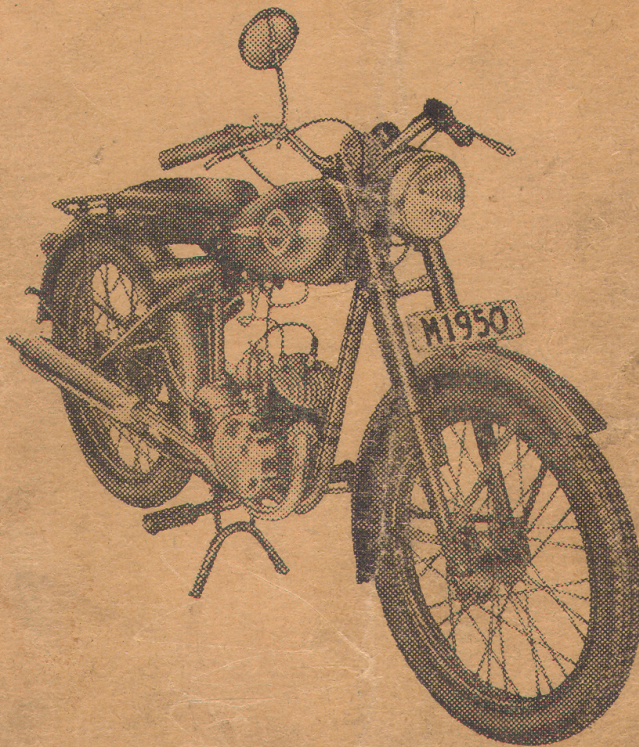


*Reservat
Verksamhet*

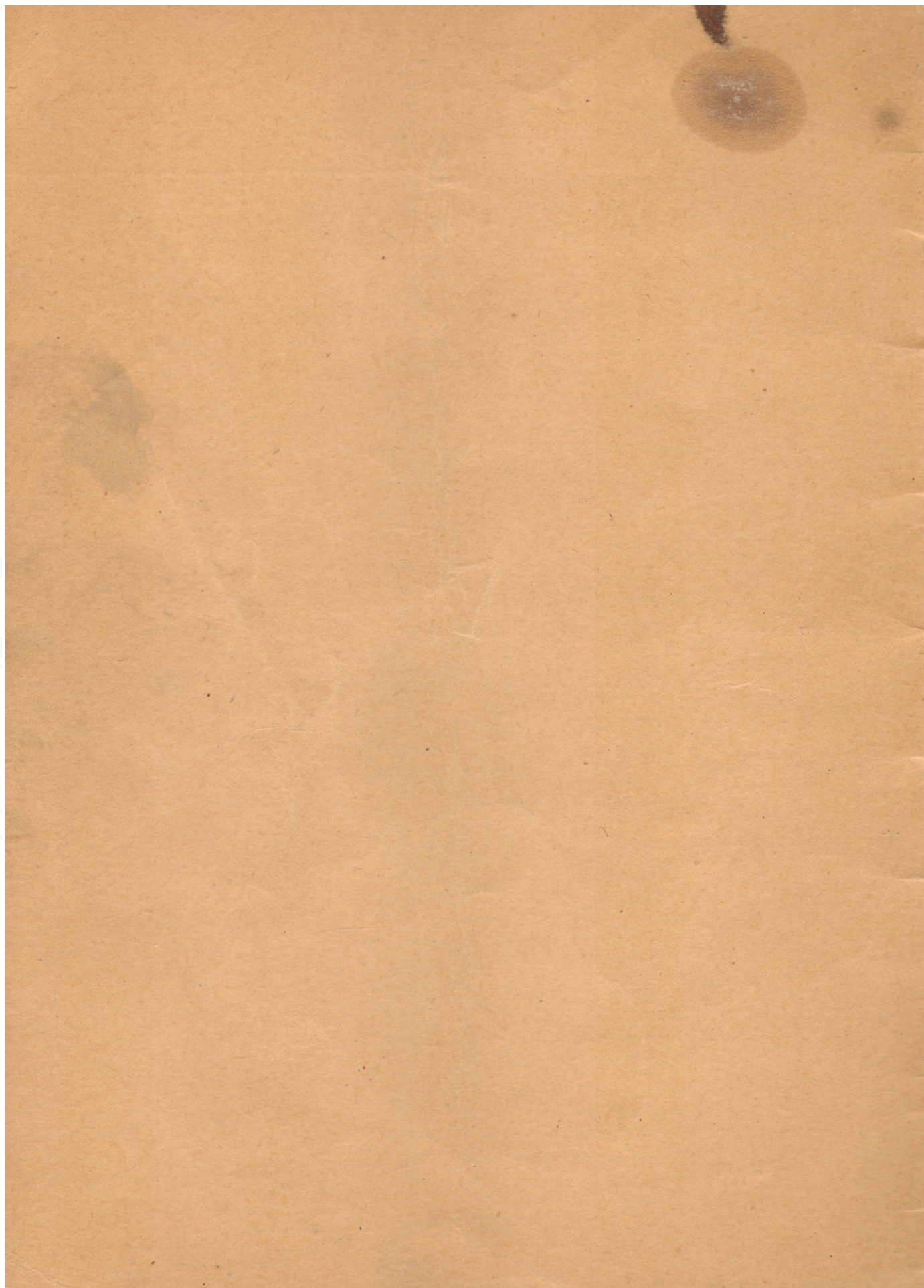
INSTRUKTIONSBOK

för

Monark Motorcyklar



AB Cykelfabriken Monark, Varberg

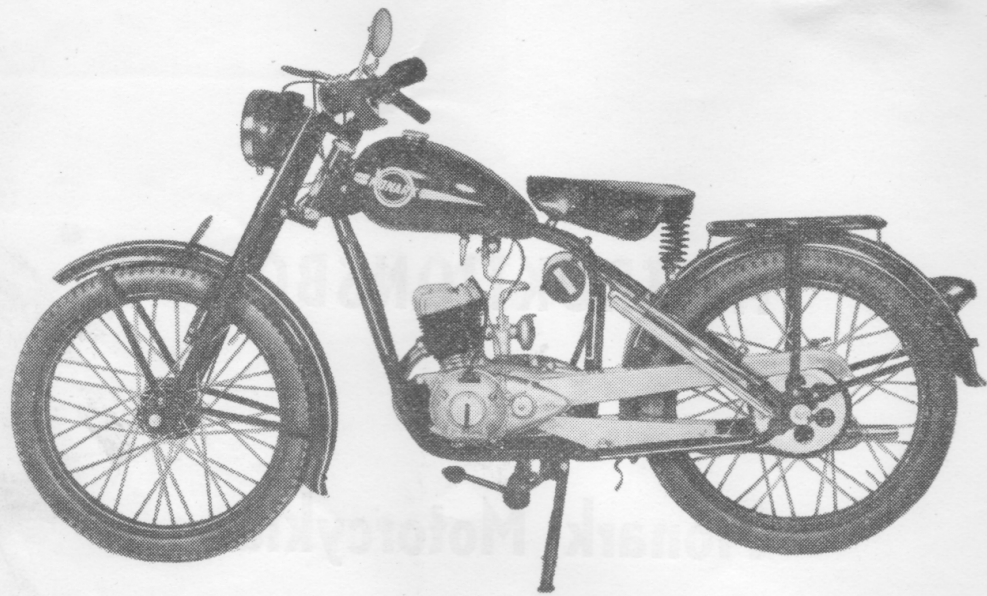




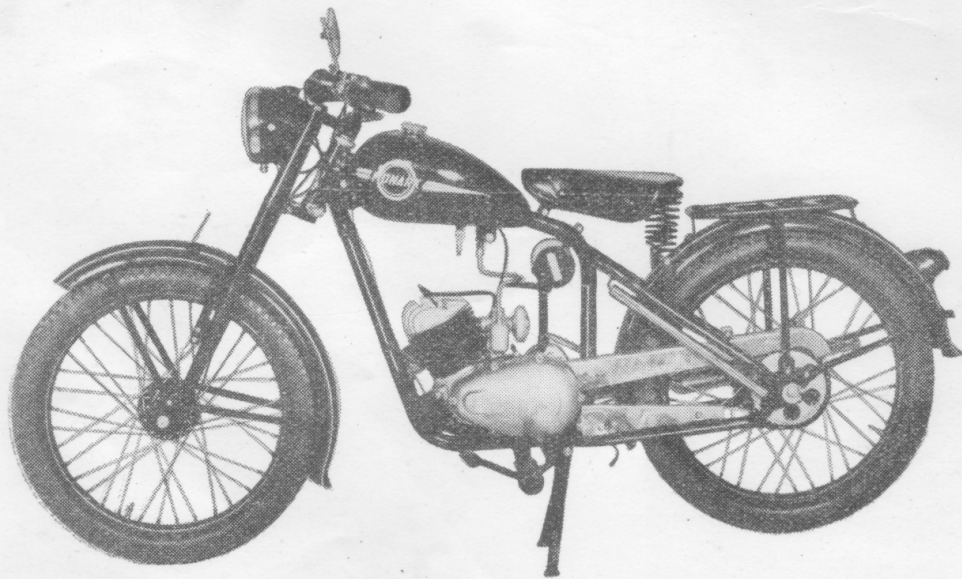
INSTRUKTIONSBOK

för

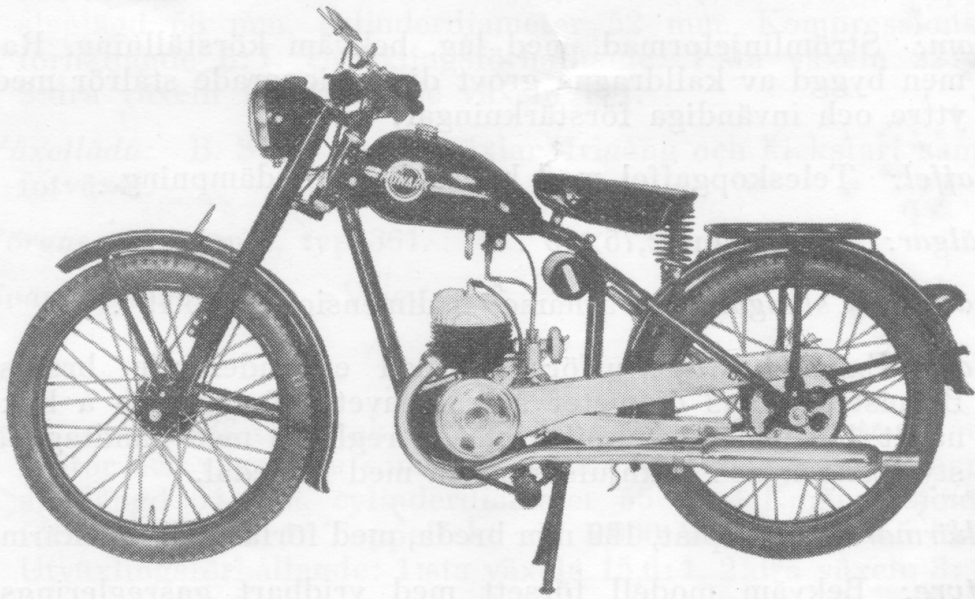
Monark Motorcyklar



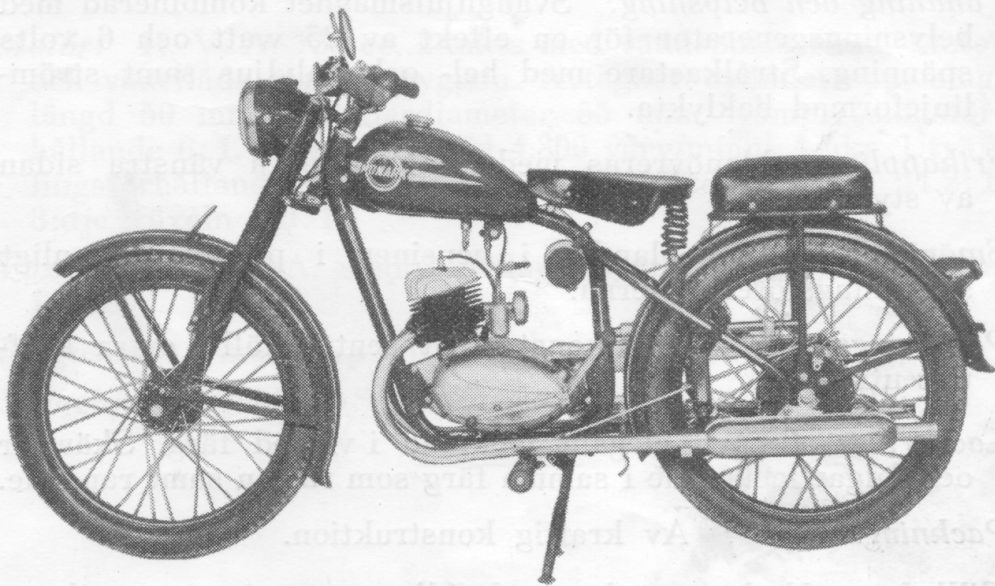
Typ M 71



Typ M 75



Typ M 80



Typ M 200

Gemensam specifikation för M 71, M 75 och M 80

Ram: Strömlinjeformad, med låg, bekväm körställning. Ramen byggd av kalldragna grovt dimensionerade stålrör med yttre och invändiga förstärkningar.

Gaffel: Teleskopgaffel med hydraulisk oljedämpning.

Fälgar: Dimension 2,75×19".

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

Nav: Extra kraftigt utförande med expanderande broms. Bromstrummans diameter å framnavet 100 mm och å baknavet 150 mm. Framhjulsbromsen regleras med handtag på styrstången och bakhjulsbromsen med fotpedal.

Skärmar: Av stålplåt, 100 mm breda, med förlängd framskärm.

Styre: Bekväm modell försett med vridbart gasregleringshandtag. Bredd 680 mm.

Sadel: Bred modell med överdel av prima skinn.

Bensintank: Av kraftig svetsad stålplåt, lackerad och randad samt invändigt förtent. Rymmer c:a 8 liter.

Tändning och belysning: Svänghjulsmagnet kombinerad med belysningsgenerator för en effekt av 25 watt och 6 volts spänning. Strålkastare med hel- och halvljus samt strömlinjeformad baklykta.

Frikoppling: Manövreras medelst handtag å vänstra sidan av styrstången.

Smörjning: Oljan blandas i bensinen i proportion enligt smörjningsföreskrifterna.

Parkeringsstöd: Specialkonstruerat centralställ i extra kraftigt utförande.

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

Packningshållare: Av kraftig konstruktion.

Tillbehör: Verktygsväska med full uppsättning av verktyg. Signalhorn, bakspegel, nummerplåtshållare samt pump.

Vikt: 74 kg med full tank.

M 71.

Motor: B. S. A. 125 cc, 2-takts av modernaste konstruktion. Motor och växellåda sammanbyggda. Avtagbar cylindertopp, slaglängd 58 mm, cylinderdiameter 52 mm. Kompressionsförhållande 6:1. Utväxlingsförhållande: 1:sta växeln 22:1, 2:dra växeln 11,7:1, 3:dje växeln 7:1.

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

Förgasare: Amal, typ 361.

Svänghjulsmagnet: »Wico».

M 75.

Motor: JB 128 cc, 2-takts i modern och kraftig konstruktion. Motor och växellåda sammanbyggda. Avtagbar cylindertopp, slaglängd 54 mm, cylinderdiameter 55 mm. Kompressionsförhållande 6,2:1. Toppeffekt vid 5.000 varv/minut 4,5 hkr. Utväxlingsförhållande: 1:sta växeln 15,6:1, 2:dra växeln 8:1.

Växellåda: JB med 2 växlar, frigång och kickstart samt fotväxel.

Förgasare: Amal, typ 223.

Svänghjulsmagnet: »Stensholms».

M 80.

Motor: H. V. A. 120 cc, 2-takts med vändspolssystem. Motor och växellåda sammanbyggda. Avtagbar cylindertopp, slaglängd 50 mm, cylinderdiameter 55 mm. Kompressionsförhållande 6:1. Toppeffekt vid 4.300 varv/minut 4 hkr. Utväxlingsförhållande: 1:sta växeln 20,8:1, 2:dra växeln 11,2:1, 3:dje växeln 8,3:1.

Växellåda: H. V. A. med 3 växlar, frigång och kickstart samt fotväxel.

Förgasare: Amal, typ 361.

Svänghjulsmagnet: »Stensholms».

Specifikation för M 200

Motor: CZ 125 cc, 2-takts i modern och extra kraftig konstruktion. Motor och växellåda sammanbyggda. Avtagbar cylindertopp, slaglängd 58 mm, cylinderdiameter 52 mm. Kompressionsförhållande 7,16:1. Toppeffekt vid 4.600 varv/minut 4,5 hkr. Utväxlingsförhållande: 1:a växeln 20,3:1, 2:a växeln 10,4:1, 3:e växeln 7,7:1.

Växellåda: CZ med 3 växlar, frigång och kickstart samt fotväxel.

Förgasare: Jikov, typ 2916.

Ram: Strömlinjeformad, med låg, bekväm körställning. Ramen byggd av kalldragna grovt dimensionerade stålrör med yttre och invändiga förstärkningar.

Gaffel: Teleskopgaffel med hydraulisk oljedämpning.

Däck och slangar: Dimension 2,75×19".

Nav: Extra kraftigt utförande med expanderande broms. Bromstrummans diameter å framnavet 100 mm och å baknavet 150 mm. Framhjulsbromsen regleras med handtag på styrstangen och bakhjulsbromsen med fotpedal.

Skärmar: Av stålplåt, 100 mm breda, med förlängd framskärm.

Styre: Bekväm modell, försett med vridbart gasregleringshandtag. Bredd 680 mm.

Sadel: Bred modell med överdel av prima skinn.

Bensintank: Av kraftig svetsad stålplåt, lackerad och randad samt invändigt förtent. Rymmer c:a 8 liter.

Tändning och belysning: CZ svänghjulsmagnet kombinerad med belysningsgenerator för en effekt av 15 watt och 6 volts spänning. Strålkastare med hel- och halvljus samt strömlinjeformad baklykta.

Smörjning: Oljan blandas i bensinen i proportion enligt smörjningsföreskrifterna.

Parkeringsstöd: Specialkonstruerat centralställ i extra kraftigt utförande.

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

Packningshållare: Av kraftig konstruktion.

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

Fotstöd: Kraftig modell med fotstödsgummi. Uppfällbara.

Passageraredyna: Av gummisvamp, överklädd med skinn.

Vikt: 85 kg med full tank.

Inledning

En välskött motorecykel har man störst nytta och glädje av. Det fordras därför att både motor och cykel ägnas fortlöpande tillsyn och skötsel. Större eller mera komplicerade reparationer böra dock utföras av fackman, som står bättre rustad härför genom sin större erfarenhet och bättre verktygsutrustning.

Inkörning

Den fabriksnya motorn är provkörd endast en kort tid. Roterande och övriga för friktion utsatta delar måste därför inköras och *under inkörningstiden, d. v. s. de första 1000 km, bör körhastigheten icke överstiga 45 km/tim.* Skona motorn under denna tid ty därigenom ökas motorns livslängd.

Bränsle

Som bränsle skall *ovillkorligen endast ofärgad ren bensin användas* jämte motorolja av högsta kvalitet. Vi rekommendera »Mobiloil D». Vi varna för användning av färgad bensin eller bensin med spritinblandning t. ex. motyl, lättbentyl etc. ävenså motorolja av sämre kvalitet, då motorn härigenom på kort tid kan demoleras. Vi vilja i samband härmed även avråda från att utan vidare godtaga den färdigblandade bensinen. Kontrollera istället själv att blandningen blir den rätta och att endast olja av högsta kvalitet användes.

Smörjningsföreskrifter

Betr JB, CZ och HVA motorer användes en blandning i proportion 1:20. Till B.S.A. motor användes under inkörningsperioden en blandning i proportion 1:17. Därefter minskas oljemängden ned till proportion 1:20.

Motor:

Motorn smörjes automatiskt genom att erforderlig smörjolkje-kvantitet inblandas i bensinen och någon annan smörjning erfordras ej.

Växellåda:

Utbyte av olja i växellådan på B. S. A., CZ och HVA motorer sker efter var 500 mil. Vi rekommendera härvidlag samma olja som till bränslet alltså »Mobiloil D».

Vid smörjning av växellådan på JB motor användes smörjfett, lämpligen »Mobilgrease nr 2». Vid låga temperaturer kan med fördel en mindre kvantitet motorolja SAE 50 användas i kombination med fett. Obs.! Vanligt s. k. konsistensfett får absolut ej användas. (Första gången bytes fett efter 100 mil därefter efter var 500 mil.)

Transmissionskedjan:

Denna kedja erfordrar på B.S.A., CZ och HVA motorer ingen särskild smörjning då densamma har förbindelse med växellådan och smörjes samtidigt med denna.

På JB motor däremot skall transmissionskedjan första gången smörjas efter 100 mils körning och därefter var 500 mil. Härtill användes samma smörjfett som till växellådan. För att komma åt att smörja lossar man transmissionskåpan och placerar en ordentlig klick fett på kåpans nederdel, så att kedjan kommer att släpa i fett. Alltför mycket fett gör att kopplingen slirar!

Smörjnipplar:

För smörjning av smörjställen som äro utrustade med smörjnipplar användes smörjolja av högsta kvalitet. Vi rekommendera »Mobiloil D». Vid smörjningen användes en vanlig smörjspruta.

Bakre kedjan:

Efter c:a 400 mil avmonteras kedjan och tvättas i fotogen e. d. samt lägges i en blandning av smörjfett och grafit. Denna blandning uppvärms först tills den blivit flytande varefter kedjan får ligga häri c:a 10 min. Den avtorkas därefter med en trasa innan den monteras på motorcykeln.

Gas-, frikopplings- och bromskablar:

Samtliga kablar smörjas genom att man droppar olja i kabelns övre ända och därefter drager i handtaget till dess att olja framtränger i den nedre ändan.

Fram- och bakhjulsnav samt styrlager:

De lager böra rengöras och omsmörjas efter c:a 800 mils körning. Kullagerfett »Mobilgrease nr 5» rekommenderas.

Teleskopgaffeln:

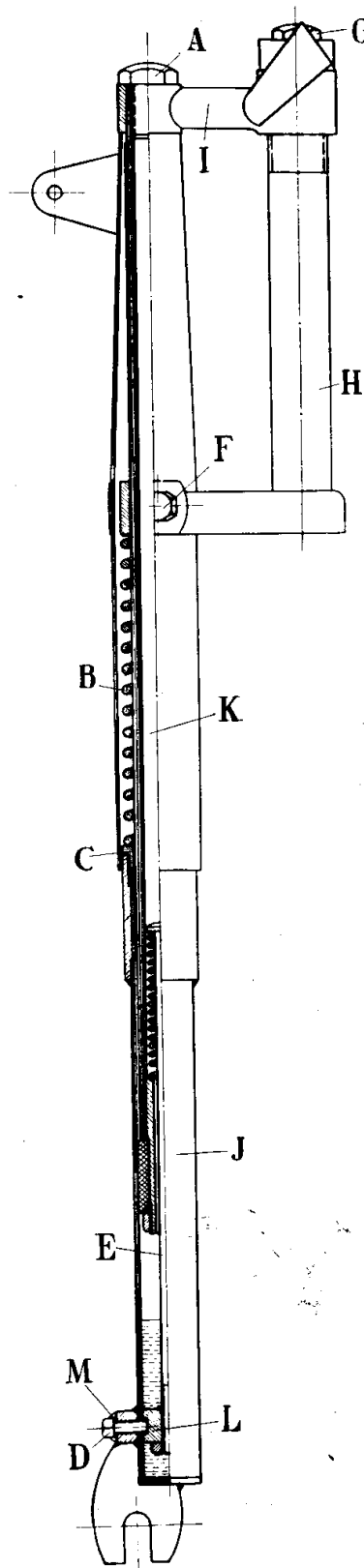
Teleskopgaffeln är försedd med dubbelverkande fjädring, dels med stötdämparfjädrar och dels med olja.

Denna olja, s. k. »stötdämparolja», bytes första gången efter 300 mil och därefter som regel var 500 mil. Vi rekommendera härtill »Mobiloil Artic». Om oljenivån i oljehuset av någon anledning skulle sjunka påverkar detta menligt teleskopgaffelns fjädring och ny olja bör då påfyllas. Avlägsnande av kvarvarande olja bör dessförinnan lämpligen ske.

Byte av olja tillgår så, att skruvarna A och D skruvas ur (se vidst. ill.). Fjädra ned gaffeln upprepade gånger så att oljan fullständigt rinner ur. Skruva därefter åter i skruvarna D och tillse att fiberpackningarna M äro hela samt att de täta ordentligt. När detta är gjort ifylles olja i hålet för skruvarna A med 5 cl. i varje rör.

Teleskopgaffeln bör minst en gång om året demonteras och fullständigt rengöras. Detta tillgår på följande sätt: — ○ ○ ○ ○ ○ —

Lossa skruvarna A och muttern G samt tag av gaffelkronan I. Skruva av övre styrlagerskålen och drag ur gaffeln från styrhuvudet på motorcykeln. Teleskopgaffeln placeras därefter med gaffelröret H i spänn i ett skruvstycke. Skruvarna D borttagas varefter man drager ut underröret J så långt att muttern C blir åtkomlig och kan lossas. Här- efter kan underröret J helt utdragas. Lossa sedan skruvarna F och drag ut innerröret K. Härvid måste tillses att innerrörets slipade yta ej skadas. När teleskopgaffeln är helt isärmon- terad tvättas och rengöras delarna noga med lämpligt rengöringsmedel



t. ex. fotogen eller bensen varefter stötdämparfjädrarna B inpackas i kullagerfett. Till användning härvid rekommendera vi »Mobilgrease nr 5».

Härefter vidtager ihopmonteringen av teleskopgaffeln. Härvid bör observeras att, för att få skruven D att passa i bussningen L i nedre ändan av stötstången E, är det lämpligt att använda en järntråd c:a 60 cm. lång och 1/2" tjock. Denna föres ned i innerröret K och pressas emot stötstången E till dess att bussningens urfrästa del ligger mitt för hålet för skruven D. Denna skruvas i varefter gaffeln i övrigt monteras, vilket tillgår på samma sätt som förut beskrivits angående isärmonteringen, fastän i omvänd ordning.



Start och växling

Bensinkranen under tanken öppnas. Flödarstiftet på för-gasaren nedtryckes tills bränsleblandningen börjar flöda över. Gasreglaget öppnas till hälften och luftspjället stänges. Betr. JB motorn bör man starta denna med luftspjället öppet. Är motorn varm bör den ej heller flödas, då den i så fall får för fet bränsleblandning och blir svårstartad.

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

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

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

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

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

På JB motor, som i olikhet mot B.S.A., CZ och HVA motorer, är försedd med 2 växlar, blir förfarandet liknande fast man här bör observera att 1:sta växeln ligger uppåt och 2:dra växeln nådåt med friläget emellan. På JB liksom på HVA motor skall samtidigt som fotväxelspaken förës i 1:ans läge, frikopplingshåndtaget sakta släppas så att växel-hjulen kugga i varandra. På B.S.A. och CZ kan fotväxelspaken däremot direkt föras i sitt läge sedan motorn är frikopplad.

Motorns skötsel

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

Kontrollera ofta att motorn är stadigt fäst vid ramen! Otillåtna vibrationer och dämpmed för tidiga materialutmattningensföreteelser undvikas därigenom.

Cylinder och kolv:

Skulle motoreffekten efter en längre tid avtaga kan detta bero på sotbildning i gaskanalerna. Sotning av motorn är då nödvändig och tillgår på följande sätt: Avtag bensintanken, lossa avgasmuttern och montera av cylindern. Skrapa försiktigt bort sotbildningen från kolven och kolvringspåren, utbyt eller rengör kolvringarna samt rengör gaskanalerna i cylindern. Betr. kolven bör denna skrapas mycket lätt och efteråt putsas med fin smärgelduk. Rengöringen utföres försiktigt, så att icke sotrester och smuts falla ned i vevhuset och anställa skador. Detta undvikas genom att före nedmonteringen noga rengöra cylinder och vevhus utvändigt samt efter att cylindern är borttagen övertäcka vevhusöppningen med en trasa eller dylikt. Vid hopmonteringen skola samtliga delar vara väl rengjorda samt kolv, kolvringar och kolvbult inoljade. Avgasrör och ljuddämpare skola samtidigt väl rengöras och befrias från sot. Tillse att kylflänsarna på cylindern alltid hållas rena från vägsmuts och dylikt, då motorn i annat fall lätt blir överhettad och därigenom utsliten i förtid. Man bör även alltid använda tändstift med rätt värde. Vi hänvisa till vår rekommendationstabell över tändstift på nästa sida.

Om kolringarna äro förslitna, d. v. s. om ringarnas öppningar mellan ändarna äro större än 0,5 mm, böra de utbytas. Kontroll av detta avstånd sker på så vis att kolringen skjutes ned en bit i cylindern. En ny kolring skall vid dylik kontroll hålla ett avstånd mellan ändarna på 0,2 mm.

Kontrollera samtidigt slitaget i cylindern. Cylindern bör omslipas om slitaget överstiger 0,2 mm i diameter.

Innan cylindern åter påmonteras tillser man att cylinderpackningarna äro hela då de annars skola utbytas mot nya.

Förgasaren:

Förgasaren skall med jämna mellanrum eller efter längre körningar avmonteras samt isärtagas och rengöras i bensin. Speciellt luftfiltret fordrar noggrann rengöring och bör där- efter doppas i motorolja vilken får avrinna.

Man bör även kontrollera koningen på flottör- och trottelnålarna. Om denna är nedsliten arbetar förgasaren ojämnt och nålen bör utbytas.

Tändstiftet:

Om motorn går ojämnt eller minskar i kraft kan detta ha sin orsak i att tändstiftet är igensotat, igenoljat eller att avståndet mellan tändstiftspolerna blivit för stort. Tändstiftet uttages och rengöres och avståndet mellan polerna kontrolleras. Rätt avstånd är 0,5 mm.

Rekommendationstabell för tändstift

Motor- cykel typ	Motor	T ä n d s t i f t			
		Märke	Typ	Gängdiam.	Vårt kat. nr
M 71	B. S. A. 125 cc	K. L. G.	F 50	14 m/m	7790
		Champion	L-10		7794
		Lodge	C 14		7797
M 75	JB 128 cc	K. L. G.	M 60	18 m/m	7793
		Champion	8-C om-D		7796
		Lodge	C 3		7798
M 80	HVA 120 cc	K. L. G.	M 50	18 m/m	7792
		Champion	7		7795
		Lodge	C 3		7798
M 200	CZ 125 cc	K. L. G.	F 50	14 m/m	7790
		Champion	L-10		7794
		Lodge	C 14		7797

Svänghjulsmagneten:

Tabell över de svänghjulsmagneter som monteras i Monark mc:

Motor-cykel typ	Motor	Magnet	U t f ö r a n d e		
			Spän-ning	Effekt	Avstånd mellan avbr.-kontakterna i mm
M 71	BSA 125 cc	Wico	6 v.	24 w.	0,55
M 75	JB 128 cc	Stensholms	6 v.	30 w.	0,35—0,45
M 80	HVA 120 cc	»	6 v.	30 w.	0,3—0,4
M 200	CZ 125 cc	CZ	6 v.	15 w.	0,3—0,4

Justering av avbrytarkontakterna: (Stensholms och CZ magneter)

Avbrytarkontakterna böra kontrolleras var 300 mil. Man tar därvid bort magnetkåpan och tändstiftet och vrider svänghjulet så att avbrytaren blir synlig och de båda kontakterna äro skilda från varandra. Då skall avståndet mellan kontakterna vara enligt ovanstående tabell.

Avståndet kan regleras genom justering av kontaktskruven och kontrolleras med ett härför avsett bladmått. Vid justering av kontakten lossas låsmuttern och kontakten vrides till dess avståndet är enligt ovanstående tabell varefter låsmuttern fastdrages.

Oxiderade eller ojämna kontakter måste rengöras med en mycket fin fil (s. k. magnetfil). Sandpapper eller smärgelduk får icke användas. Av stor vikt är, att olja och bensin icke inkommer mellan kontakterna, som äro mycket känsliga härför.

Justering av avbrytarkontakterna: (Wico magnet)

Kickstartveven tryckes ned till dess att avståndet mellan avbrytarkontakterna intagit sitt största inbördes avstånd. Skulle avståndet efter kontroll behöva justeras tillgår detta så att man lossar den övre fästskruven för avbrytarkontakten och justerar avståndet med den undre.

Tändlägesinställningen:

Kolvens läge mätt i mm från dess topp till cylinderns överkant, då rätt tändning sker.

Motorcykel- typ	Motor	Magnet	Mått
M 71	BSA 125 cc	Wico	6,75 mm
M 75	JB 128 cc	Stensholms	4,5 »
M 80	HVA 120 cc	»	4,5 »
M 200	CZ 125 cc	CZ	4,0 »

(Stensholms och CZ magneter)

Om ankarplattan av någon anledning tages ur sitt läge och densamma ånyo inmonteras skall plattans märkning sammanfalla med motsvarande märken på vevhuset. Tändning sker härvid när kolven befinner sig i det läge som ovanstående tabell visar.

Inmonteras en helt ny ankarplatta måste förtändningen på nytt kontrolleras genom att i själva tändögonblicket mäta in avståndet mellan kolvens topp och cylinderns överkant. (enl. ovanst. tabell). Tändögonblicket hos magneten fastställs genom att införa ett tunt silkespapper mellan avbrytarkontakterna. När kontakterna öppnas d. v. s. när tändningsimpulsen utlöses, lossnar papperet vid lätt dragning i detsamma.

Ett villkor för rätt inställd tändning är en rätt monterad ankarplatta. Demontera därför endast i nödfall densamma.

(Wico magnet)

Justering av tändningsinställningen på Wico svänghjuls-magnet tillgår på så vis, att man lossar de tre fästskruvarna för magnetkåpan och vrider denna i riktning enligt följande:

1. Vid lågtändning d. v. s. vid mindre avstånd än 6,75 mm, åt höger.
2. Vid högtändning d. v. s. vid större avstånd än 6,75 mm, åt vänster.

Denna justering upprepas tills man erhållit det rätta avståndet d. v. s. 6,75 mm.

Felsökning och reparation av svänghjuls-magnet:

Motorn startar ej, arbetar oregelbundet eller stannar plötsligt.

Undersök först om avståndet mellan avbrytarkontakterna är det rätta (se tabell). Om så befinnes nödvändigt justera detsamma enligt föregående anvisning. Undersök sedan om tändkabeln är skadad eller om den lossnat från anslutningen på magneten eller tändstiftet. Om kabeln är skadad, så byt ut den, och om den lossnat skruva fast den. Om kabeln är felfri skruva ut tändstiftet. Fäst åter tändkabeln vid tändstiftet och lägg detta mot motorns gods samt dra motorn runt genom att trampa på kickstarten. Om gnistor då ej hoppa över mellan elektroderna kan felet bestå i att avståndet mellan dessa är för stort eller tändstiftet igenoljat. Man skall då justera elektrodavståndet till 0,4—0,5 mm samt rengöra det igenoljade eller smutsiga tändstiftet eller om så behövs utbyta detsamma. Om vid ovannämnda prov inga gnistor slå över mellan elektroderna, lossas tändkabeln från tändstiftet och man provar om gnistor uppstå mellan kabeländan och motorns gods. då kabeln hålles 2—3 mm härifrån.

Uppstår kraftiga gnistor då motorn drages runt beror felet på att tändstiftet är defekt och skall då utbytas mot ett nytt. Om dessa åtgärder vidtagits, och felet trots detta ej eliminerats bör magnetapparaten undersökas av fackman för kontroll även av övriga detaljer.

Strålkastare och baklykta:

Reflektorns spegelyta får under inga omständigheter vidröras. Den ytterst noggrant polerade silverytan blir nämligen vid minsta beröring fläckig och kan sedan ej lämna samma ljusflöde som tidigare. Om trots all försiktighet fläckar uppstått, får man ej putsa med annat än ren bomull.

Då en ny glödlampa sättes i strålkastaren bör densamma noga avtorkas enär annars kvarvarande fettrester förgasas vid värme och så småningom bildar en matt hinna på reflektorns yta.

Glödlampor med andra data, än de i tabellen på nästa sida angivna få icke användas.

Om någon av glödlamporna gått sönder måste den genast utbytas, då annars den andra glödlampan får allt för hög spänning och på kort tid kan förstöras.

*Tabell utvisande de glödlampor som användas
till Monark motorcyklar*

Motorcykel			Glödlampa					
Typ	Motor	Magnet	Till "Robo" strålkastare			Till "Stensholms" strålkastare		
			Socket	V	W	Socket	V	W
M 71	BSA 125 cc	Wico	BA 15 d	6	25/25	BA 20 d	6	25/25
M 75	JB 128 cc	Stensholms	BA 15 d	6	25/25	BA 20 d	6	25/25
M 80	HVA 120 cc	Stensholms	BA 15 d	6	25/25	BA 20 d	6	25/25
M 200	CZ 125 cc	CZ	BA 15 d	6	15/15	BA 20 d	6	15/15
			Till "Corda" baklykta			Till "Stensholms" baklykta		
M 71	BSA 125 cc	Wico	BA 15 s	6	3	BA 9 s	6	2,4
M 75	JB 128 cc	Stensholms	BA 15 s	6	3	BA 9 s	6	2,4
M 80	HVA 120 cc	Stensholms	BA 15 s	6	3	BA 9 s	6	2,4
M 200	CZ 125 cc	CZ	BA 15 s	6	3	BA 9 s	6	1,5

Justering av bromsen:

Bakhjulsbromsen justeras med den på bromsstången befintliga vingmuttern vilken spänner emot bromsarmen på baknavet. Framhjulsbromsen justeras med justerskruven på bromsskölden.

Justering av kopplingen:

Det inträffar stundom, att wiren efter en tids användning förlänges något så att kopplingen ej påverkas, då kopplingshandtaget drages inåt.

Betr. JB, CZ och HVA motorer justeras kopplingen med justerskruven som på JB och HVA motorer är belägen ovanpå vevhuset och på CZ under detsamma. På CZ motor kan man dessutom justera kopplingen ytterligare genom en justerskruv på yttre lamellskivan. Locket till transmissionshuset måste därvid avtagas.

På B.S.A. motor justeras kopplingen med den å kopplingskivan befintliga justerskruven. Detta göres genom att lossa stoppmuttern från frikopplingskivan och draga åt justerskruven med en skruvmejsel.

Skulle kopplingen efter justering ändå icke fungera måste korklamellerna eventuellt utbytas. Vid all justering måste tillses att ett visst glapp förefinnes vid frikopplingshandtaget, då annars risk föreligger att lamellerna slirar.

De vanligaste felen och deras avhjälpan

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

A. *Motorn går ej igång*

1. Bensintanken är tom.
2. Kontrollera att bensinkranen öppnats och att bensintillförseln är obehindrad.
3. Genom för kraftig flödning av förgasaren och upprepade nedtrampningar av kickstarten har motorn fått för mycket bensin. Skruva bort tändstiftet och trampa ned kickstarten några gånger så att den överfeta gasblandningen luftas ut. Härvid skall gasen vara stängd.
4. Smuts eller vatten kan hava inkommit i bensinröret, förgasaren eller munstycket. Skruva av bensinröret vid förgasaren. Tag ut munstycket och genomblås det med t. ex. en cykelpump. Använd ej ståltråd eller dylikt, då även den minsta skada på munstycket inverkar på bränsleförbrukningen.
5. Tändstiftskabeln är lös. Kabeln fastsättes.
6. Tändstiftet är nedoljat eller tändstiftspolerna ha blivit ärriga. Stiftet rengöres med bensin och en stålborste eller utbytes eventuellt mot ett nytt.
7. Magnetapparaten ger inga gnistor. Se sid. 14 felsökning och reparation av svänghjuls magnet. Ett av de vanligaste felen är överslag mellan tändstiftspolerna och detta beror oftast på att någon sotflaga satt sig fast mellan dessa.

B. *De vanligaste orsakerna till att motorn arbetar ojämnt äro*

1. För löst fastskruvat, ärrigt eller nedoljat tändstift. Tändstiftet åtdrages eller utbytes.
2. Isoleringen på tändstiftet är sönder. Tändstiftet utbytes.
3. Motorn får icke tillräckligt med bränsle. Undersök om munstycket är rent och bensinröret i ordning. Eventuellt vatten eller smuts i förgasaren avlägsnas.
4. Felaktigt inställd tändning kan vara anledningen till ojämn gång i motorn. Vi hänvisa till sid. 13 där justering av tändningen är behandlat. Vi rekommendera dock absolut justering av fackman i de fall tändningsfel föreligga.

C. *Motorn arbetar i »fyrtakt»*

(d. v. s. tändning sker endast varannan gång kolven när toppläge)

1. Förgasaren lämnar för fet gasblandning, vilket bevisar att munstycket är för stort. Munstycket utbytes mot ett mindre.
2. Mekaniska felaktigheter i förgasaren. Vi rekommendera undersökning och justering av fackman.
3. Magnetens tändning icke i rätt tid. Brytarspetsarna eller avbrytararmen ha blivit nötta. Se sid. 13 justering av avbrytarkontakterna.

D. *Motorn drager icke eller förlorar i effekt*

1. Kopplingen slirar. Se sid. 16. (Justering av kopplingen.)
2. Motorn får icke tillräckligt med bränsle. Orsaken är antingen felaktigt munstycke eller förtäppning i bensinröret.
3. Tändningen är felställd. Se sid. 13. Vi rekommendera justering av fackman.
4. Cylindern och avgasröret fulla med sot, söndriga eller beackade kolvringar. Se sid. 11. (Rengöring av cylinder och kolv.)

E. *För stor bränsleförbrukning*

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

stycket får emellertid icke vara för litet, då gasblandningen blir för fattig, vilket i sin tur kan förorsaka varmgång och »kärving».

F. *Störande ljud.*

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

Även förslitna vevstakslager och axellager kunna orsaka knackande ljud. Om detta skulle vara fallet är det av största vikt att utbyte av lager omedelbart sker, då ett felaktigt lager kan leda till deformation även av motorn i övrigt.

Vid för hög tändning uppkommer s. k. tändningsknack vilket avhjälpes genom justering av tändningen (sid. 13). Ävenså kunna störande ljud uppkomma på grund av att kedjan mellan motorn och bakhjulet förlängt sig och slår emot kedjeskyddet. Kedjan sträcket eller utbytes om så erfordras.

GARANTIBEVIS

för Monark Motorcykel typ M.....

Ram nr	M o t o r	
	Märke	Nr

Garantin gäller under 6 månader från försäljningsdagen under nedan angivna villkor.

Vi förbinda oss att under garantitiden reparera eller utbyta sådana delar som på grund av material- eller fabriktionsfel blivit felaktiga. Härvid förutsättes att den felaktiga delen eller om så erfordras hela motorcykeln, med betald frakt sändes oss för undersökning. Vi förbehålla oss att avgöra huruvida och i vilken omfattning gratis utbyte eller reparation är berättigad.

Vi ansvara icke för reparationer utförda på andra verkstäder och vi betala icke heller dylika reparationer. Kontant ersättning för felaktiga delar lämnas i intet fall.

I garantin ingår icke gummiutrustning eller tillbehör. För skador på personer eller egendom, orsakade av felaktigheter på motorcykeln, ansvaras icke.

Detta garantibevis måste alltid företes vid alla slag av reklamationer och skall åtfölja motorcykeln eller den del som reklameras.

AB Cykelfabriken Monark

VARBERG

Motorcykeln såld den / 195

.....
Säljare

Innehållsförteckning

Illustration o. specifikation över Monark motorcyklar	2—6
Inledning	7
Inkörning	7
Bränsle	7
Smörjningsföreskrifter	7—10
Motorn	7
Växellådan	7—8
Transmissionskedjan	8
Smörjnipplar	8
Bakre kedjan	8
Gas-, frikopplings- och bromskablar	8
Fram- och bakhjulsnav samt styrlager	8
Teleskopgaffeln	9—10
Start och växling	10—11
Motorns skötsel	11—16
Cylinder och kolv	11—12
Förgasaren	12
Tändstiftet	12
Rekommendationstabell över tändstift	12
Svänghjulsmagneten	13
Justering av avbrytarkontakterna	13
Tändlägesinställning	14
Felsökning och reparation av svänghjulsmagnet	14—15
Strålkastare och baklykta	15
Tabell över glödlampor	16
Justering av bromsen	16
Justering av kopplingen	16
De vanligaste felen och deras avhjälpande	17—19
Garantibevis	20

