaget, frambromsen medelst fingermuttern på kabelstoppet på framgaffeln.

A modellerna i storlek 500 c. c. kan frambromsen snabbt frånkopplas. Härvid höjes justerhylsan med fingermuttern så långt det går, vrides något så att den låses, varefter kabeln kan utdragas från gaffeln.

Kopplingswiren.

C-MODELLERNA. Kopplingswirejusteringen är helt inbyggd i yttre växellådgaveln. Lossa påfyllningspluggen V, fig. 7 (använd tändstiftsnyckeln härför) och skruva därefter loss låsmuttern T. Justera centrumskraven R till dess att något spelrum finnes mellan denna och kulan. Drag åt låsmuttern.

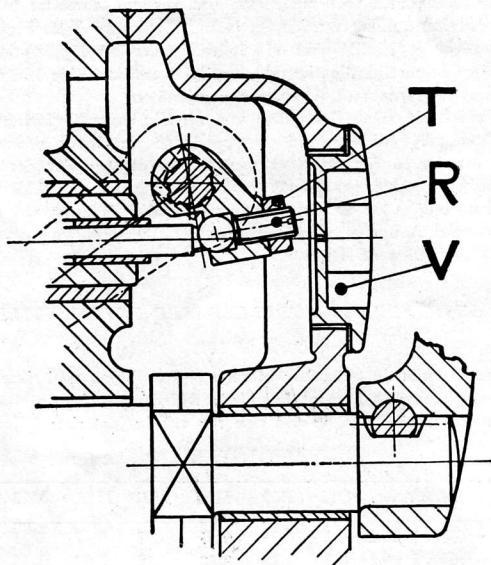


Fig. 7.

Något som helst tryck får icke finnas på kopplingen, då kopplingshandtaget icke är i bruk. Ytterligare justering kan verkställas om så behövs medelst fingermuttern G (fig. 8).

ÖVRIGA MODELLER. Kopplingen justeras medelst centrumskraven sedan låsmuttern lossats. För att komma åt att göra detta, måste gummiskyddet föras upp på kopplingsarmen. Ytterligare justering verkställs medelst fingermuttern G. Se i övrigt vad som sagts beträffande C-modellerna.

Framgaffeln.

Länkarna skola vara justerade så att intet märkbart sidglapp förefinnes. Vid justering lossas låsmutterarna, som sitta på gaffeln

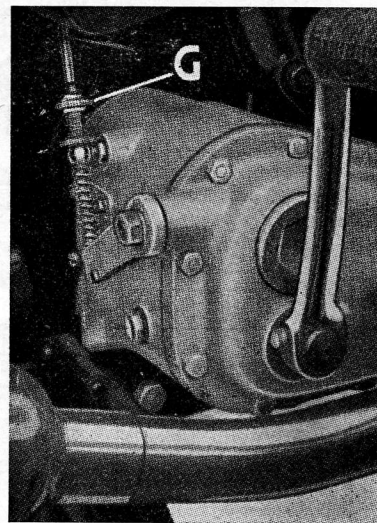


Fig. 8. Justering av kopplingen å C-mod.

vänstra sida, drag åt bultarna på högra sidan och därefter låsmutterarna. Drag icke åt alltför hårt. Det är bäst att lossa stötdämparen på nedre gaffellänken, så att man förvissas sig om att gaffeln är lätt rörlig upp och ned. Stötdämparen bör därefter justeras alltefter vägbeskaffenheten.

För att justera styrhuvudet placeras först en låda under motorn, varefter styrbromsknappen lossas (finnes ej på vissa modeller). Lossa klämmuttern just under styret och drag därefter varsamt åt den översta justermuttern till dess att intet märkbart glapp finnes. *Vid alltför hård justering skadas kulsådlarna.* Glöm ej att till sist draga åt klämskraven. Behöver framgaffelfjädern bytas, placeras först en låda under motorn. Lossa sedan muttern i fjäderns övre ända. Skruva loss länkbultar och länkar. Fjädern går sedan fri från ramen och lossas genom att uppskrivas från bottenfästet.

För att lossa övre gaffelfjäderfästet, hålles bulten stadigt i ett skruvstycke, under det att man ger fjäderändan några slag med en

hammare, då fjädern sedan kan skruvas loss. Vid hopmontering kan fjädern skruvas på för hand.

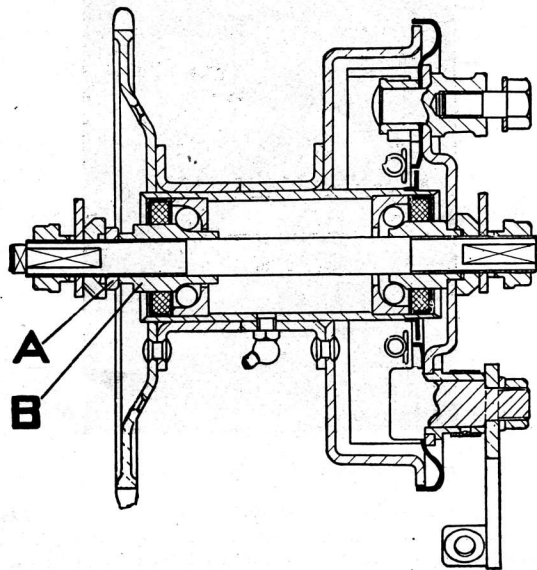


Fig. 9. Baknavet å C-mod.

Naven.

Modellerna C 10, C 11 och C 12 äro utrustade med kullager i naven, övriga modeller med rullager. Baknavet visas i fig. 9. Justering får endast verkställas sedan hjulet tagits ut ur ramen. Låsmuttern A måste lossas, varefter justerhylsan B skruvas ut eller in alltefter behov, varefter A åter låses.

För att justera bakhjulet på M-modellerna lossas låsmuttern A, varefter låsplattan bakom denna bortskruvas. Observera att denna platta är hålslagen, vilka hål svara mot en tapp fäst i justerhylsan B. Den senare bör justeras så, att axelhylsan roterar fritt med knappast

märkbart spelrum. Skruva fast låsplattan i närmaste lämpliga läge och drag åt låsmuttern A.

Det är ytterst viktigt, att hjulen äro justerade med knappt märkbart sidspel vid fälgen, när justeringen är verkställd.

M-modellerna äro utrustade med snabbt avtagbart bakhjul. För att lyfta ut detta lossas först de tre bultarna runt navcentrum. En nyckel härför medföljer i verktygsväskan.

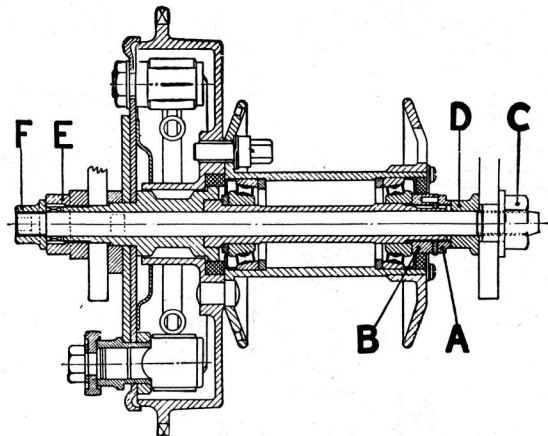


Fig. 10. Baknavet å M-mod.

Lossa därefter muttern C (se fig. 10) på maskinens högra sida och drag ut axeln på motsatt sida. Axeln är gjord så att den går att trycka ut och in och *någon nyckel får icke anbringas å axelhuvudet F*, emedan en roterande rörelse avsiktligt förhindras genom att huvudet är placerat i navet.

Lossa avståndshylsan D och för navet åt höger fritt från hakarna. Hjulet kan nu tagas ut.

Det är ytterst viktigt, att de tre låsbultarna fastskruvas ordentligt, när hjulet återinsatts.

Samtliga modeller äro försedda med bakskärm, vars bakre del är löstagbar för att underlätta bakhjulets uttagande. För att taga loss denna del lossas först kabeln till bakyktan samt de två bultarna på skärmen framför lyfthandtaget. Sedan de två återstående muttrarna

vid de nedre bakstagen lossats, kan skärmstycket lossas. Observera, att dessa muttrar äro försedda med en ansats. och det är viktigt, att de placeras riktigt i hålen på bakstagen, när bakskrämsdelen åter fastsättes.

Framkedjan.

Framkedjans sträckning kan utrönas genom inspektionslocket på främre kedjeskyddet. Behöver den sträckas, lossas muttrarna på växellådsbultarna. Växellådan kan sedan flyttas fram eller tillbaka och kedjan därigenom sträckas medelst justeringsskruven å lådan. Spänningen är lagom, när man kan röra kedjan uppåt och nedåt sammanlagt 15 mm. mitt på de fria delarna mellan kedjehjulen i alla kedjelaen. Förvissa Eder om att samtliga muttrar väl åtdragas efter justeringen.

Kopplingen.

Fjädertrycket kan ändras. Normalt är justeringen verkställd så att översidan av låsmuttern L (fig. 11) ligger jämnt med ändan av

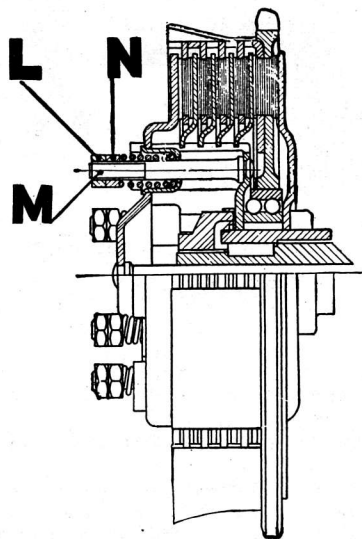


Fig. 11. Kopplingen.

bulten M. Sedan maskinen körts en avsevärd sträcka, kan det emellertid bli nödvändigt att öka fjädertrycket. Muttrarna L och M skruvas då ytterligare in på bulten, men man måste försäkra sig om att alla muttrar justeras exakt lika mycket, så att kopplingsplattorna löpa jämnt.

Undersök oljenivån tidvis i kedjeskyddet. Låt överflödiga olja avrinna och fyll på om ytterligare olja erfordras. När maskinen står på marken skall oljan nå upp till den åttakantiga oljenivåskruven under fotstödet på yttre kedjeskyddshalvan. Genom för mycket olja slirar kopplingen, genom för litet smörjes icke framkedjan ordentligt.

OBS! Om det vid något tillfälle skulle visa sig nödvändigt lossa kopplingscentrum från huvudaxeln, kan detta visa sig svårt på grund av att axeln är konisk. Ett lämpligt isärmonteringsverktyg torde dock kunna erhållas i närmaste verkstad.

Bakkedjan.

Å samtliga C- och B-modeller justeras kedjan genom tvenne kammar på bakaxeln. Lossa axelmutterarna och vrid endast själva axeln med en nyckel anbringad å fyrkanten på axeln (sitter till höger på C-modellerna samt till vänster på B-modellerna) till dess att rätt sträckning erhålles på kedjan. Spänningen är lagom, när kedjan kan röras upp och ned på mitten $\frac{1}{4}$ ". Se till att sträckningen icke blir mindre när bakhjulet vrides runt. Drag först fast vänster och sedan höger mutter, och se sedan till att hjulet spårar riktigt.

M-MODELLERNA. Innan bakhjulet röres, bör man med hjulinställningstolken, som finnes i verktygsutrustningen, tillse vilken inställning (märkt 1. 2. 3.), som passar ifrågavarande modell. Hjulet måste alltid inställas efter denna tolk och exakt märke, vilket är enda garantin för att det spårar ordentligt.

För att justera kedjan lossas muttern C (fig. 10) på bakaxelns högra sida och därefter kedjusterskruven på samma sida.

Lossa låsmuttern E och vrid axelhuvudet F motsols för att sträcka kedjan. Skruva därefter in eller ut kedjusterskruven efter behov till dess att hjulet sitter rakt i ramen, d. v. s. spårar riktigt, varvid hjulinställningstolken användes enl. ovan. Drag åt låsmuttern E och kontrollera sedan kedjans spänning. Drag till sist åt axelmuttern C. Efter kedjesträckningen bör man tillse, om bromsen behöver justeras, då den kan ha ändrats genom bakhjulets flyttning.

Dynamon å C-modellerna är kedjedriven och monterad excentriskt. För att justera kedjan behöver därför endast den fasthållande bulten

lossas varefter dynamon vrides varsamt. Det är av vikt att hålla dynamon pressad mot kamaxelhuset, så att intet oljeläckage sedan uppstår.

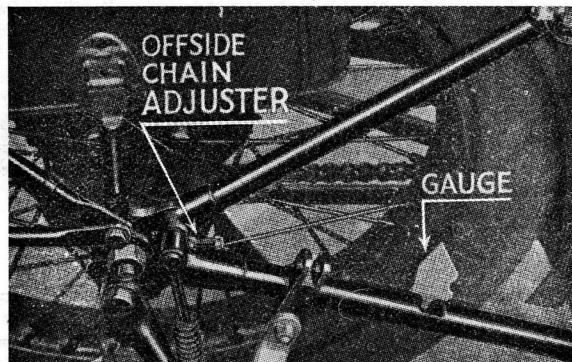


Fig. 12.

Kamaxelinställning.

C-MODELLERNA. Om kamaxeln av någon orsak måste lossas, är det absolut nödvändigt, att strömfördelaren först bortskrivas, annars skadas strömfördelarens kuggdrev.

SAMTLIGA MODELLER. Registerdrevet på motoraxeln samt kamdrevet äro märkta för att underlätta monteringen (se fig. 13, 14 och 15).

Ingen som helst fördel erhålles, tvärtom, om drevet ändras på något sätt från standardinställningen enligt märkena.

Tändningsinställning.

C-MODELLERNA. Om strömfördelaren lossats, underlätta nedanstående instruktioner monteringen.

Sätt kannan i sitt toppläge på kompressionsslaget (d. v. s. med båda ventiler stängda) så som förklarats å sid. 8). Låt motorn rotera bakåt till dess kannan gått ned 0,8 mm. Lossa strömfördelarlocket och vrid axeln, till dess en öppning på c:a 9,5 mm. mellan fiberlacken

Inställning med kannan i övre dödläget på kompressionsslaget.

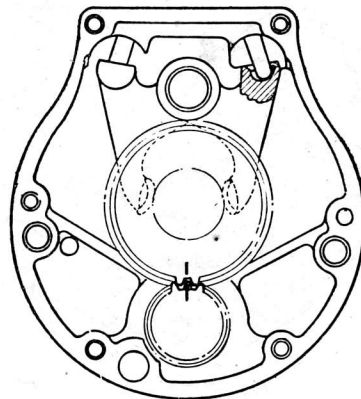


Fig. 13. Kamaxelinställningsmärken. C-modellerna.

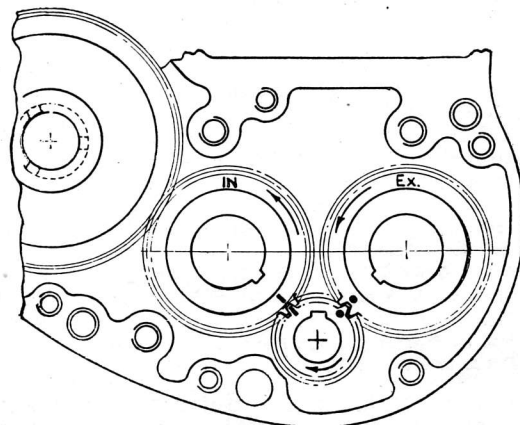


Fig. 14. B-modellerna.

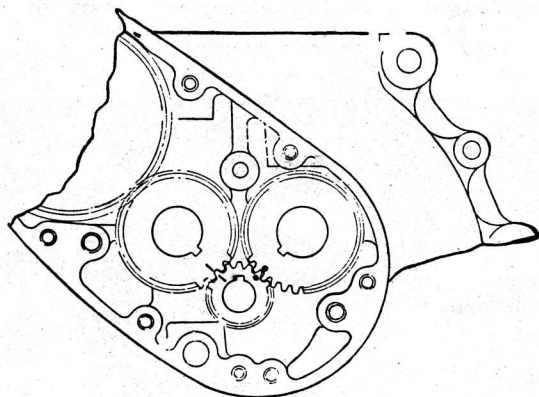


Fig. M-modellerna.

och kammens öppningsläge erhållits. Insätt fördelaren i dosan med den flata sidan mot lyftarlocket och rättvinkligt mot detta. Skjut ned fördelaren på dess säte och tillse, att när fördelarens kuggar gripa in i det drivande kugghjulet, fördelaraxeln något vrides, så att kammen intar ett nytt läge. Vrid fördelarkroppen en aning, till dess att kontaktbrytarspetsarna börja öppna och drag sedan åt låsskruven F (se fig. 1). När spetsarna äro fullt öppna, skall öppningen utgöra 0,3 mm. Om öppningen avsevärt skiljer sig från ovan angivna mått, lossas de båda skruvarna som hålla kontaktplattan och denna flyttas, till dess ovannämnda öppning erhålles. Glöm icke att draga åt låsskruvarna sedan justeringen verkställts.

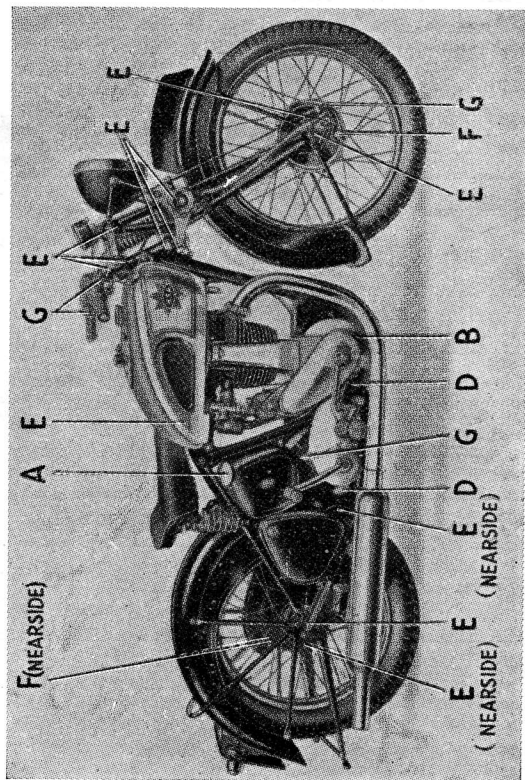
Den automatiska tändningskontrollen måste smörjas omkring var 500:de mil. Lossa kontaktbrytarlocket och lyft upp kontaktbrytarplattan, sedan de två fasthållande skruvarna lossats. Smörj de rörliga delarna med motorolja och se noga till att brytarplattan insättes exakt på sitt gamla läge. Smörj lätt stälkammens yta med fett var 200:de mil och smörj med *en enda droppe olja* tappen mot vilken kontaktbrytaren arbetar. *Det är av största vikt, att dessa delar icke smörjas alltför rikligt.*

B- och M-MODELLERNA. Lossa kamhjulskåpan och magnetdrevet och sätt kannan i övre toppläget (se sid. 8). Vrid motorn baklänges och mät det avstånd kannan sänker sig från toppläget. Rätta avståndet

SMÖRJSHEMA.

Maskindel	Se fig.	Nödvändig tillsyn	Lämplig olja
Motor Oljetank	A	Undersök oljenivån var 50:de mil. Tappa helt ur, skölj med spololja och nyfyll var 300 mil.	Sommar och vinter: Mobiloil D Golden Shell Essolube Racer Patent Castrol XXL
Motor Vevhus	B	Tappa ur och rengör pumpfiltret var 300 mil	
Växellåda	D	Undersök oljenivån var 150 mil. Tappa ur och nyfyll var 300 mil	Samma som för motorn
Oljebadet i främre kedjeskyddet		Fyll på var 300:de mil	
Nav Framgaffel Styrhuvud Bakbromspedal Främre sadelbulten Bakbromsens hävarm	E	Smörj med fettsprutan (ingår i verktygsutrustningen) kraftigt var 100:de mil	Mobilgrease No. 2 Esso Grease Shell Grease Castrol Heavy
Bromskammarna ..	F	Ett tryck med fettsprutan var 150:de mil	Mobilgrease No. 2 Esso Grease Shell Grease Castrol Heavy
Regleringsspakar .. Stagleder Utsatta kablar	G	Några droppar olja var 100:de mil	Samma som för motorn

OBS! Luftrenaren måste isärtagas och filtret rengöras samt inoljas var 250:de mil! Se sid. 23.



är: för B-modellerna och modell M 24 11 mm. och för övriga M-modeller 9,5 mm. Inställ därefter kontaktbrytarspetsarna i öppningsögonblicket till 0,5 mm. med tändningshandtaget ställt på högtändning. Öppningen mellan kontaktspetsarna justeras givetvis lämpligast efter bladmättet på den lilla fasta Lucasnyckeln, som medföljer bland verktygen. Magnetdreven böra åtdragas i denna tändningsinställning. Kontrollera inställningen innan kamhjulslöcket fastskruvas.

Luftrenaren.

Denna måste absolut rengöras minst var 250:de mil och betydligt oftare i distrikt med dammiga vägar, emedan oljehinnan, som lägger sig på stålullsfiltrets ytor, efter hand blir så full av damm och smuts, att hinnan icke kan uppsuga detsamma. Allteftersom oljan torkar, minskas filtrets luftrenande förmåga. Inoljning verkställs på följande sätt: Sänk filtret i en behållare innehållande en god lättrinnande mineralolja. Låt den överflödiga oljan rinna av innan filtret fästes i för-gasaren. Rengöring verkställs på följande sätt: Tvätta filtret noggrant i bensin och låt bensinen avdunsta. Inolja därefter filtret med tanke på att endast en tunn oljehinna är nödvändig för att ernå bästa resultat.

Växellådan.

Denna är så konstruerad, att kugghjulen ligga i ständigt ingrepp med varandra. De olika utväxlingarna erhållas genom att kraften överföres genom olika dimensionerade kugghjul, vilka vid växlingen utväljas medelst klackar å huvudaxeln och biaxeln. Dessa klackar flyttas av klotliknande växelförare, vilka i sin tur påverkas av kontrollaxelns vridning. För att erhålla tillträde till kickstartmekanismen måste växellådans yttergavel lossas. För att göra detta lossas kopplingskabeln från hävarmen och kabeljusteringskruven från ändstycket. Lossa fotväxelarmen från sin axel genom att släcka på pinnbulten och låt fotväxelarmen glida av axeln, varefter utväljarmekanismen losstages.

Lossa skruvarna som hålla växellåds-gaveln ävensom de bakomsittande muttrarna jämte de på kanten av växelmekanisms-huset. Gaveln kan nu dragas ut tillsammans med kickstartsegmentet.

VÄXLINGSMEKANISMEN.

Det enda, som någon gång behöver bytas, är i normala fall en söndrig fjäder. Det är därför rådligt att medföra ett par extrafjädrar.

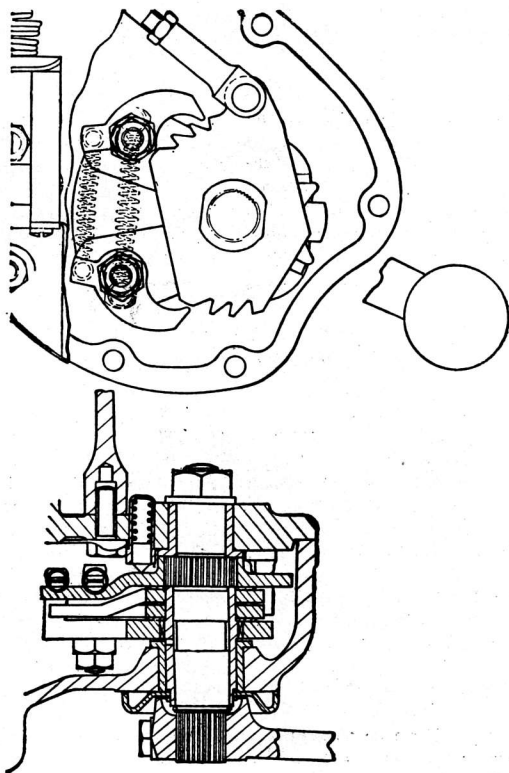


Fig. 16. Växlingsmekanismen.

Vid utbyte är det nödvändigt lossa växellådgaveln enligt ovan. Växlingsmekanismen uttages helt, sedan centrummuttern baktill på höljet lossats. Tag bort den söndriga fjädern och fäst den nya genom att pressa dess öglor över de fasthållande styckena. Detta kan lätt göras med en tång.

Rengör samtidigt alla delar noggrant och insmörj dem innan de hopmonteras.

Ett noggrant studium av fig. 16 underlättar arbetet. Fotväxellarmen kan anbringas på sin axel i annat för föraren önskat läge.

Sotning.

Det är nödvändigt att sota motorn gång efter annan. De symptom, som giva sig tillkänna, då detta är påkallat är en benägenhet för knackning, och en nedsättning i maskinens prestationsförmåga. Alltför riklig sotavsättning kan förorsaka kärv gång, överhettning samt försvårad start.

Nedmontering.

Modeller med sidventiler.

På dessa modeller är en sotning och topprengöring mycket enkel. Lossa tändningskabeln och tändstiftet, därefter motorns stödplatta, (på de modeller där sådan finnes) vilken sitter fast i cylinderlocket och sadelstolpen. Genom att lossa cylinderlocksultarna, vilket bör ske i den ordning som anges i fig. 17 och 18, kan cylinderlocket avtagas, varigenom kanna och ventiler bliva åtkomliga. För att befria kannan från sot, bör denna ställas i sitt högsta läge med stängda ventiler, varefter kanntoppen skrapas med en gammal pennkniv eller något liknande verktyg, varvid man dock bör vara aktsam, så att icke själva kannan repas. Cylinderlocket kan lätt befrias från sot.

Om ventilsätena se misstänkta ut, kunna dessa sättas i stånd. Det är dock därvid rådligt lossa själva cylindern från vevhuset. Man måste även vara ytterst noggrann med att icke någon slippasta, som användes för detta ändamål, kommer i beröring med kanna, ventilstyrningar eller förgasare. Förgasaren borttages sedan bensinröret och muttrarna som hålla förgasaren jämte ringen i vilken kablarna ovanpå förgasaren lossats. Förgasartrottlarna, som sitta fast på kablarna, böra bindas upp, så att de icke hänga i vägen. Lossa därefter avgasröret och lös-gör ventillyftaren. Detta utföres på så sätt, att bulten i gaffeländan på ventillyftarkabeln utdrages, varefter ventillyftarmekanismen kan losskruvas i sin helhet från ventilhusväggen.

Cylindern är fäst vid vevhuset medelst fem muttrar, varav fyra

sitta på cylinderbasfalsen, under det att den femte sitter inne i ventiljusteringshuset mellan ventilstötarna. Lossa de fem muttrarna och lyft cylindern varsamt av vevhuset. Om packningen mellan cylindrarna och vevhuset är skadad, är det av vikt att en ny inlägges före hopmonteringen.

Lyft upp cylindern och luta den framåt uppåt i ramen och vrid motorn framåt medelst kickstarten, till dess att kannan kryper ut ur cylinderbotten. Stöd kannan när den kommer fram, så att den icke faller över och skadas, när den blir fri från cylindern. Täck över vevhusöppningen noggrant med en duk för att hindra damm och smuts att intränga.

För att lossa ventilerna lägges cylindern på en bänk med ventilhuvudena nedåt. Sammanpressa ventiltjäderna genom att utöva tryck på ventiltjäderbrickan medelst en skruvmejsel eller liknande föremål. Ventilknastren kunna därunder uttagas, varigenom ventilen och ventiltjädern lossas. Skulle det visa sig svårt att taga loss ventilerna finnes verktyg härför tillgängligt i handeln.

Skrapa noggrant av all sot från ventiltickor och gaspassager med en långskaftad skruvmejsel. Undersök om ventilstyrningarna äro slitna och byt ut dem om detta visar sig nödvändigt. (Se sid. 30). Sedan all sot bortskrapats, putsa cylindern omsorgsfullt med en ren i olja doppad trasa, så att alla spår av sot försvinna. Skölj delarna därefter i fotogen och torka dem torra.

MODELLER MED TOPPVENTILER. På dessa modeller underlättas sotningen, om bensintanken lossas så, att den kan upplyftas något, varigenom man kommer åt vipphuset etc. Tanken är fäst framtill vid styrhuvudet och baktill vid övre ramröret och är monterad på gummipackningar. Det är av vikt, att dessa packningar återinsätts i den ordning de lossas.

Lossa tändkabeln från tändstiftet och skruva loss detta. Lossa därefter stödarmen mellan vipphuset och sadelstolpsröret. Med förgasaren förfäres på samma sätt som på de sidventilade modellerna.

Tag därefter loss avgasröret och lossa oljetillförselsröret till vipporna ävensom oljereturrröret mellan cylinderlocket och vevhuset. Ventilyftaren bör nu lossas. Ställ motorn så att utblåsningsventilen helt öppnas och lossa därefter kabeln från den lilla hävarmen på cylinderlocket genom att draga ut bulten i gaffeländan och uppskruva kabeljusteringen från dess säte.

Lyft upp bensintanken och kila fast den i ett sådant läge att vipphuset lätt åtkommes och lossa alla bultarna som hålla vipphuslocket i dess läge. Där finnas tolv små och fyra stora bultar i linje, de större

gå igenom vipphuset och säkra detta vid cylinderlocket. Den sista bulten kan uppskrivas men icke helt lossas. Vrid nu vipphuslocket åt ena sidan och lossa de övriga bultarna medan vipphuset hålles mot cylinderlocket. Två av bultarna sitta mellan vipfaxlarna och ytterligare två utanför vipphuset mitt emot ventiltjäderna. Lossa de två muttrarna vid basen av stötstångsröret, varigenom vipphuset med lock kan uttagas helt jämte stötstångerna med deras rör. Det är rådligt att icke lossa packningsmuttern i stötstångsrörets överända, såvida man icke önskar inlägga en ny packning.

Skruva nu upp de fyra bultarna som hålla cylinder med cylinderlock vid vevhuset. Skruvnyckeln måste anbringas på den åttakantiga delen just under den understa cylinderflänsen och något försök att lossa de hylsor som hålla cylinderbultarna och äro nedskruvade i vevhuset får icke under några förhållanden göras. Cylinderlocket frigöres genom att slå några slag med en träklubba på dess undersida. Lyft upp cylindern och förfär i övrigt på sätt som beskrivits under rubriken »modeller med sidventiler».

Ventilslipning.

Skulle den ena eller andra ventilen vara bränd eller skadad å anläggningsytan mot sitt säte, kan den inslipas på följande sätt:

Ingnid ventilhuvudet med något ventilslippasta (finnes i handeln) varefter ventilen insättes på sitt säte. Håll ändan av ventilskaftet medelst specialverktyget som medföljer maskinernas verktygssats och vrid ventilen fram och tillbaka genom att vrida på handleden. En skruvmejsel kan användas för att slipa in ventilerna på maskiner med sidventiler. Ventilen bör efter några vridningar upplyftas och sättas i ett annat läge, så att slipningen blir jämn. En spiralfjäder under ventilhuvudet underlättar detta.

Är en ventil illa åtgången, är det emellertid lönlöst söka slipa in den, enär man då kan skada ventilsätet i cylindern, så att detta blir för lågt. Ventilutbyte förordas i så fall. Se till att alla spår av slippastan avlägsnas efter inslipningen. Smörj ventilerna med litet olja innan de återinsätts.

Kanna och ringar.

Kannbulten hålles i sitt läge av kannan medelst två låsringar, varav den ena måste lossas medelst exempelvis en liten skruvmejsel. Observera noga vilken sida av kannan, som sitter framtill i motorn, så att den kan inmonteras i samma läge. Detta gäller även cylindern. Se

noga till när låsringen återinsättes, att den sitter riktigt i sitt spår och att tjockkändan passar in i springan, som slipats i kannan, ty enda ändamålet med denna springa är att underlätta ringens uttagande. Om ringen är lös, uttänjes den något, så att den fjädrar ut, när den monteras.

Märk kannan på insidan, så att den vid hopsättningen monteras i ursprungs läget. Skrapa bort all sot från kannstoppen med en skruvmejsel eller gammal pennkniv. Polera till sist kannstoppen med metallputs.

Undersök nu kannringarna. Om de äro blanka och löpa fritt i sina spår, böra de icke röras, eftersom de äro sköra och risk föreligger, att de brytas vid uttagandet. Om ringarna fastnat i sina spår, bänd ut dem försiktigt och rengör dem. Skrapa bort all sot från kannringsspåren och från ringarnas insida och kanter och sätt på dem igen under försättning, att de i övrigt äro felfria.

Att observera vid kannringsbyte.

Det är av största vikt, att endast specialhårdade kannringar användas till modeller med specialhårdade cylindrar. Likaså att endast vanliga kannringar användas till modeller med vanliga cylindrar. Modellerna M20, M21 och M24, som äro försedda med cylinderfoder, äro utrustade med ringar av specialmaterial. Underlåtes detta uppstår det egendomliga faktum att cylindrarna hastigt förslitas. Vad ovan nämnts gäller icke skrapningen. Samtliga kannringar erhållas genom varje B.S.A.-agent eller direkt från vårt lager i Göteborg.

Har maskinen körts något tusental mil bör avståndet mellan kannringens ändar med kannringen inlagd i cylindern undersökas. Om avståndet är alltför stort bör kannringen utbytas mot en ny. Minimioch maximiavstånd återfinnas härneden i delar av millimeter.

Modell	Min.	Max.
C10, C11	0,15	0,25
C12, B29	0,25	0,35
M20, M21, M24	0,4	0,5
M22, M23	0,3	0,4

Ringar, som uppvisa bruna fläckar, böra utbytas mot nya.

Försäkra Eder om att kannringsgapen, sedan kannan rengjorts, icke sitta över varandra på samma sida av kannan utan på motsatta sidor. Smörj även kannans sidor rikligt med motorolja för att undvika varje risk, att kannan skadas, när motorn första gången köres efter hopmonteringen.

Hopmontering efter sotning.

Montera ventilerna och ventiltfjädrarna i cylindern eller cylinderlocket beroende på om maskinen är en sida eller topp och tillse att varje ventil insättes på sin gamla plats. Montera kannan och kannbulen på vevstaken efter att först ha insmört dessa delar med olja och tillse, att kannan sitter i sitt gamla läge.

Innan cylindern påsättes, hälls en aning motorolja i vevhuset. Smörj kanna och cylindertopp generöst med olja. Drag runt motorn till dess balanserna just passerat nedre dödpunkten. Den översta kannringen sammanpressas nu med fingrarna, under det att cylindern trädas på kannan. De nedre ringarna sammanpressas i tur och ordning, till dess cylindern kan trädas över dem. Tillse, att ventillyftarna sitta i sina lägsta lägen, innan cylindern skruvas fast vid vevhuset, i annat fall kanske dessa icke komma att sitta riktigt beroende på det tryck, som utövas av ventiltfjädrarna.

Modeller med sidventiler.

Drag lätt åt muttrarna till att börja med och drag sedan åt dem hårdare men icke mer än $\frac{1}{4}$ varv åt gången. Det är rådligt att först draga åt två muttrar mitt emot varandra och sedan de övriga två och sist muttern i ventilhuset. Lägg på topplockspackningen och därefter topplocket. Om packningen är skadad på något sätt eller visar tecken på läckage, (vilket visar sig genom bruna fläckar) bör den gamla utbytas. Topplöcksmuttrarna böra dragas i den ordning som framgår av fig. 17 och åtdragningen bör undersökas efter 50 mil. Sätt fast ventiltfartmekanismen, kabeln och därefter avgasröret.

Förgasaren monteras nu. Tillse att nålen icke skadas, när trottlarna insättes. Innan tändstiftet insättes, bör detta isärmonteras och rengöras i enlighet med instruktionerna på sidan 32.

Justera ventilspelet. Det är av största vikt att detta sker på det sätt som beskrives på sidan 9.

Modeller med toppventiler.

Cylindern påskjutes som ovan beskrivits. Se till att cylindern erhåller sitt gamla läge. Sätt på cylinderlocket och skruva fast de fyra cylinderbultarna, helt lätt till att börja med, och drag sedan åt bultarna men icke mer än $\frac{1}{4}$ varv i taget. Det är rådligt att först draga åt två bultar som sitta mitt emot varandra och därefter de återstående två. Drag åt dessa bultar ytterligare sedan maskinen körts 50 mil. Sätt på

vipphuset med stötstängskåpa och stötstängsrör men observera att det är nödvändigt att montera den bakre vipphusfästbulten med vipphuslocket helt löst, innan något försök göres att insätta någon av de andra vipphusbultarna. Placera stötstängsrören i sitt läge mellan lyftarna och vipparmarna genom att föra in fingrarna i ventiljusteringsöppningen och drag åt vipphuset på cylinderlocket och stötstängskåpan på vevhuset. Montera fast ventillyftaren. *Observera att stötstängsrören på modell C 11 gå i kors med varandra och icke få monteras parallellt.* Montera oljereturrröret mellan cylinderlocket och vevhuset och fyll på olja i ventiltjäderhusen till den nivå, som bestäms av oljereturrröret. Påsätt vipphuslocket och oljetillförselröret för vippaxlarna.

Förgasaren monteras nu. Tillse att nålen icke skadas. Bensintanksmuttrarna påsättas. Tillse att gummipackningarna monteras i samma ordning som de avmonterades. Sätt fast bensinröret. Innan tändstiftet fassättes, bör detta isärtagas och rengöras på det sätt, som anges å sidan 32. Justera ventilspelet. Se till att detta göres i noggrann överensstämmelse med instruktionerna å sidan 9.

Skulle något läckage visa sig mellan cylindern och cylinderlocket och detta icke avhjälpes genom att draga åt bultarna jämnt och hårt, böra locket och cylindern avmonteras och locket slipas mot cylindern på liknande sätt som sker med ventilterna.

Ventilstyrningar.

Skulle ventilstyrningarna vara alltför slitna, kunna de lätt lossas genom att drivas ut med en hammare och körnare. Vid inmontering av nya böra dessa drivas in ovanifrån medelst en mjuk kopparkörnare. Å sidventilade modeller inskjutas styrningarna så djupt, som framgår av fig. 3. Observera att styrningen för utblåsningen skiljer sig från insugningsstyrningen, i det att dess överända är borrarad. Den helt plana styrningen får icke insättas, där utblåsningsstyrningen skall sitta. Å de toppventilade modellerna måste man förvissa sig om att kragen på styrningen kommer i kontakt med topplocket.

Ventiltjädtrar.

Dessa ha en tendens att förlora sin effektivitet efter en tids användning på grund av hetta etc. Det är därför rådligt att periodiskt byta ut dem exempelvis samtidigt som motorn är nedmonterad för sotning.

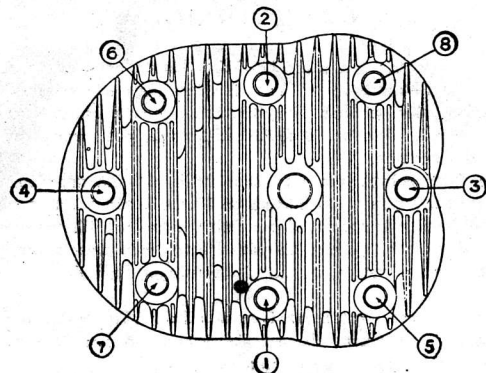


Fig. 17. Cylinderlockbultar.

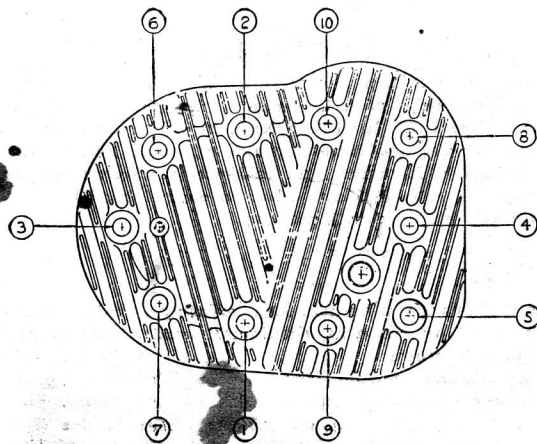


Fig. 18. Cylinderlockbultar.

Rengörning.

Maskinens utseende och värde bibehålles bättre, om man regelbundet ägnar litet tid åt att göra ren den. Särskilt noga bör man vara med sådana ställen, där sandpartiklar och annan smuts kunna komma in till de arbetande delarna, speciellt hjulnaven och bromsarna, förgasaren och magneten.

Torka ej bort stelnad lera o. d. utan att först blöta upp den ordentligt med vatten. I annat fall komma de hårda beståndsdelarna av sand och grus att repa lackeringen, så att denna inom kort blir matt och ful.

Bekvämast är att använda en vattenslang, men man måste därvid undvika att spruta vatten, så att detta tränger in i de ovannämnda maskindelarna.

Borsta sedan bort smutsen med en ej alltför hård borste och torka sedan torrt med en trasa eller ett sämskskinn. Motorn rengöres bäst med fotogen och torkas med en trasa eller trassel.

Aluminiumdelarna kunna befrias från fastbränd olja medelst bentyl.

Cylindern kan i någon mån skyddas mot rost genom att överdrasas med spissvärta eller en lösning av lampsvart i fotogen, helst tillsatt med litet guldbrons. Denna förbättrar också värmeutstrålningen.

TÄNDSTIFTET.

Det tändstift maskinerna utrustats med har utvalts efter många ingående och långvariga prov. Observera att tändstiften äro av KLG:s fabrikat och typ L777 eller 831 beroende på vilken modell som köpts. Vid utbyte bör man absolut tillse att samma fabrikat och typ levereras för att erhålla bästa resultat betr. pålitlighet och prestationsförmåga. *Gnistgapet* är 0,38—0,45 mm. och detta avstånd bör bibehållas för att tillförsäkra maskinen en jämn gång.

Rengöring.

Efter de första 250 milen inberäknat inkörningen är det rådligt rengöra tändstiftet ty vid riklig oljetillförsel avsätter sig sot på den inre tändstiftsisoleringen.

För att rengöra tändstiftet isärtages detta. Tändstiften äro av två slag. Det ena två- och det andra tredelat. *På det tvådelade får icke något försök göras att lossa muttern, som sitter på den isolerade centrumelektroden, från denna.* På det tredelade stiftet är denna mutter monterad separat, vilket synes, så snart tändstiftet lossats från motorn.

Symptom på mindre tändstiftsfel.

Feltändning, isynnerhet vid hög hastighet och vid stor belastning vid låg hastighet, tillkännager vanligen att gnistgapet är alltför stort, medan ryckig gång vid låg hastighet kan hänföras till ett alltför litet gnistgap.

Alltför riklig flödning av förgasaren eller en alltför riklig gasblandning har en förstörande inverkan på stiftet vilket resulterar i alltför riklig sotavsättning.

ALLMÄNNA RÅD BETRÄFFANDE MASKINENS UNDERHÅLL OCH KÖRNING.

En god förare ser ibland till att alla muttrar på hans motorcykel äro tillskruvade samt att allt på maskinen är i sin ordning.

Det finns så många faktorer, som inverka på maskinens tillfredsställande gång, att vikten av att följande punkter iakttagas måste påpekas, för att ett till alla delar gott resultat skall erhållas.

Dålig kompression kan bero på antingen att ventilierna behöva slipas in, att ventilspelet icke är justerat eller, därest maskinen börjar bli gammal och körts några tusen mil, kannringsslitage med åtföljande otäthet. Alltför kraftig sotavsättning i avgasrören kan förorsaka överhettning med åtföljande kraftförlust.

Man bör alltid så mycket som möjligt köra på högtändning. I detta sammanhang måste framhållas, att en smutsig motor, d. v. s. en som är alltför sotig, eller ett felaktigt tändstift, kan omöjliggöra fullt bruk av högtändningen.

Under vissa förhållanden kan ett nummer mindre förgasarmunstycke användas, men i allmänhet torde icke detta vara önskvärt och man bör i stället på nedannämnda sätt försöka ernå en så ekonomisk bensinförbrukning som möjligt. Skruven på förgasaren, med vilken tomgången justeras, skruvas ut så långt det går utan att starten därigenom omöjliggöres. Påståendet, att denna inställning icke inverkar på bensinåtgången, är icke alltid fullt riktig, ty om vägförhållandena äro sådana, att man kör mycket på tomgång eller t. ex. i utförsbackar, varvid motorn tillåtes bromsa i stället för att draga, minskas bensinåtgången ju magrare gasblandningen är.

Alla fogar i förgasarsystemet och bensinröret böra hållas täta och för att undvika slöseri med bensinen bör bensinkranen stängas, så ofta maskinen lämnas stående under längre tid än en timma. Det behöves icke finnas någon läcka, men avdunstningen i flottörhuset är under vissa förhållanden relativt stor och den bensinkvantitet, som kan slösas på detta sätt, kan under en längre tid bli avsevärd. Att alltför rikligt

flöda förgasaren vid start är även förkastligt och bör alltid undvikas ej endast på grund av bensinslöseri, utan också emedan starten därigenom försvåras och oljan å cylinderväggarna mer eller mindre bortsköljes på en kall motor.

Lufthålet i bensintankslocket bör rengöras gång efter annan. Stundom kan detta bli tillstoppat, varvid bensinen icke rinner fram.

Även bensinkranen i tanken bör periodiskt genomgås. Kranen är skruvad i en tapp, i vilken sitter ett filter. Detta bör rengöras tillfälligtvis, när tanken är i det närmaste eller alldeles tom och varje samling av smuts eller vatten i botten på tanken bör omsorgsfullt avlägsnas genom sköljning med bensin. Själva kranen bör blåsas igenom i båda lägena. Understundom kan smuts eller vatten fastna i kranen och förbinda bensintillflödet.

S. k. »flytande» hinder i förgasarmunstycket äro stundom svåra att lokalisera och tillkännagiva sin närvaro genom att med oregelbundna mellanrum delvis kväva motorn. I sådana fall bör man göra ren munstycket.

Alla B.S.A. motorcyklar äro som standard utrustade med luftrenare. Allt damm, som går genom luftrenaren, uppsamlas av densamma och når sålunda aldrig motorn. Man bör alltid köra med luftrenare, enär det damm och grus, som annars kommer in i cylindern snabbt nöter densamma och minskar livslängden å de flesta av motorns delar. Det har dessutom befunnits, att sotet i en cylinder, när luftrenare icke finnes, kan innehålla ända upp till 50 % damm. På grund härav behöves, när luftrenare finnes, sotning icke företagas så ofta som annars. Luftrenaren inverkar icke på motorns styrka vid vanlig körning och kraftminskningen vid högt varvantal är så liten, att ett borttagande av luftrenaren endast är motiverat vid tävlingar.

Maskiner med sidventiler gå bäst på vanlig bensin. Till maskinerna med toppventiler använder man dock med fördel den bentyl, som säljes å tappstationerna. Sotbildningen är mindre vid körning på bentyl och förbränningen sker snabbare.

Tillsats av »ovansmörjning» i bensinen är i samtliga fall att rekommendera.

KÖRNING.

Häftig acceleration vare sig på högsta eller någon av de lägre väx-larna bör undvikas ävensom otillbörlig körning på de senare.

I samband med tändningen är det kanske rådligt att än en gång påpeka vikten av att så mycket som möjligt köra på högtändning. Körning på låg- eller halvtändning förorsakar överhettning fränsett att gången blir otillfredsställande.

FEL OCH DERAS AVHJÄLPANDE.

För att vara beredd på de fel, som kunna uppstå, bör man medföra följande reservdelar: Ventil komplett med fjädrar, fjädertallrik och knaster, Tändstift, Kedjels, Reservlänkar och Kedjebrytare samt Reparationsask för ringarna fränsett verktygsutrustningen, som levereras med varje maskin.

Vad som sannolikast kan förorsaka bekymmer är bensintillförseln och tändstiftet.

Skulle motorn börja missa på tändningen eller stanna helt och hållet, så se först efter om det finns bensin i tanken och att bensinkranen är öppen. Flöda förgasaren och se till att bensinen rinner fram. Gör den icke detta, undersökes huruvida bensinröret är klart. Röret loss-tages genom att fogmuttrarna vid bensinkranen och på undersidan av flottörhuset på förgasaren skruvas upp. Undersök därefter munstycket, vilket framtages genom att skruva loss den åttakantiga muttern vid basen på förgasaren. Munstycket blir då synligt och kan lätt skruvas ut. Om maskinen ändå icke tänder, undersökes huruvida elektrodena på tändstiftet satts ur funktion genom förbränd olja. Skulle detta vara fallet, rengöres stiftet på det sätt som omnämnes å sidan 32. Sedan tändstiftet rengjorts, skruvas kabeln fast och stiftet lägges ovanpå cylindern, varvid tillses att det kommer i kontakt med denna. Roter motorn några gånger med tillhjälp av kickstarten. En gnista skall nu visa sig mellan elektrodena med vissa mellanrum, försåvitt stiftet icke är felaktigt. I så fall får man ta till reservstiftet. Naturligtvis är det lämpligt, att man först undersöker tändstiftet, om man tror felet ligger här, innan man övergår att undersöka det övriga.

B.S.A. CYCLES LIMITED

H. GÖRANSON

RIALTOHUSET, JÄRNTORGET, GÖTEBORG

Tel. 135232 (växel)

Telegramadr.: "Selcyc"

REGISTER.

	Sid.		Sid.
Allmänna råd	33	Uppmontering	29
Fel	35	Rengöring	32
Inkörning	34	” luftrenaren	23
Justeringar:		Smörjning	4
Avtagbart bakhjul	15	Allm. upplysningar...	2
Bakkedjan	17	Bromsar	11
Bromsarna	11	Smörjschema	21
Framkedjan	16	Framgaffeln	7
Fotväxeln	23	Framkedjan	16
Framgaffeln	12	Kedjor	7
Kamaxelinställning	18	Motor	4
Kopplingen	16	Naven	9
Kopplingswiren.....	11	Styrhuvud	7
Naven	14	Växellådan	7
Styrhuvudet	13	Sotning	25
Stötdämparen	13	Start.....	2
Ventilspelet.....	8—11	Tändningsinställning	18
Kannringsgap	28	Tändstift	32
Kontrollerna	2	Tändstiftsfel	33
Körning	3	Ventilslipning	27
Maskinens skötsel	32, 33	Växling	3
Nedmontering	25		