

INSTRUKTIONSBOK



MOTORCYKLAR

Ensamförsäljare för Sverige:

GÖRANSONS MOTOR AKTIEBOLAG
GÖTEBORG

Rolf Trinder

INSTRUKTIONSBOK

för



MOTORCYKLAR



Smörjningsföreskrifter

Påfyllning av olja och bränsle.

Oljetanken är å samtliga maskiner monterad å sadelstolpsröret. Tankarna rymma i genomsnitt 2 liter olja.

För att erhålla ett tillfredsställande resultat är det nödvändigt, att endast en god olja kommer till användning. Vi rekommendera Gargoyle Mobiloil D och hänvisa för rätt smörjning till tabellen å sista sidan.

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

Kontrollera oljan i växellådan och förvissa Eder om att alla andra delar äro tillräckligt smorda.

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 41).

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.

Förgasarregleringen 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-, M- och A-MODELLERNA. Förgasarreglaget sitter på högra styrstångshalvan. Gasen regleras medelst höger handtag, som öppnas vid vridning mot föraren. Luftkontrollen är den korta spaken monterad ovanpå frambromshandtaget utom på modell A 7, där luftkontrollen sitter under sadeln på maskinens vänstra sida. 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 ventilyftarhandtagen sitta på vänster styrstångshalva.

Bakbromsen regleras på samtliga modeller medelst vänster täppedal.

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 tillrådligt 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 utträdes snart, i

vilket läge handtaget bäst inställes för att ernå en lätt start. Till ledning föreslås emellertid, att gashandtaget öppnas c:a 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 nedtrampas kickstartpedalen, till dess att kompressionen kännes. Därefter höjes ventilyftarhandtaget och kickstarten nedpressas ungefär en fjärdedel av sin rörelse. Låt kicken gå tillbaka i toppläge och giv densamma utan att använda ventilyftaren 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 förgasarflödaren 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 nedtrampas kickstarten, till dess kompressionen kännes. Lyft ventilyftarhandtaget 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 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 styrstångshalvan helt och fotväxelpedalen höjes, 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 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 hastighetsförhållandet mellan motorn och bakhjulet i olika växellägen.

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

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

Växlingarna kunna givetvis göras endast genom urkoppling och införande av växelpedalen 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, försvåras växlingen. I så fall justeras kopplingsmekanismen på det sätt som beskrives å sid. 18 och 19.

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 tillrådligt att använda motorn som broms, särskilt i förening med nedväxling. **Det är aldrig tillrådligt, 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, 2 och 3) är av torrsump-typ arbetande medelst en dubbel kugghjulsdriven pump belägen i botten av vevhuset på dess högra sida med undantag för modell A 7, på vilken oljepumpen är placerad under generatorordren. Oljepassagerna ligga invändigt med undantag av tillförsel- och returrören mellan tank och motor.

Oljan flyter från tanken genom ett filter i densamma till matarpumpen och därefter förbi en tryckventil till vevstakens storända. Mindre stopp i oljetillförseln kan bero på att smuts sam-lats på kulan i tryckventilen. Denna bör då rengöras genom att skruven A uppskrivas, 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 försäkrar 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 automa-tiskt av olja genom en grenledning på returröret. Efter att ha smort vipporna och de inbyggda ventilerna, återföres oljan till vevhuset genom ett rör som synes å fig. 2.

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 vev-huset och dels genom ett liknande filter i själva oljetanken.

De två filtren böra rengöras periodiskt minst var 100:e mil varvid pumppfiltret uttages sedan plattan D å fig. 1 resp. plattan B å fig. 2 och 3 lossats. (Observera att pumpen är monterad för sig samt att denna **icke** skall röras). Filtret i tanken uttages lätt, sedan oljetankslocket lossats. Efter rengöring bör det ome-delbart 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 mätarutslag) och ifråga om returröret genom närvaron av läckande olja.

Man förvissar 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 olje-kvantitet strömmar ut från returröret. Pumpen är inställd av fabriken och kan icke ändras.

Oljetanken och vevhuset böra ursköljas periodiskt (se smörj-nings-schemat). **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 återinsättas.

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

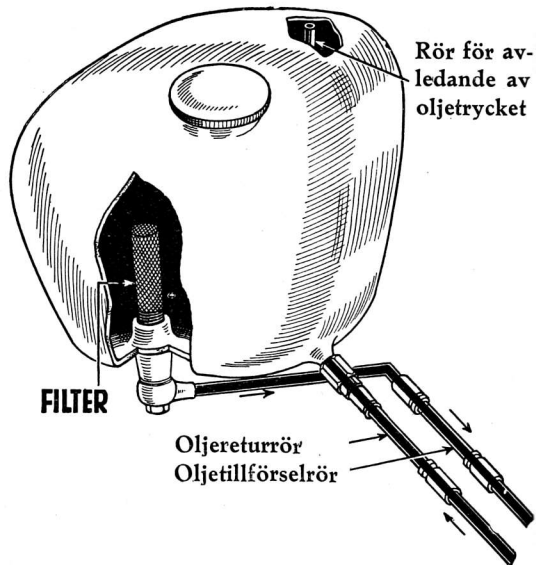
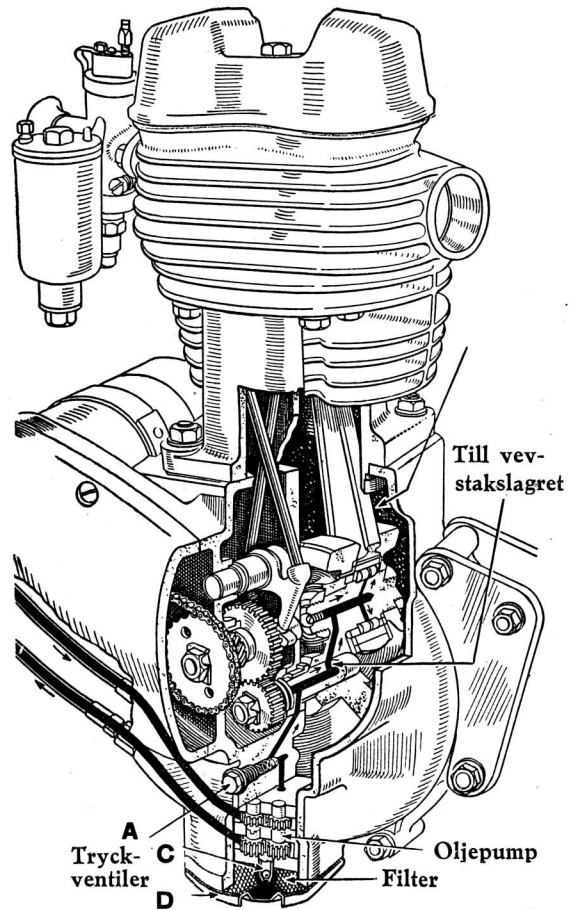


Fig. 1. Oljesystemet å C-modellerna.



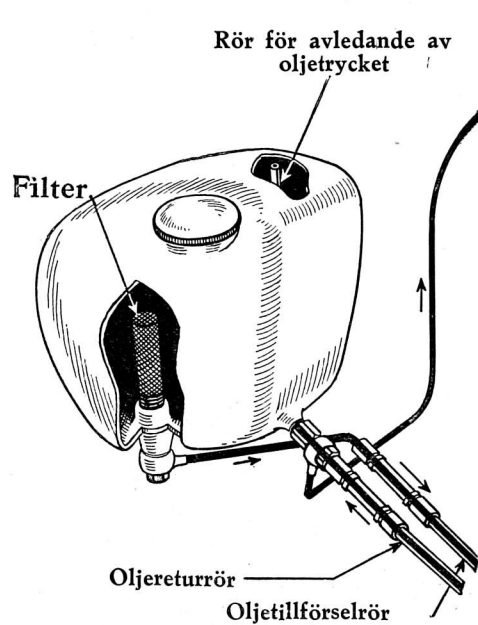
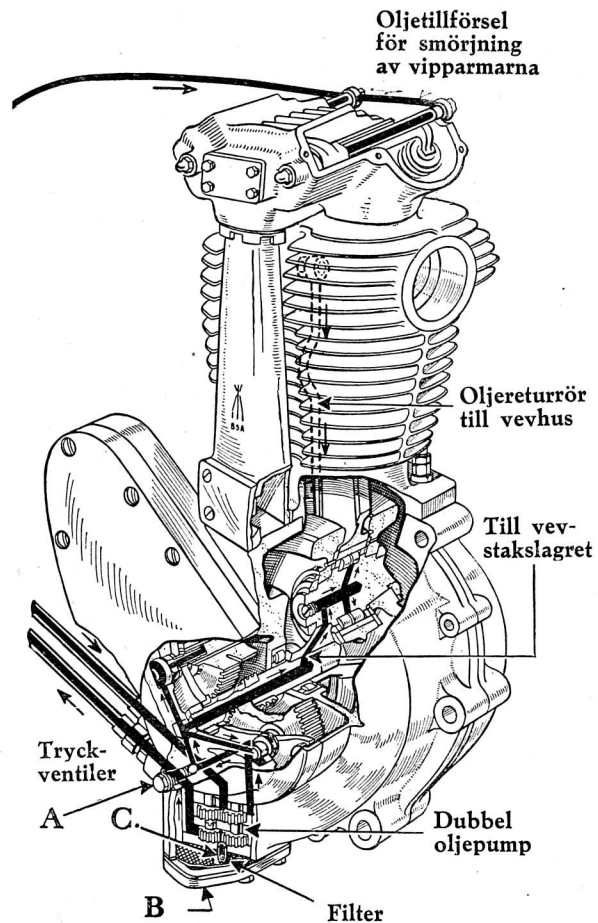


Fig. 2. Oljesystemet å B-modellerna.



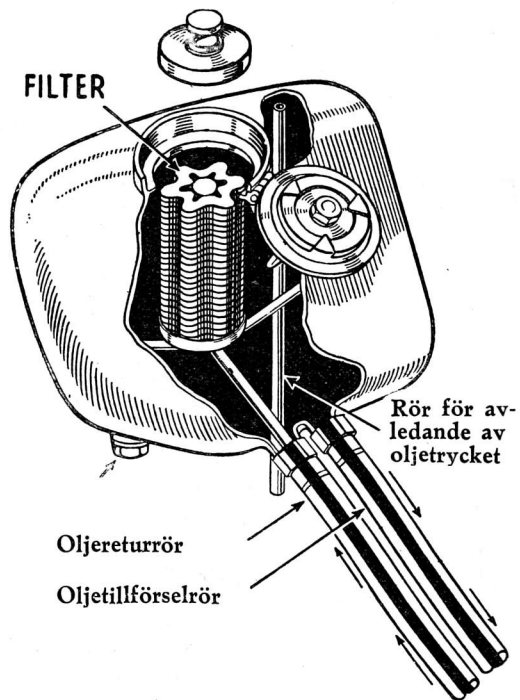
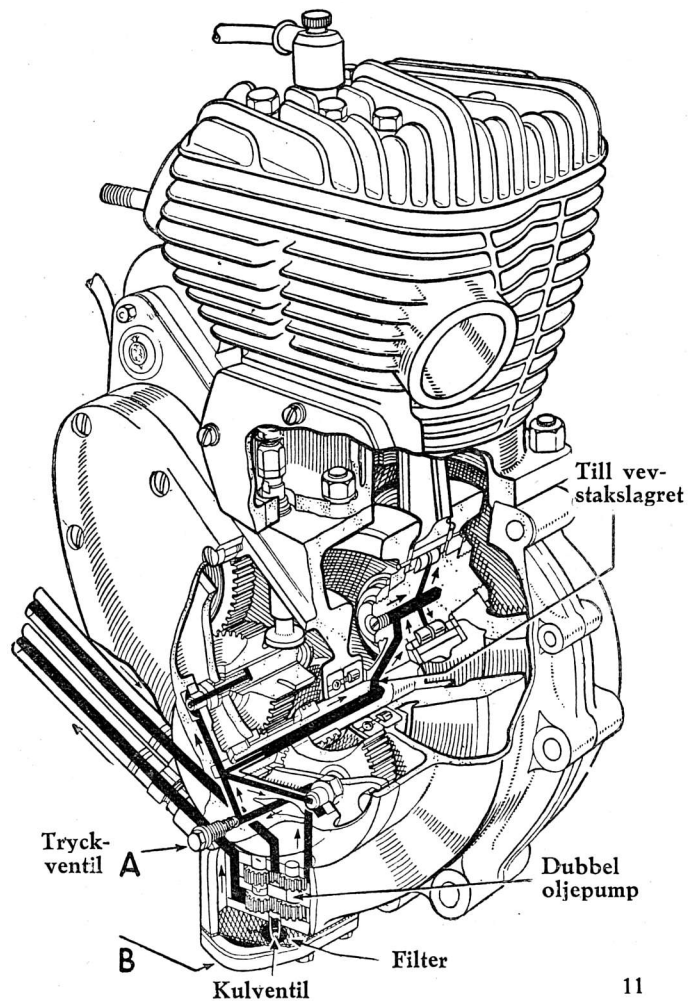


Fig. 3. Oljesystemet å M-modellerna.



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 samtliga modeller. 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 tillrådligt 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. Fördelningsdosen på C-modellerna bör också erhålla regelbunden tillsyn.

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

Det är rådligt att periodiskt montera av kedjorna och smörja dem grundligt. Gör ren dem i bensin eller fotogen och sänk 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 bak till. 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 sista sidan).

Justeringar.

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

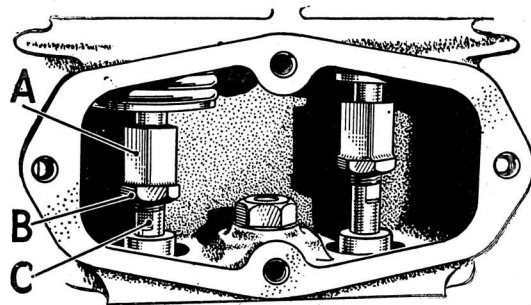


Fig. 4.

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 upplift på parkeringsställ. Se till att ingendera 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. Ventilstötshuvudet A fasthålls med en nyckel medan låsmuttern B lossas med en annan genom att vrida till vänster. Ventilstötshuvudet A vrides nu till höger för att minska eller vänster för att öka ventilspelet, medan man håller fast C med en annan nyckel. (Se fig. 4). Lås sedan B mot A och pröva åter ventilspelet.

MODELL C 11. Rätta spelrummet är 0,08 mm. för såväl in- som utblåsningsventilen. Tag bort vipphuslocket och lossa låsmuttern A. Ventiljusteringsskruven skall nu skruvas upp för

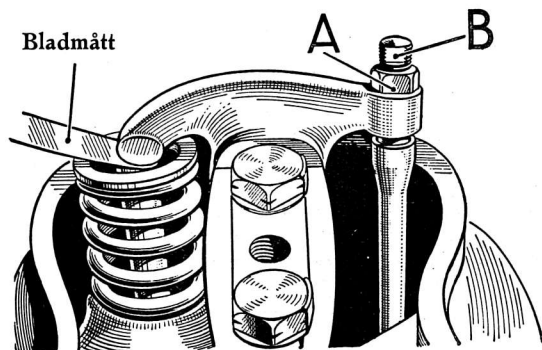


Fig. 5.

att öka eller ned för att minska ventilspelet medelst en nyckel, som anbringas på flatorna på B till dess att bladmåttet som är rätt dimensionerat, kan nått och jämt röras mellan vipparmen och ventilhalsen. (Se fig. 5). Skruva nu åt låsmuttern A utan att B får ändras och kontrollera till slut ventilspelet.

B-MODELLERNA. Mellan ventillyftaren och vipparmen måste alltid finnas ett spelrum (se fig. 6) emedan motorn i annat fall slamar och ventilspelet allvarligt påverkas. Underlåtenhet att kontrollera förstnämnda spelrum kan resultera i brända utblåsningsventiler. Denna justering utföres vanligast genom sträck-

ning av kabeln, men kan även ventillyftaren uttagas och insättas i nytt läge. Innan något försök att justera ventilspelet göres, kontrolleras att ventillyftaren är riktigt justerad enl. föregående instruktioner. För att justera ventilspelet måste ovillkorligen följande tillvägagångssätt tillämpas.

Vrid motorn framåt tills insugningsventilen är stängd, dvs. då ventilspelet befinnes vara störst. Justera nu spelet till 0,08 mm. med bladmåttet enligt ovanstående. Lossa låsmuttern B (fig. 7) och fasthåll stötstängens med en nyckel och skruva justerskruven A upp eller ned. När rätt ventilspelet erhållits åtdrages låsmuttern B. Innan ventilspelet mätes med bladmåttet är det tillrådligt att lyfta stötstängens med fingret, då i annat fall tyngden av densamma kan förhindra insättningen av bladmåttet och förorsaka felaktigt mätresultat.

Vrid motorn framåt igen till's ventilspelet befinnes vara störst, men icke så långt att ventilen börjar öppna sig, och justera ventilspelet till 0,08 mm. med bladmåttet enl. ovan.

M-MODELLERNA. Innan justering av ventilspelet kan påbörjas måste tillses att ventillyftarespelet är korrekt (se fig. 8). Detta justeras vanligen med justerskruven å ventillyftarkabeln.

Ventilspelet justeras på samma sätt som å B-modellerna. Ventilspelet å modell M 20 är 0,30 mm. för utblåsnings- och 0,25 mm. för insugningsventilen.

MODELL A 7. Tag av de fyra locken å vipparmskåpan (A å fig. 9) med en specialnyckel ur verktygssatsen. Tag bort tändstiften och vrid runt motorn medelst kickstarten tills den ventil, som skall justeras är stängd. Tag då justerskruven B mellan tummen och pekfingeret och för densamma upp och ned. Om justeringen är riktig, skall det vara ett förnimbart spelrum, men inte mera. Vid justering av ventilspelet fasthålls justerskruven B med en nyckel och låsmuttern C lossas. Därefter fasthålls C, och B skruvas upp eller ned tills rätt spelrum enligt ovan förnimmes. När detta erhållits, fasthålls B med nyckeln och låsmuttern C åtdrages säkert. Därefter provas spelrummet på nytt för att kontrollera att detsamma icke ändrats vid åtdragningen av låsmuttern C.

Lossa ventilhuslocket och tillse att dess packning icke skadas.

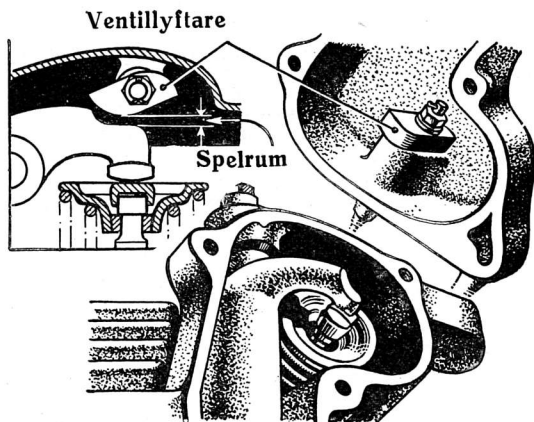


Fig. 6.

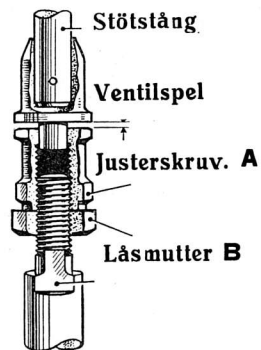


Fig. 7.

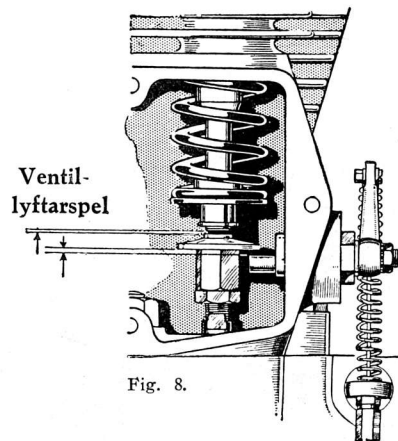


Fig. 8.

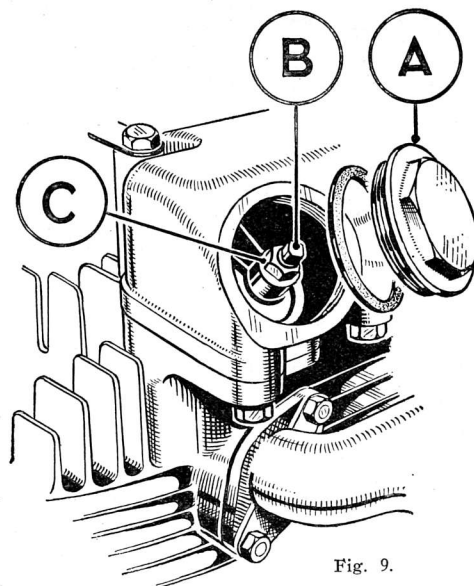


Fig. 9.

Bromsarna.

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

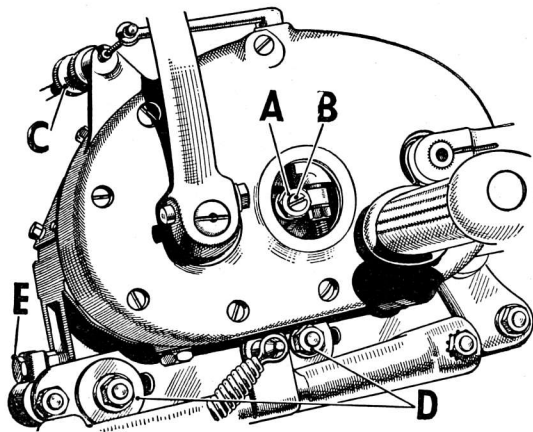


Fig. 10.

Kopplingswiren.

C-, B- och A-MODELLERNA. Kopplingswirejusteringen är helt inbyggd i yttre växellådgaveln. Lossa påfyllningslocket (se fig. 10) och skruva därefter loss låsmuttern A. Justera centrumskraven B till dess att något spelrum finnes mellan denna och kulan. Drag åt låsmuttern.

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

M-MODELLERNA. 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 C (se fig. 11). Se i övrigt vad som sagts beträffande övriga modeller.

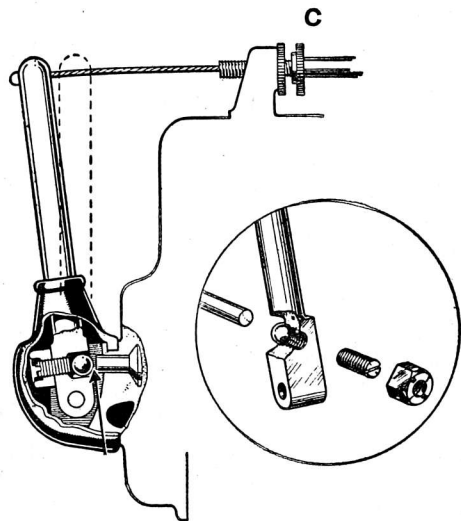


Fig. 11. Justering av kopplingen å M-modeller.

Framgaffeln.

Å modeller försedda med teleskopgaffel erfordras ingen som helst justering av framgaffeln. Den enda tillsyn som erfordras är, att när fjädringsförmågan minskas, påfylla olja. De båda sexkantiga muttrarna A enligt fig. 12 å gaffelrörens övre ändar avtas och ca. 1 dl. olja (enligt smörjschemat å sista sidan) ifylles i varje ben. Bemärk noga att gaffelrören absolut **icke** få fyllas helt med olja emedan gaffeln i så fall sättes ur funktion. Korrekt oljenivå är ca. 44 cm. från gaffelrörets övre ända.

Å modeller försedda med vanlig fjädergaffel iakttagas följande:

Länkarna skola vara justerade så att intet märkbart sidglapp förefinnes. Vid justering lossas låsmuttrarna, som sitta på gaffelns vänstra sida, drag åt bultarna på högra sidan och därefter låsmuttrarna. Drag icke åt alltför hårt. Det är bäst att lossa

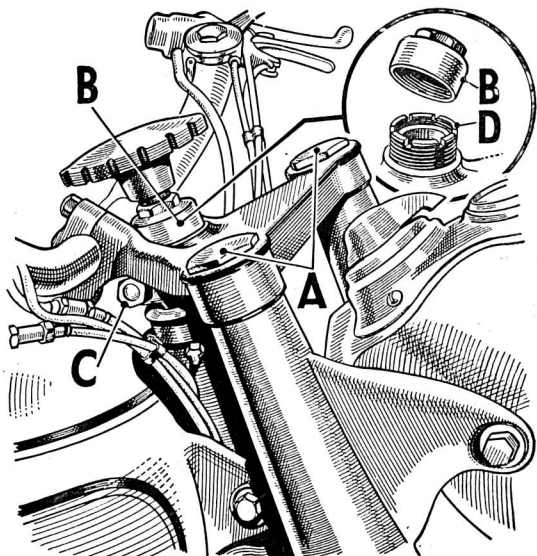


Fig. 12.

stötdämparen på nedre gaffellänken, så att man förvissas sig om att gaffeln är lätt rörlig upp och ned. Stötdämparen bör därefter justeras alltefter vägbeskaffenheten.

Styrhuvudet justeras på följande sätt: En låda placeras under motorn så att framhjulet icke vilar på marken, varefter styrbromsratten, om sådan finnes, lossas. Å maskiner med teleskopgaffel lossas låsmuttern å styrhuvudet (B å fig. 12). Klämmuttern C under styret lossas och justermuttern D åtdrages försiktigt tills dess att intet märkbart glapp finnes.

Å fjädergaffelförsedda maskiner lossas klämmuttern just under styret och därefter drages den översta justermuttern varsamt åt, till dess att intet märkbart glapp finnes. **Vid alltför hård justering skada^s kulsålarna.** Glöm ej att till sist draga åt klämskruvén. 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.

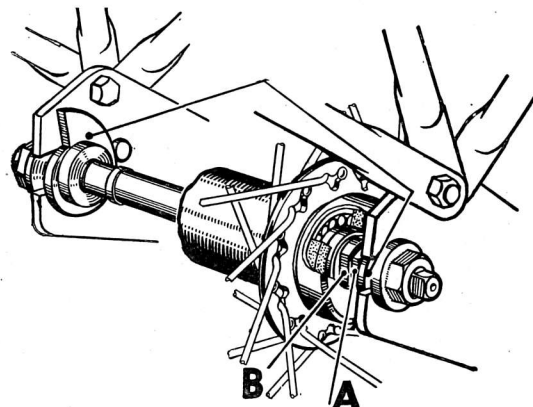


Fig. 13.

Naven.

Å de modeller som äro utrustade med teleskopgaffel erfordras ingen justering av framnaven. Å övriga modeller justeras framnavet genom att låsmuttern lossas och justerhylsan skruvas in eller ut tills önskat resultat uppnåtts. Justering får endast verkställas sedan hjulet tagits ut ur ramen.

Baknaven å C- och B-modellerna justeras sedan hjulet urtagits från ramen genom att lossa låsmuttern A (fig. 13) och åtdraga eller lossa justerskruvén B. Bemärk att dessa muttrar sitta på vänster sida på C-modellerna och på höger sida å B-modellerna. Skruva fast låsmuttern när önskat sidspel erhållits. Det är ytterst viktigt att hjulen äro justerade med knappt märkbart sidspel vid fälgen när justeringen är verkställd.

För att justera bakhjulet på M-modellerna lossas låsmuttern A, varefter låsplattan B bakom denna bortskruvas. Observera att denna platta är hålslagen, vilka hål svara mot en tapp i justerhylsan. 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.

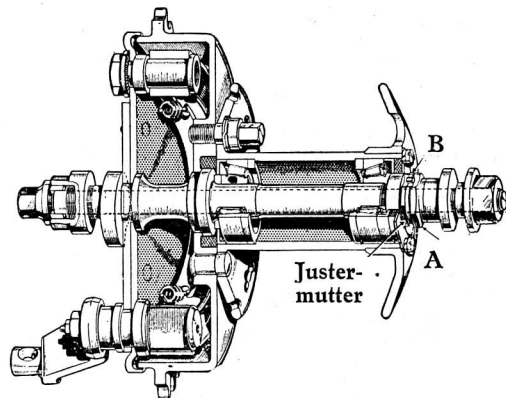


Fig. 14.

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.

Lossa därefter muttern 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**, emedan en roterande rörelse avsiktligt förhindras genom att huvudet är placerat i navet.

Lossa avståndshylsan 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 baklyktan samt de två bultarna på skärmen framför lyfthandtaget. Sedan de två återstående muttrarna vid de nedre bakstagen lossas, 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 bakskärmsdelen åter fastsättes. A

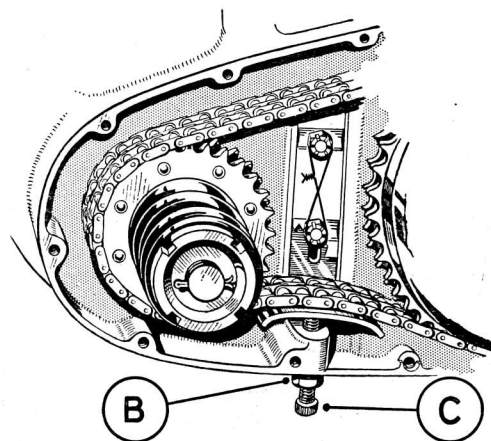


Fig. 15.

modell A 7 erfordras ingen justering av vare sig fram eller baknaven.

Framkedjan.

C-, B- och M-modellerna. Framkedjan justeras genom att lossa på växellådsbultarna D (fig. 10) och skruva upp justerskruven E (fig. 10). Skjut därefter växellådan fram eller tillbaka till önskat läge och åtdrag sedan bultarna D. Kedjan är lagom spänd när man kan röra kedjan uppåt och nedåt sammanlagt 15 mm. mitt på de fria delarna mellan kedjehjulen i alla kedjelägen. Tillse noga att samtliga muttrar väl åtdragas efter justeringen.

På modell A 7 justeras framkedjan på följande sätt: Inspektionslocket å kedjeskyddet avtages, låsmuttern B (fig. 15) lossas och genom att tillskruva justerskruv C sträcks kedjan.

Kopplingen.

Fjädertrycket kan ändras. Sedan maskinen körts en avsevärd sträcka, kan det bli nödvändigt att öka fjädertrycket. På modell

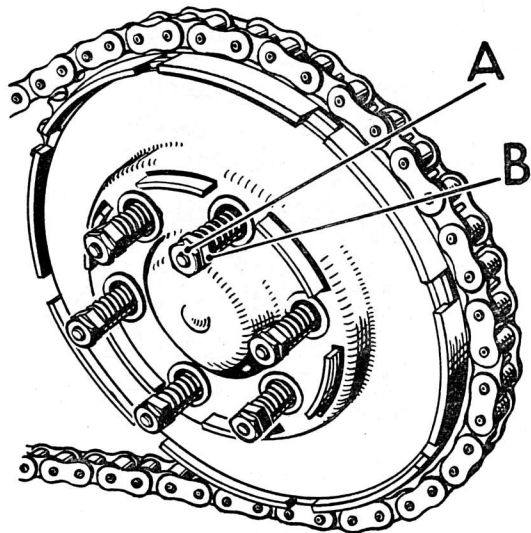


Fig. 16.

A 7 skruvas muttrarna då ytterligare in på bulten, på övriga modeller lossas låsmuttern A (fig. 16) och muttern B åtdrages några varv, 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.

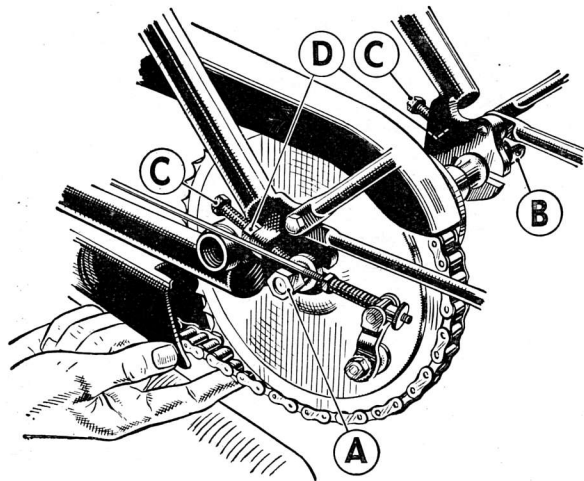


Fig. 17.

Bakkedjan.

A samtliga C-, B- och M-modeller justeras kedjan genom tvänne kammar på bakaxeln. Lossa axelmutterarna och vrid endast själva axeln med en nyckel anbringad å fyrkanten på axeln till dess att rätt sträckning erhålles på kedjan. Spänningen är lagom, när kedjan kan röras upp och ned på mitten 3/4". 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. Obs.! På C-modellerna måste hastighetsmätaredrevet först lossas innan kedjan kan justeras.

På modell A 7 justeras bakkedjan medelst en justerskruv C (fig. 17) belägen framför bakaxeln. Lossa muttern A (fig. 17) och skruva upp axeln en aning med en nyckel placerad i hålet vid B. Justera kedjans spänning med justerskrivarna C tills lagom spänning erhålles enligt ovan. Åtdrag alla muttrar och se till att hjulet spårar riktigt. Efter kedjesträckningen bör man tillse, om bromsen behöver justeras, då denna 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 oljefläckage sedan uppstår.

Kamaxelinställning.

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

SAMTLIGA MODELLER. Registerdrevet på motoraxeln samt kamdreven äro märkta för att underlätta monteringen (se fig. 18).

Ingen som helst fördel erhålles, tvärtom, om dreven 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 ventilerna stängda) så som förklarats å sid. 13. Låt motorn rotera bakåt till dess kannan gått ned 0,8 mm. Lossa strömfördelarlocket och vrid axeln, till dess en öppning på ca. 9,5 mm. mellan fiberklacken och kammens öppningsläge erhållits. Insätt fördelaren i dosan med den flata sidan mot lyftarlocket och rätvinkligt 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 kammens intar ett nytt läge. Vrid fördelarkroppen en aning, till dess att kontakt-

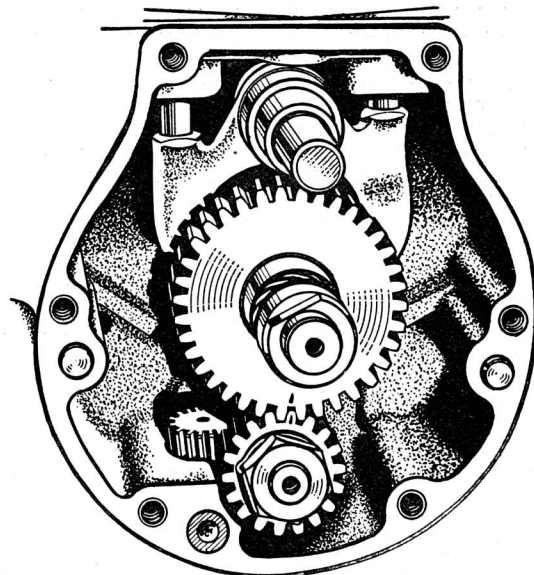


Fig. 18.

brytarspetsarna börja öppna och drag sedan åt låsskruv. 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 låsskrivarna 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 stålammans yta med fett var 200,de mil och smörj med **en enda droppe olja** tappan mot vilken kontaktbrytaren arbetar. Det är av största vikt, att dessa delar icke smörjas alltför rikligt.

B- och M-MODELLERNA. Lossa kamhjulskåpan och magnet-drevet och sätt kannan i övre toppläget. Vrid motorn baklänges och mät det avstånd kannan sänker sig från toppläget. Rätta avståndet är: för B-modellerna 9,6 mm. och M-modellerna 11 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. Magnetdrevnen 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 oljeinhalten, som lägger sig på stålullsfiltrets ytor, efter hand blir så full av damm och smuts, att hinnan icke kan uppsuga detsamma. Allt eftersom 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 förgasaren. 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 bixel. 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 kabeljusteringsskruven från ändstycket. Lossa fotväxelarmen från sin axel genom att släcka på pinnbulten och låt fotväxelarmen glida av axeln, varefter utväljarmekanismen lossas.

Lossa skruvarna som håller växellådsgaveln ävensom de bakomsittande muttrarna jämte de på kanten av växelmekanismhuset. 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. Vid utbyte är det nödvändigt lossa växellådsgaveln

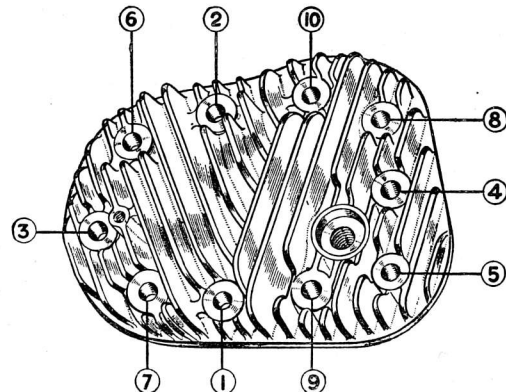


Fig. 19.

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.

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 cylinderlocks-bultarna, vilket bör ske i den ordning som anges i fig. 19, 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 lossats. Förgasartrottlarna, som sitta fast på kablarna, böra bindas upp, så att de icke hänga i vägen. Lossa därefter avgasröret och lösgör ventillyftaren. Detta utföres på så sätt, att bulten i gafteländan 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 inläggas 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 ventiltjädrarna 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 allt sot från ventiltickor och gaspassager med en långskaftad skruvmejsel. Undersök om ventilstyrningarna äro slitna och byt ut dem om detta visar sig nödvändigt. Sedan allt 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 vipphus 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. Tag bort bensinkran och bensinrör. Tag loss hastighetsmätarkabeln genom att öppna på spännbulten under tanken. Tryck ut hastighetsmätaren ur tanken och lösgör klockan från kabeln.

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 oljetillförselröret till vipporna ävensom oljereturröret mellan cylinderlocket och vevhuset. Ventillyftarkabeln kan antingen lossas eller kan man låta kabeln sitta kvar och demontera locket till vipparmskåpan.

Lyft upp bensintanken och kila fast den i ett sådant läge att cylindern lätt åtkommes och lossa de fyra bultarna som hålla cylindern vid vevhuset i dess läge. Bemärk att endast de små sexkantiga muttrarna skola uppskruvas. Topplöck och stötsängskåpa kunna nu avlyftas. Skulle svårighet att avlyfta topplocket föreligga frigöres det genom att slå några slag med en träklubba på dess undersida. Lyft upp cylindern och förfar 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 han-

deln) varefter ventilen insättes på sitt säte. Håll ändan av ventilskafvet 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, när 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 fram till 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 tjockändan 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 ursprungsläget. Skrapa bort allt sot från kannan med skruvmejsel eller en gammal pennkniv. Polera till sist kannan 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 allt sot från kannringsspåren och från ringarnas insida och kanter och sätt på dem igen under förutsättning, 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. 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, tel. 19 12 21.

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. Minimi- och maximiavstånd återfinnas härneda i delar av millimeter.

	Min.	Max.
Modell C 10, C 11	0,15	0,25
Modell B 31, M 20	0,20	0,30
Modell A 7 för de två översta ringarna och för den nedersta ringen	0,20 0,22	0,30 0,33

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 hopmontering.

Hopmontering efter sotning.

Montera ventilerna och ventilmjädarna 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 kannbulten på vevstaken efter att först ha insmört dessa delar med olja och tillse, att kannan sitter i sitt gamla läge.

Innan cylindern påsättes, hålles 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 trädes 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 ventilmjädarna.

Modeller med sidventiler.

Drag lätt åt muttrarna till att börja med och drag sedan åt dem hårdare men icke mer än 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. Topplocksmuttrarna böra dragas i den ordning som framgår av fig. 19 och åtdragningen bör undersökas efter 50 mil. Sätt fast ventillyftarmekanismen, kabeln och därefter avgasröret.

Förgasaren monteras nu. Tillse att nålen icke skadas, när trottlarna insätts. Innan tändstiftet insättes, bör detta isärmonteras och rengöras i enlighet med instruktionerna på sid. 36.

Justera ventilspelet. Det är av största vikt att detta sker på det sätt som beskrives på sid. 13.

Modeller med toppventiler.

Cylindern påskjutes som ovan beskrivits. Se till att cylinderns 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 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 ventiltjusteringsöppningen 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 oljereturröret mellan cylindelocket och vevhuset och fyll på olja i ventiltjäderhusen till den nivå, som bestämmes av oljereturröret. Påsätt vipphuslocket och oljetillförselröret för vippaxlarna.

Förgasaren monteras nu. Tillse att nålen icke skadas. Bensintanksmuttrarna påsätts. Tillse att gummipackningarna monte-

ras i samma ordning som de avmonterades. Sätt fast bensinröret. Innan tändstiftet fastsättes, bör detta isärtagas och rengöras på det sätt, som angives å sid. 36. Justera ventilspelet. Se till att detta göres i noggrann överensstämmelse med instruktionerna å sidan 13.

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 ventilerna.

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. Observera att styrningen för utblåsningen skiljer sig från insugningsstyrningen, i det att dess överända är borrad. 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.

Ventiltjäderar.

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.

Rengöring.

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 beständsdelarna 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 överdragas 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 typer, 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 tusskruvade 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 ventilerna 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 riktigt, 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 behöver 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 förgasa-

ren 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 förhindra 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 procent damm. På grund härav behöver, 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 växlarne 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**, **Kedjelås**, **Reservlänkar** och **Kedjebrytare** samt **Reparationsask** för ringarna fränsett verktygsutrustningen, som levereras med varje maskin.

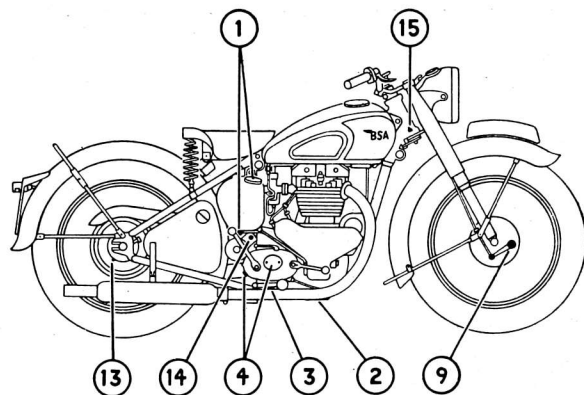
Vad som sannolikast kan förorsaka bekymmer är bensintillförseln och tändstiftet.

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 lossas 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 elektroderna på tändstiftet satts ur funktion genom förbränd olja. Skulle detta vara fallet, rengöres stiftet på det sätt som omnämnas å sid. 36. 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 elektroderna med vissa mellanrum, försvävt 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.

GÖRANSONS MOTOR AKTIEBOLAG

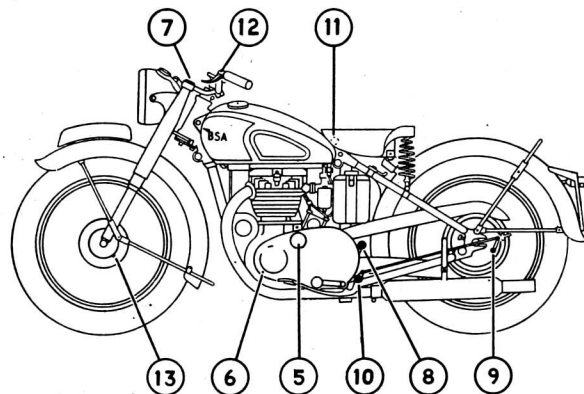
GÖTEBORG

Vi förbehålla oss rätten till konstruktionsändringar på maskiner och delar utan att detta på förhand meddelats.



SMÖRJNINGS-

Nr	Smörjställe	Smörjmedel
1	Oljetank	Sommar och vinter. Gargoyle Mobiloil D
2	Vevhus	Sommar och vinter: Gargoyle Mobiloil D
3-4	Växellåda	Sommar och vinter: Gargoyle Mobiloil D
5-6	Kedjehuset	Gargoyle Mobiloil D
7	Teleskopisk framgaffel	Gargoyle Mobiloil Arctic
8-15	Framgaffel Styrhuvud Hjulnav Bromspedal Hastighetsmätardrivning, Stöd Sadelbult	Gargoyle Mobilgrease No. 2
8-15	Bromskammar Strömbrytarförställning Kopplingsarmar Reglage	



SCHEMA

Nr	Instruktioner
1	Kontrollera oljenivån och fyll på erforderlig oljekvantitet dagligen. Byt olja var 300:de mil.
2	Töm vevhuset vid oljebytet var 300:de mil. Gör samtidigt rent oljefiltret i pumpen.
3-4	Kontrollera oljenivån en gång i veckan och fyll på erforderlig oljekvantitet. Byt olja var 300:de mil.
5-6	Byt olja var 150:de mil och fyll på olja upp till påfyllningshållet.
7	Fyll på erforderlig oljekvantitet vid behov. Totala oljekvantiteten i varje ben 0.15 liter.
8-15	Smörjes var 150:de mil med fettsprutan.
8-15	Smörjes var 150:de mil med motorolja.

INNEHALLSFÖRTECKNING:

	Sid.
Kontroller	2
Inkörning	2
Start	2
Körning	3
Smörjning	4
Justeringar	13
Ventilspel	13
Bromsar	18
Kopplingswire	18
Framgaffel	19
Nav	21
Framkedja	23
Koppling	24
Bakkedja	25
Kamaxelinställning	26
Tändningsinställning	26
Sotning	29
Ventilslipning	31
Kannringsbyte	32
Rengöring	35
Tändstift	36
Allmänna råd	37
Fel	39
Smörjschema	40