

The BSA logo features the letters 'BSA' in a bold, italicized, sans-serif font. To the left of the letters is a stylized winged emblem consisting of three horizontal bars of varying lengths, creating a sense of motion or speed.

BSA

HANDBOK



B.S.A. Motor Cycles Ltd. är världens största producent av fyrtaktsmotorcyklar. I Sverige är f.n. (1957) i runt tal 8.000 BSA-motorcyklar i bruk, och varje år säljs i detta land flera maskiner av detta än av något annat märke på 4-taktsområdet.

Denna handbok omfattar samtliga BSA-modeller, som föres i Sverige. I många detaljer avviker givetvis de olika modellerna från varandra, men vid handbokens användande bör likväl inga förväxlingar uppstå, då i alla förekommande fall tydligt angivits, vilken modell som beröres.

Här följer en översikt av de olika grupperna av BSA-modeller.

C-modeller: Typ C II G och C 12 med 250 cc toppventilmotor, 4-växlade. Äldre C 11-typer med tre växlar är fortfarande i stort antal i bruk. 250 cc modell C 10 i samma grupp har sidventilmotor.

B-modeller: Typ B 31 350 cc och B 33 500 cc med toppventil motorer. Av den sistnämnda är "B 33 Standard" av äldre årsmodell utan bakhjulsfjädring. "B 33 Swing" har svängarmsfjädring och "B 33 Superswing" svängarmsfjädring och fullnavsbromsar. Till B-gruppen hör också de berömda sportmaskinerna 350 cc "B 32 Gold Star" och 500 cc "B 34 Gold Star" samt 500 cc "B 34 Competition". Det kan nämnas, att B 33 är den mest förekommande 4-taktaren i Sverige.

M-modeller: Typ M 20 500 cc och M 21 600 cc med sidventilmotorer. Till denna grupp hör också M 33, som har ram av M-modell men toppventilmotor av B-modell.

A-modeller: Medan alla de föregående har encylindriga motorer, är samtliga A-modeller tvåcylindriga. Typ "A 7 Twin" 500 cc har det vanliga standardutförandet, medan 500 cc "A 7 Shooting Star" har ett för högre prestation trimmat utförande. 500 cc "Star Twin" är en äldre föregångare till "Shooting Star". 650 cc "A 10 Golden Flash", känd bl.a. som polismotorcykel, är berömd för sin snabbhet och sina utomordentliga köregenskaper. 650 cc "A 10 Road Rocket" är en högtrimmad version av "Golden Flash".

Utförlig beskrivning med datauppgifter om de moderna BSA-modellerna finns i välillustrerade prospekt, som tillhandahålles av återförsäljare i alla delar av landet samt av generalagenten

AB E. FLERON
Malmgatan 4-8 Malmö
Tel. 72 3 85

Avdelningskontor:

MOTOR-FLERON
STOCKHOLM
Kommendörsgatan 12-14
Tel. 63 01 75

MOTOR-FLERON
GÖTEBORG
Friggagatan 3
Tel. 1509 04

MOTOR-FLERON
SUNDSVALL
Trädgårdsgatan 1
Tel. 11 9 91

MANÖVRERING AV MOTORCYKELN

Det är nödvändigt, att föraren gör sig så väl förtrogen med de olika manövreringsorganen, att han kan sköta dem "automatiskt". De visas schematiskt på nedanstående bild. I de flesta fall är manövreringssättet självklart, men följande påpekande kan vara föraren till hjälp.

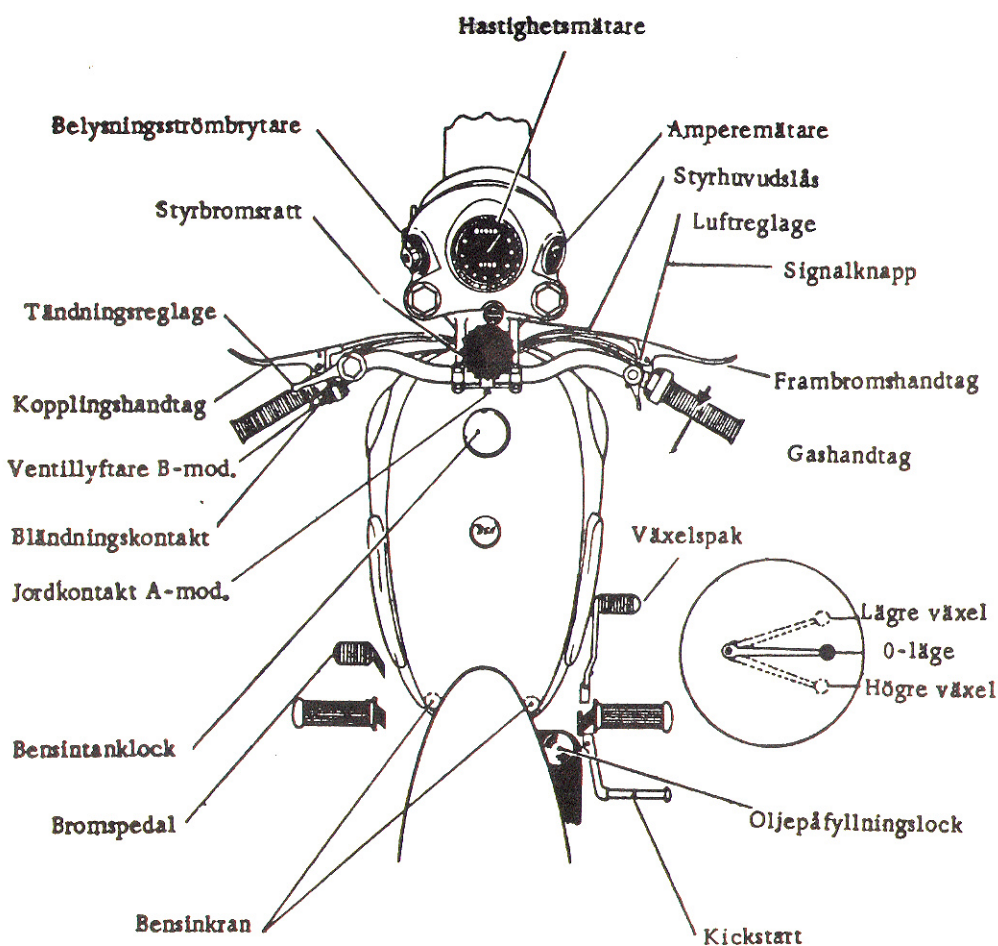


Fig. 1. Manöverorgan.

Belysningsströmbrytare. Läge L = parkerings- och bakljus. Läge H = Hel- och bakljus.

Styrbromsratten lossas medelst vridning åt vänster, tilldrages medelst vridning åt höger.

Tändningsreglage. För högtändning skjut spaken framåt, för lågtändning drag spaken bakåt. (På mod. tidigare än 1955 är förhållandet motsatsen.)

Kopplingshandtag. För urkoppling tryck in kopplingshandtaget.

Ventillyftarbandtaget påverkar avgasventilen vid tryck inåt.

Bländningskontakten är placerad t.v. på styret.

Bensintanklock. För att öppna locket, vrid åt vänster tills spärren tar emot. Tryck ned och vrid åter till vänster så långt som möjligt, varefter locket lyftes upp. Locket påsättes genom att trycka nedåt och vrida åt höger så långt det går.

Bromspedal. Genom trampning med foten påverkas bromsbackarna bak genom ett bromsstag eller en wire.

Amperemätare. Vid körning skall visaren alltid ligga över O-läget mot +.

Luftreglage. Lufttrottnen är öppen, när spaken dragits helt bakåt.

Signalknappen är placerad på styrets högra del.

Frambromshandtag. Genom att trycka handtaget inåt, påverkas frambromsen.

Gashandtag. Gastrottnen öppnar när handtaget vrides bakåt.

Fotväxelspak. Lyft pedalen för växling till lägre växel och trampa ned den för växling till högre (se "Igångsättning och växling").

Oljepåfyllningslocket avskruvas åt vänster och påskruvas åt höger.

Kickstartspedal. Se "Start av motorn".

Bensinkranarna. Bensinkranarna finns på tankens bakre del. De har en räfflad mutter och en 6-kantmutter. För bränsletillförsel tryckes den räfflade muttern in, för bränsleavstängning intryckes 6-kantmuttern. På C-modeller öppnas bensinkranen genom att dra ut muttern och vrida den till vänster. Avstängning sker genom vridning till höger, varpå muttern trycks in. A-modellerna har två kranar. När endast en kran användes, tömmer blott en del av tanken. Andra delen av tanken fungerar då som reserv och tages i bruk, när den andra kranen vrides på. På B- och M-modellerna har den övre delen av kranen en arm med vilken reservtanken öppnas, när armen vrides på "RES". För normal körning skall kontrollarmen givetvis icke stå på RESERV.

Följande organ syns ej på bilden:

Flödarknappen sitter ovanpå förgasarens flottörhus.

Tändningsavstängning på A-mod. Denna finns till vänster på styret i form av en knapp, som, när man trycker in den för några sekunder, stannar motorn.

KÖRNING

Start av motor

Balanseringen av maskinen underlättas, om man ställer sig grensle över den, när man startar. Kontrollera att växeln ligger i friläge, d.v.s. mellan 1 : a och 2 : a växeln. (Observera: om växeln är inlagd, kommer maskinen att föras framåt, när kicken trampas ned.) När motorn är kall, skall förgasaren först flödas. Stäng luftreglaget, sänk tändningen något och vrid på gas en aning. Tryck nu ner kickstartpedalen, tills Ni känner kompressionen, tryck in ventillyftaren och trampa ner kicken ytterligare, tills kompressionläget just passerats, släpp ventillyftaren, låt kicken återgå till toppläget och trampa så kicken kraftigt nedåt.

Detta sätt att starta bör alltid användas, då motorn härigenom roterar över flera kompressionslag.

Vid start av kall motor skall lufttrottnen vara stängd. Vid start av varm motor skall lufttrottnen vara öppen. Under körning skall lufttrottnen normalt alltid vara öppen.

Om tändningsreglage finns, skall detta vid normal körning alltid stå på högtändning. Är maskinen mycket tungt lastad, kan tändningen emellertid sänkas en aning. Rätta skötseln av detta reglage kommer med erfarenheten.

C-modeller. Vrid om tändningsnyckeln till läge ING. och förfar som ovan beskrivet, bemärk dock att här finns inget luftreglage för förgasaren. Om batteriet är urladdat, kan start och körning ske om tändningsnyckeln vrides till läge EMG = (nödläge). Körning å detta tändningsläge får endast ske under kortare körsträcka och med högst 50 km toppfart.

Igångsättning o. växling

1 : a växeln. Tryck in kopplingshandtaget (d.v.s. urkoppla) och för växelspaken uppåt till högsta läge. Om man märker svårigheter att lägga in 1 : a växeln, när motorn går på tomgång, för maskinen framåt och bakåt och vidhåll ett lätt tryck på växelspaken, tills Ni känner att växeln går in. Drag på gas en aning och släpp sakta kopplingsreglaget. Låt maskinen accelerera till lämplig hastighet. 2 : a växeln. Stryp gasen, tryck in kopplingshandtaget, trampa växelspaken nedåt, släpp sakta kopplingshandtaget helt och dra samtidigt på gas. 3 : e och 4 : e växeln: samma förfarande.

Att växla från högre till lägre växel. Stryp gasen något, tryck in kopplingshandtaget och för växelspaken uppåt, tills växeln går in, släpp sakta kopplingshandtaget helt och drag samtidigt på gas.

INKÖRNINGEN

Inkörningsperioden är den viktigaste i motorns liv. De första 150 milen måste maskinen köras försiktigt. Det är betydelsefullt, att maskinen köres in rätt med hänsyn till dess framtida prestationsförmåga, hållbarhet och bränsleförbrukning. Kör aldrig med fullt gaspådrag i någon växel utan använd endast halv frottöppning. Kör in maskinen på icke alltför backiga vägar. Låt aldrig hastigheten överskrida 60 km/tim. Växla ner i backar och snäva kurvor. Undvik segdragning av motorn. Låt ej motorn gå för länge, när maskinen står stilla, kylningen blir nämligen då ej så effektiv som under körning. Kontrollera emellanåt att alla muttrar och skruvar är ordentligt åtdragna.

Håll oljetanken väl fylld under inkörning. Snålhet med olja kan stå Er dyrt. Körning med för låg oljenivå medför, att oljan blir för varm. Man måste ihågkomma, att oljan ej blott smörjer utan även kyler, och en ny motor blir alltid varmare än en väl inkörd sådan. Efter de första 25

milen skall oljan avtappas, ny olja påfyllas och filtret rengöras. Upprepa denna procedur efter 100 mil, och därefter varje 200: e mil. Rätta oljesorterna är angivna i "Smörjningstabellen" i slutet av handboken.

Vid inkörning rekommenderas toppolja i bensinen. Även senare, om sprithaltiga bränslen användes, bör toppolja begagnas. Vid oljebyte spolas vevhuset med sköljolja, innan ny olja påfyllles.

SMÖRJNINGSSYSTEMET

Smörjningssystemet för motorn är av torrsumptyp (Fig. 2 och 3) och regleras genom en dubbel kugghjuls-pump, som är placerad i vevhusbotten. Alla oljevägar är invändiga utom tillförsel, och returrören från tanken samt oljematningen till vipparna. Oljan flyter genom ett filter från tanken till oljepumpen förbi tryckventilen till kamhjulens och genom den ihåliga motoraxeln till vevlagret.

På A-modellerna går oljan genom en backventil till sidolagret på kamsidan och därifrån genom den ihåliga motoraxeln till vevlagren. Kamhjul och kamaxel smörjes genom en annan invändig oljekanal som går via oljepumpens reduceringsventil.

Efter att ha smort vevlagret cirkulerar oljan genom motorn i form av dimma; oljan rinner sedan genom ett filter till vevhusbotten där den uppsamlas. Genom kulventil C återföres den med returröret till tanken. På A-, B- och M 33-modellerna matas oljan till vippar och vipparmspindlar genom ett rör som förbindes med returröret vid tanken.

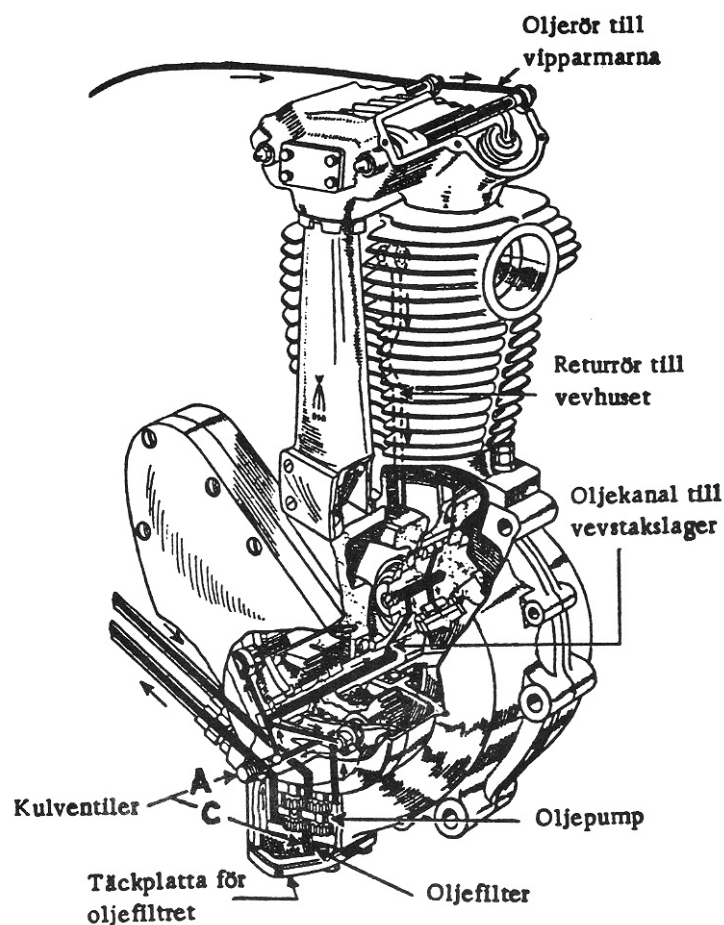


Fig. 2. Smörjningssystem hos 1-cyl. motor.

Kulventilerna. Om kulventilen A (Fig. 2) släpper igenom olja från tanken till motorn, då maskinen står stilla, lossas skruven, som håller denna ventil, och fjädern och kulan avlägsnas. Rengör kulan och dess säte, och återinsätt dessa delar. Om man vill försäkra sig om att säte och kula fungerar riktigt, lägger man kulan i dess säte och knackar till lätt med en hammare, varvid man kan se, om kula och säte passar väl tillsammans.

Om kulventilen C (Fig. 2) skulle fastna i sitt säte, stänges returvägen för oljan till tanken. För att rätta till felet, avlägsnas täckplattan B under pumpen, en ståltråd stickes in i ventilöppningen, så att kulan lyftes. För att kontrollera att oljan cirkulerar i smörjningssystemet, tar man av påfyllningslocket på tanken, medan motorn är i gång. Man skall då kunna se olja spruta från vevhusets returrör.

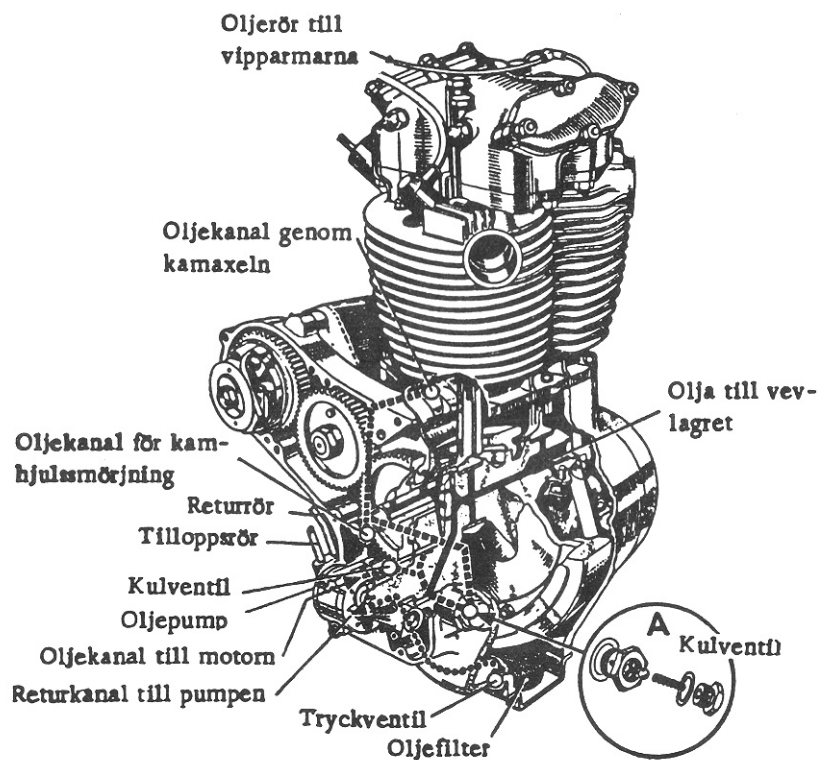


Fig. 3. Smörjningsystem hos 2-cyl. motor.

A-modeller (Fig. 3). En kulventil finns mellan pumpens matningssida och balanspartiet. Den är avsedd att kontrollera trycket i matningssystemet och måste regelbundet undersökas -låt oss säga varje 150:e mil- för att man skall vara säker på att icke smutspartiklar eller dylikt hindrar ventilens funktion. Denna ventilens konstruktion framgår av Fig. 3A. Om den demonteras, skall dess delar omsorgsfullt rengöras, innan de monteras igen. Se till att packningarna är hela och att 6-kantmuttrarna åtdrages för undvikande av oljeläckage.

Urluftning av oljetanken

Det är viktigt, att urluftningsröret hålles rent för att undvika övertryck i tanken, vilket kan förorsaka oljeläckage vid påfyllningslocket. Rensning av röret kan lämpligen ske med en mjuk ståltråd.

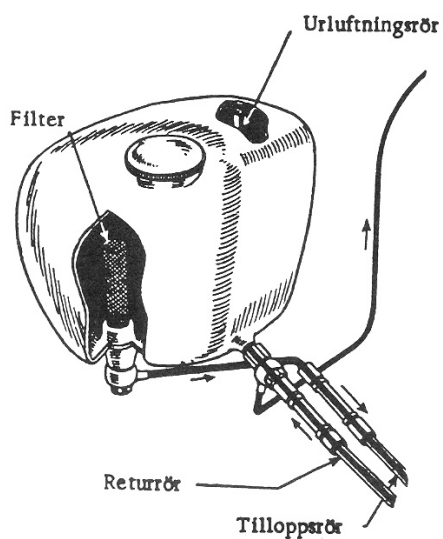


Fig. 4. Oljetanken.

Varje vecka

Oljetanken. Kontrollera oljenivån minst en gång i veckan. Låt den aldrig sjunka under nivåmärket, som är anbragt på tankens utsida. Vid påfyllning skall tanken fyllas ungefär till 3 cm under påfyllningslocket. (Om tanken fylls helt, tränger överskottsolja ut.)

Däck. Kontrollera lufttrycket med lufttrycksmätare; vid behov pumpas ringarna till rekommenderat tryck. (Se tabellen "Tekniska data".) Undersök däckens, avlägsna små stenar, metallpartiklar o. dyl., som fastnat.

Växellåda. Kontrollera oljenivån, påfyll vid behov olja till rätt nivå, d.v.s. till nivå pluggen på växellådslockets bakre del. Påfyllningslocket finns på högra sidan av växellådan.

Kontrollera och smörj

bromspedal kopplingshandtag och wirar	smörjes med några droppar olja
styrhuvud sadelbultar bakre sidvagnsfäste fjäderlänkar för sidvagnens bakhjulsfjädring	smörjes med några tryck ur fettsprutan

Batteri. Kontrollera batteriet. Batterisyrans nivå skall hållas 6-7 mm över plattorna. Vid påfyllning användes alltid destillerat vatten.

Varje 150:e mil

Naven. Genom nippeln på navet in tryckes fett. 3-4 tryck med fettspruta räcker. Vid för riklig smörjning intränger fett på bromsbanden med menlig inverkan på bromseffekten som följd. Olja får icke användas i naven.

Styrhuvudet. För kontroll av styrhuvudet ställer man en låda eller dylikt under vevhuset, så att framhjulet icke når marken. Sedan kontrollerar man glappet genom att rycka styret fram och tillbaka. Man bör också kontrollera, att styrningen fungerar tillräckligt fritt åt höger och vänster. Vid behov justeras styrhuvudinställningen så som beskrives under rubriken 'styrhuvudet'.

Bromsbackarnas ankarbultar och kambultar smörjes med några droppar olja. 8" frambroms smörjes med fettsprutan. En tryckning är tillfyllest.

Kulventiler (A-modeller). Kulventilen tages ur och rengöres vid behov. (Se anvisningen under "Kulventilerna"- "A-modeller" och illustration Fig. 3A.)

Ventiljustering. Ventilspelet skall kontrolleras, då motorn är kall. (Närmare anvisning under "Ventiljustering" sid. 10.)

Kopplingsarmen. Kopplingsarmen smörjes med fettsprutan. 2-3 tryck är tillfyllest. (Se Fig. 5.) Kontrollera spelet på kopplingshandtaget. Vid svårighet att lägga in växlar lämpligt justeras spelet enl. beskrivning under "KOPPLINGEN".

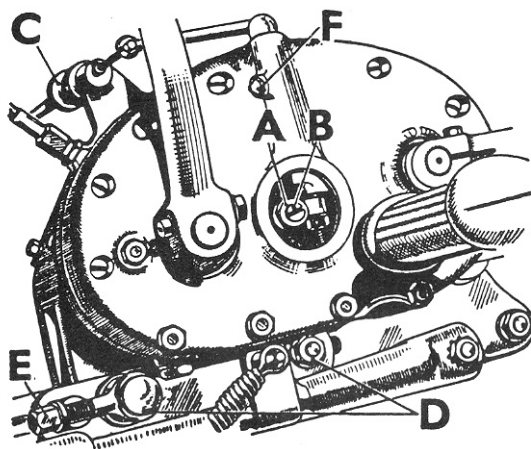


Fig. 5. Kopplingsarmens justering.

Kedjor. Kontrollera transmissionskedjans spänning. Denna kedja skall ha ett spelrum av 13 mm.

Bakkedjan. Med hjulet på sin lägsta punkt i upphängningen skall bakkedjans spel uppgå till max. 32 mm för modeller med teleskopfjädring och svängarm. På modeller med stel ram skall spelet vara max. 20 mm. Är kedjan slakare än angivet, skall den justeras.

Tändstiftet. Tändstiften kontrolleras, rengöres och justeras, om så är nödvändigt. (Se "TÄNDSTIFTET" sid. 21.)

Var 300:e mil

Oljetanken. Oljan avtappas, vilket går bäst efter en körning då motorn är varm. Därefter spolas med sköljolja eller tunn motorolja (icke bensin eller fotogen), och ny olja påfylls. De rätta oljorna återfinnes i smörjningstabell I. Oljefiltret tvättas omsorgsfullt i bensin eller fotogen och återinsättes, sedan det torkat. Plattan under oljepumpen avtages, och nätfiltret tvättas i bensin eller fotogen, torkas och återinsättes.

Växellåda. Avtag inspektionslocket och oljenivåpluggen (eller påfyllningskruven på D- och M-modellerna). Avtappningspluggen under växellådan skruvas ur, och den gamla oljan avtappas, helst efter en körning, då motorn är varm. Växellådan spolas med sköljolja, och ny olja påfylls. Påfyllningen sker genom inspektionslocket till den föreskrivna oljenivån, d.v.s. tills olja utträder genom nivåhålet. På B- och M-modeller fylls olja till underkanten av påfyllningslocket. Föreskrivna oljesorter och mängder anges i smörjningstabellen.

Transmissionsskyddet. Vid behov, påfyll motorolja. Oljenivåpluggen på transmissionskåpens sida tages ur för att undvika överfyllning. Två skruvar i kåpens underkant är rödmålade. Om vi kallar skruven längst fram för nr 1, så blir nr 3 och 5 oljenivå- resp. avtappningsplugg. Innan maskinen tages i bruk igen, drages dessa skruvar ordentligt åt. Under hela proceduren skall maskinen stå på jämn mark. Om man överfyller oljebadet, kan slirning av kopplingen uppstå. Obs! Skruva icke i oljenivåpluggen, förrän eventuell överskottsolja runnit ut!

JUSTERINGAR OCH INSTÄLLNINGAR

Motorn Ventillyftaren (B- o. M-mod.) Ventillyftaren måste alltid ha fritt spelrum för att gå klar från vipparmen (på B-modeller och M-33) eller stötarkragen (på M 20 och M 21) Se Fig. 6 och 7.) -I annat fall uppstår oljud i motorn. Finns ej spelrum, kan avgasventilen icke stänga och blir därigenom bränd. Justeringen på B-modellerna och M 33 försiggår vanligtvis med hjälp av en justerskruv i vipparmskåpan. Ventillyftarmen är fastsatt på sin axel medelst splines och kan avtagas och återanbringas i rätt läge. På modellerna M 20 och M 21 sitter justerskraven på sidan av ventilhuset.

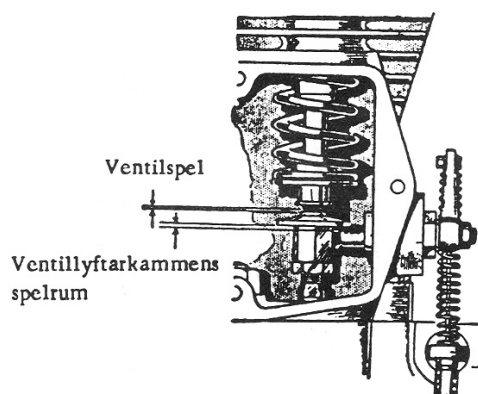


Fig. 6. Ventillyftaren och dess funktion på mod. M 20 och M 21.

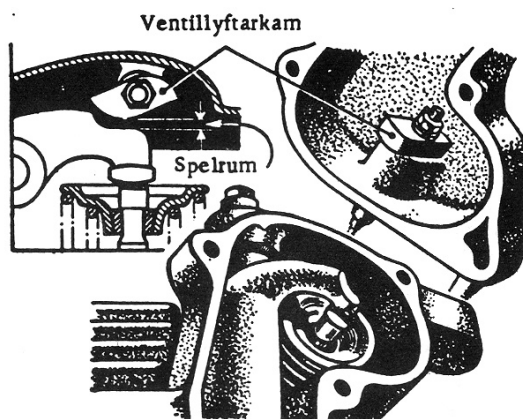


Fig. 7. Justering av ventilspel på B-modeller

Ventiljustering. Vid justering av ventilspelet måste först kontrolleras att ventillyftarens inställning är riktig. Därefter avtages inspektionslocket för ventiljustering samt även tändstiftet. För att kontrollera och justera ventilspelet är det på grund av den särskilda utformningen av kammen nödvändigt att iakttaga följande anvisningar: motorn vrids, tills insugventilen är helt stängd. Detta är rätta läget för att kontrollera och justera ventilspelet på avgasventilen. Man vrider sedan motorn åter något framåt, tills avgasventilens spel eliminerats. Obs! Avgasventilen får ej öppna. Detta är rätta läget för att kontrollera och justera spelet för insugventilen.

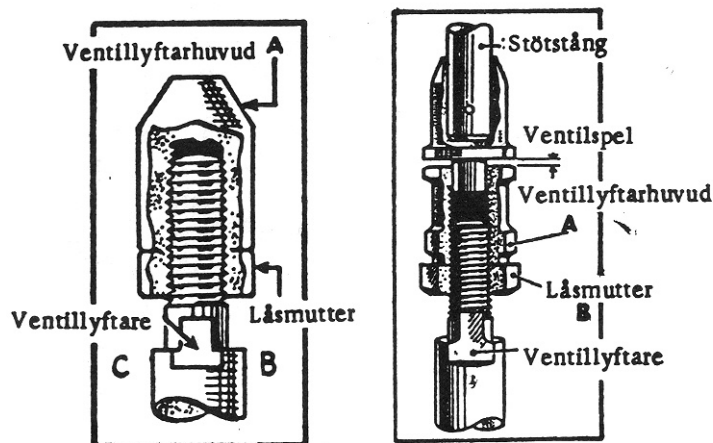


Fig. 8. Ventiljustering.

För B-modeller och M 33 är det tillrådligt, att lyfta stöts tången något med fingrarna, innan man inför ett bladmått för kontroll av ventilspelet (angivet i datatabellen), eljest kan stötstångens tyngd förhindra en korrekt införing av bladmättet och ge orsak till felaktig ventiljustering.

Den egentliga justeringen företages på så sätt, att låsmuttern B (Fig. 8) lossas genom att man med en nyckel håller ventillyftaren om den flata delen, medan ventillyftarhuvudet A skruvas uppåt eller neråt. När spelet är rätt, skall låsmuttern dragas åt mot ventillyftarhuvudet. Spelet kontrolleras en gång till, innan inspektionsluckan sättes på.

På A-modellerna finns inspektionslock till ventillyftareanordningen; det ena framtill, det andra bak på cylindertoppen. Varje lock fästes med fyra skruvar. (Se Fig. 9.)

På mod. C11G vrids motorn, tills kolven nått övre dödpunktläget i kompressionstakten. Båda ventilerna är då klara för justering. Justeringen sker som tidigare beskrivits varvid bemärkes, att justerskruvarna på C11G sitter på vipparmarna. Dessa är åtkomliga, när ventilkåpan avmonterats.

På A-modellerna vrids motorn, tills en av insugventilerna helt öppnar. Den andra insugventilen är då klar för justering. Motsvarande procedur upprepas för justering av den återstående insugventilen, och sedan båda ventilerna justerats, förfäres på samma sätt med avgasventilerna.

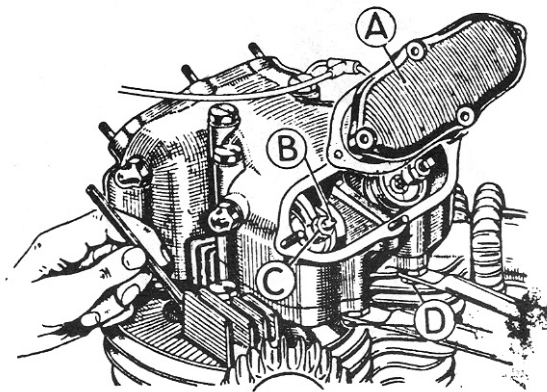


Fig. 9. Ventilinställning och tändinställning.

För att inställa ventilspelet på A-modellerna och C11G förfäres på följande sätt: Låsmuttern C (Fig. 9), som sitter på vipparmen, lossas med nyckeln, som medföljer verktygssatsen. Sedan skruvas justerskruven 'B' uppåt eller neråt, tills rätta spelet mellan ventil och skruv erhållits (eller mellan ventilskaft och vippann på C-modellerna). För att kontrollera avståndet (angivet i datatabellen) använder man bladmått.

När man erhållit rätt ventilspel, hålles justerskruven fast, och låsmuttern åtdrages. Slutligen kontrolleras spelet en gång till för att förvissa sig om, att ingenting ändrats under åtdragningen.

Tändningsinställning

C11G. Vrid motorn tills kolven nått övre dödpunktsläget i kompressionstakten, d.v.s. tills båda ventilerna är stängda. Kolvens läge kontrolleras genom tändstiftshålet.

Båda skruvarna C (Fig. 10) lossas, och avbrytarplattan vrides motsols, tills kontaktpunkterna just öppnar. Sedan åtdrages skruvarna, och man kontrollerar, att kolven fortfarande är i övre dödpunktsläget.

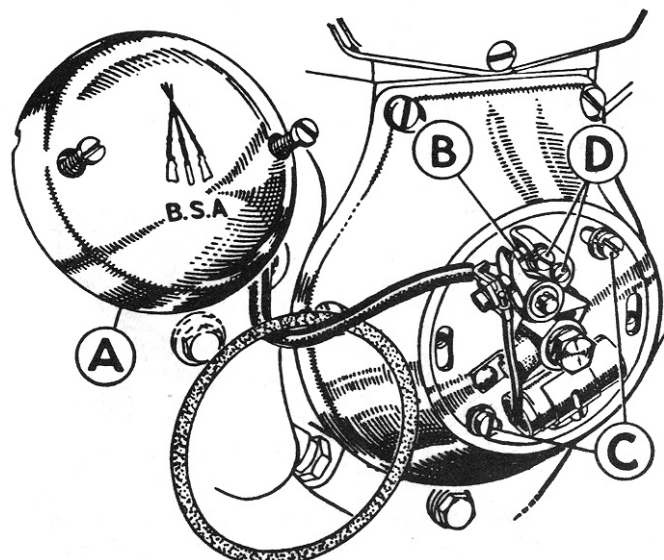


Fig. 10. Avbrytarmekanism, C-modeller.

Avbrytarmekanismen

B-M-modeller. Yttre kamhuslocket avtages. Muttern, som håller magnetdrevet, avskruvas. Drevet lossas med en avdragare eller bändes ut med två skruvmejslar. Men man måste gå försiktigt till väga. Kom ihåg att drevet sitter på en slät kona utan kil och att användandet av en riktig avdragare är att föredraga framför andra verktyg. Motorn vrides, tills kolven nått övre dödpunktsläget i kompressionstakten, varefter den vrides tillbaka, tills kolven nått den punkt, som för resp. modeller framgår av datatabellen.

Därefter vrides avbrytaren medsols, tills kontakterna just börjar öppna. Tändningsreglaget skall härunder stå på högtändning. Sedan pressas drevet åter på sin kona, och muttern åtdrages omsorgsfullt. Innan kåpan monteras på, kontrolleras tändinställningen en gång till.

A-modeller. Yttre kamhuslocket avtages, och magnetdrevet lossas genom att man skruvar muttern motsols, tills drevet börjar lossna. Tag nu bort låsbrickan och slå ett lätt slag med en hammare på skruvnyckeln, fortfarande i samma riktning, varvid muttern kommer att tjänstgöra som avdragare. (Obs! Detta gäller icke för modellerna Star Twin och Shooting Star resp. Road Rocket. Här avtages drevet på samma sätt som beskrivits för B- och M-modellerna.)

Vrid motorn framåt tills den högra kolven når övre dödpunktsläget i kompressionstakten. Cyklinderns bägge ventiler är då stängda. Sedan vrides motorn tillbaka, tills kolven har nått läget enligt datatabellen. På Shooting Star och Road Rocket skall tändningsreglaget vara helt framfört på högtändning.

På de A7 och A10-modeller, som är försedda med automatisk tändningsreglering ställer man in högtändningen genom att införa en liten kil som Fig. 11 visar under B.

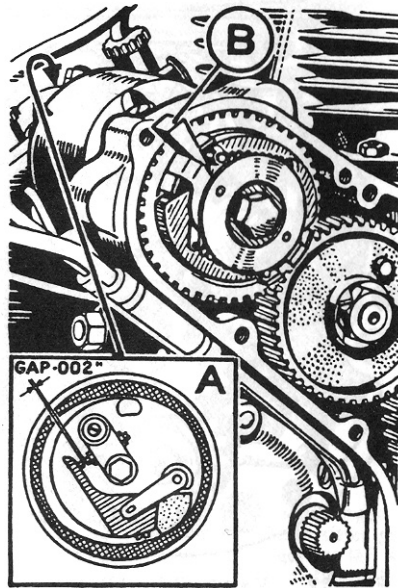


Fig. 11. Automatisk tändförställning, mod. A7 och A 10 Golden Flash.

Avbrytaren vrides i sin rotationsriktning, tills brytarspetsarna just börjar öppna (Fig. 11), sedan pressas drevet åter på sin kona, och muttern utdrages. Därefter kontrolleras tändningsinställningen ännu en gång, innan kåpan påmonteras. Obs! Med uttrycket "just börjar öppna" i ovanstående anvisningar menas, att avståndet mellan brytarspetsarna icke får överskrida 0,052 mm. Rätta avståndet i fullt öppnat läge ligger mellan 0,26 och 0,31 mm med undantag för C-modeller, där avståndet skall vara 0,39 mm.

Justering av brytarspetsarna

C-modeller. Avtag locket A till brytarmekanismen, vilket är fäst med två skruvar. (Fig. 10.) Brytarspetsarna B skall sättas på 0,39 mm vid fullt öppnat läge. De bägge skruvarna, som håller brytarplattan, lossas, och plattan vrides så långt, att rätta gapet uppnås. De båda skruvarna drages åter till.

B-, M- och A-modeller. Motorn vrides, tills brytarspetsarna öppnats helt. Den rörliga brytarspetsens låsmutter lossas och skruvas, tills rätta avståndet uppnåts (se datatabell). Låsmuttern drages åter till.

Kamhjulinställning

C-modeller. Kamhuslocket är fäst på vevhuset med 6 skruvar och 2 bultar. När man tar av det, bör man ge akt på att kamaxeln och vipparmsspindlarna icke följer med.

Motordrevet och kamdrevet är bägge märkta, det förstnämnda med ett streck på en av kuggarna, det sistnämnda med ett streck mellan två kuggar. Dessa två märken ligger mitt emot varandra och mötes vid vartannat varv som vevaxeln gör. Fig. 12.

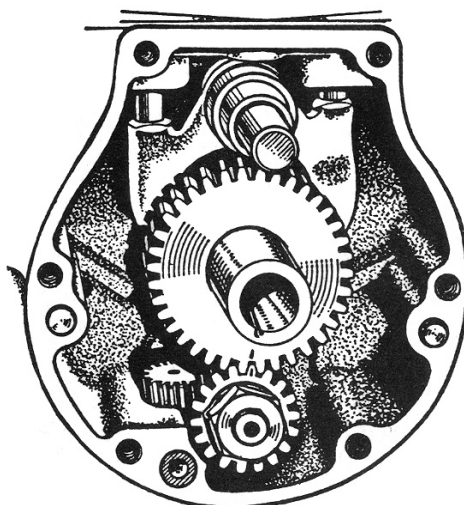


Fig. 12. Kamhjulinställning, mod. C.

B-M-modeller. Om dreven av någon anledning måste tagas ur bör ihågkommas, att motordrevet och kamdrevet är märkta för att kunna rätt monteras. Då kammarna är utbytbara, finns på båda dreven dubbla märken. Strecket gäller för insugningskammen och punkten för avgaskammen. (Se Fig. 13.)

A-modeller. Under normala körningsförhållanden kan kamhjulinställningen icke rubbas, och det rekommenderas, att endast då det är absolut nödvändigt demontera kuggjulstransmissionen. Observera -när kamhuslocket demonteras -hur fästskruvarna sitter, då dessa är av olika längd.

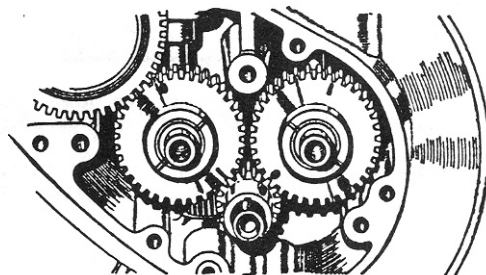


Fig. 13. Kamhjulinställning, B- och M-modeller.

Generatorkedjan. Kedjan är ändlös och har således inget lås, varför den måste tagas av tillsammans med det stora drevet. Detta sitter på en konisk axel utan kil. Muttern lossas med en nyckel, som man ger ett lätt slag medsols. Drevet demonteras genom att lägga en passande dorn mellan 2 kuggar, slå några slag på dornen med- och motsols tills drevet lossnat (vid användning av avdragare kan drevet lätt bli skevt). Därefter kan kedjan lyftas från det lilla drevet, som sitter kvar på generatoraxeln. Justering av generatorkedjan sker genom vridning på generatormotorn, sedan dess spännband lossats. Vid avmontering av generatormotorn vrides denna, tills drevet går fritt genom ventilkåpan.

Inre kamhuslock. Detta hålles av 4 djupt försänkta skruvar. Ventilationshylsan har benägenhet att följa med kamhuslocket vid demontering, medan korkpackningen sitter kvar vid kamdrevet.

Montering av kamhjul. Man övertygar sig om att märkningarna står så som Fig. 14 visar. Det kan bli nödvändigt att vrida motorn några varv, tills märkena kommer i de rätta lägena. Under hopmonteringen försäkras man sig om att korkpackningen för ventilationshylsan är hel (utbytes om så behövs) samt att stiftet på kamhjulet griper in i ventilationshylsans hål. Glöm ej att låsa muttern med låsbrickan på stora generatordrevet. Innan generatormotorns spännband fästes, pressar man generatormotorn hårt mot korkpackningen på kamhuslockets bakvägg för att förhindra oljeläckage. Slutligen monteras yttre kamhuslocket, varvid alltid ny papperspackning skall användas.

HJULNAVEN

I de flesta BSA-modeller användes kullager. Dessa fordrar ingen justering utan endast regelbunden smörjning. Nedan följer speciella anvisningar för navet på de olika modellerna.

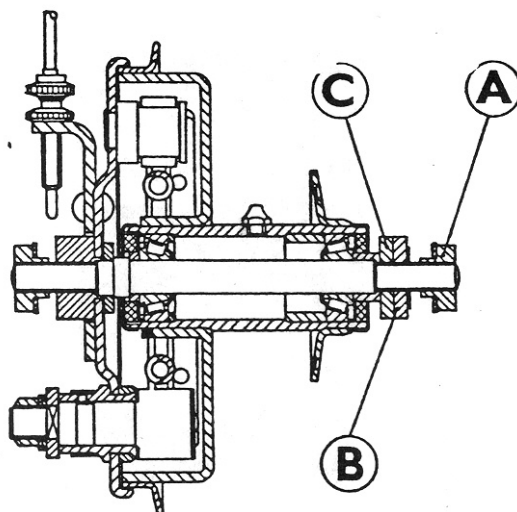


Fig. 15. Justering av hjulnav med koniska lager:

På modeller med koniska rullager (timkenlager) sker justeringen på följande sätt. Yttre muttern A, Fig. 15, lossas. Låsmuttern B lossas, varvid man samtidigt håller en nyckel på inställningshylsan C. Därpå skruvar man in denna så långt, att inget spelrum finns, och därefter ungefär ett tredjedels varv tillbaka. Hjulet roterar då med ett knappt märkbart spel. Inställningshylsan C hålles nu med en nyckel mot vilken låsmuttern B åtdrages. Innan den yttre skruven A åtdrages, kontrollerar man spelet ännu en gång.

(C-modeller) Nav med 7" framhjulsbromsar av senare årsmodeller är försedda med kullager. Framnav på tidigare C11G-modeller med 5,5" bromsar är lagrade i kulsålar med kulor och lösa konor. Dessa lager justeras på samma sätt som koniska rullager enl. föreg. justering sker bäst med avtaget hjul.

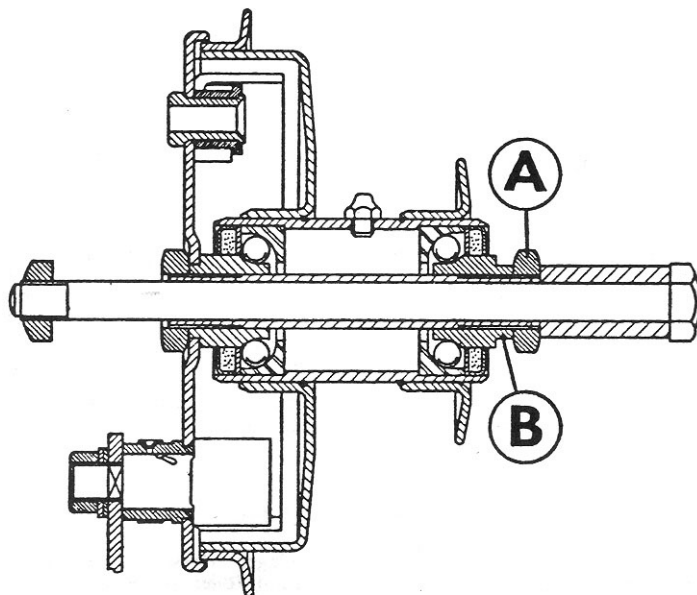


Fig. 16. Justering av hjulnav på mod. C 11 G

(B-modeller) I framnavet på alla B-modeller användes kullager, vilka, som nämnts, endast behöver regelbunden smörjning.

Baknavet på modeller med stel ram har justerbara rullager. Justeringen företages som beskrivits i det föreg. Fig. 15. Baknavet, som sitter på B-modeller med kolv- eller svängarmsfjädring har rullager, som ej behöver justeras.

(M-modeller) Alla M-modeller har kullager. Baknavet på modeller med stel ram har justerbara rullager. Justeringen sker enl. föreg. beskrivning, men här sitter mellan låsmutter och inställningsmutter en dammkapsel, som måste avlägsnas, innan justering kan verkställas.

BROMSARNA

Fullnavbromsar. Bromsarna justeras genom vridning av ankARBULTEN, som är lagrad i bromsskölden. Vid justering anbringas man en nyckel på justerskruvens fyrkantiga huvud och vrider medsols för att eliminera slitaget på bromsbeläggen.

Justeringen är fjäderbelastad, vilket märks genom knäpningar under vridningen. Vid justering skall verktyget först vridas så långt det går, och därpå vrider man tillbaka ett till två "hack". Denna justering företages, när maskinen står på centralstödet och hjulet icke har markkänning.

Vanliga bromsar. Frambroms justeras på bromswirens justerskruv.

Bakbroms justeras på bromsstagets bakre del genom en vingmutter. Bromsarmen på såväl bakbroms som frambröms sitter fäst på splines och kan flyttas ett hack, varigenom ytterligare justering ernås.

KOPPLINGEN

Justering av koppling. Justeringsanordningen (se Fig. 5) åtkommes genom att avtaga oljepåfyllningslocket på växellådans ytterlock och består även justerskruv B, som är inskruvad i kopplingsarmen. En låsmutter A håller fast justerskruvens i dess läge. Justerskruvens trycker på en kula, som i sin tur ligger an mot kopplingsstången. Kopplingsarmen måste alltid vara inställd så, att ett litet spel finns mellan justerskruv, kula och kopplingsstång, för att kopplingsfjädrarnas hela tryck skall verka på de drivande och drivna lamellskivorna. Om ej tillräckligt stort spel finns, tenderar kopplingen att slira. Detta medför en överhettning av kopplingen och förstör densamma.

Kopplingsfjädrarnas tryck. Efter att maskinen har körts en längre tid, blir det nödvändigt att öka trycket på kopplingsfjädrarna. Först avtappas oljan, därefter avtages transmissionskåpan. Härigenom frilägges kopplingen. Nu ser man, att lamellskivorna sammanpressas av fjädrar, vilkas tryck bestäms av läget på muttrarna B och låsmuttrarna A (Fig. 17). För att höja fjädertrycket lossas låsmuttrarna och drar lätt åt muttern B. (OBS! På A-modeller med bakhjulsfjädring av kolvtyp finns inga låsmuttrar A). Det är viktigt, att var och en av de sex inställningskruvarna åtdrages växelvis för att uppnå ett jämnt fördelat tryck. I annat fall kantraras skivorna mot varandra, vilket medför slirning eller hugg i kopplingen. Efter företagen justering trycker man in kopplingsarmen och vrider kopplingen runt med hjälp av kicken.

Den yttre kopplingskivan (tryckplattan) skall då löpa parallellt med de andra skivorna. Om detta icke är fallet, justeras de enskilda fjädrarna, tills skivorna löper parallellt.

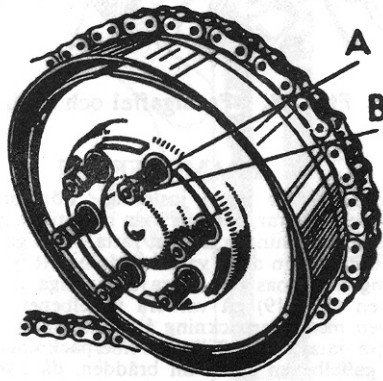


Fig. 17. Justering av kopplingsfjädrar.

STYRHUVUDET

Lyft upp framhjulet från marken, placera en låda eller ett block under vevhuset. Lossa därpå styrbromsen. Styrhuvudets låsmutter B (Se Fig. 18) avskruvas, och låsbulten C lossas. Inställningshylsan E åtdrages, tills glappet helt eliminerats. Efter justering åtdrages man låsbulten C och påskruvar låsmuttern B. Om muttern drages till för hårt, går styrningen trögt och styrlagren deformerar.

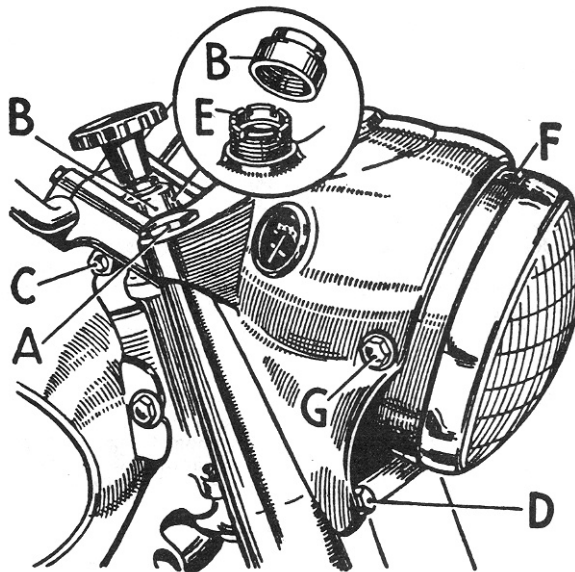


Fig. 18. Framgaffel och styrhuvud.

FRAMGAFFELN

Teleskopgaffeln fordrar ingen justering. Förutom den självklara kontrollen av skruvar och muttrar, behöver man blott tillse, att oljenivån (se tabell 2) för den hydrauliska dämpningen är den rätta. Om gaffeln efter lång körning tenderar att slå i botten, kan detta vara anledning att fylla på olja. Vid påfyllning avlägsnas den stora sexkantiga muttern A (Fig. 18) och avtappningsskruven (Fig. 19) på vardera gaffelbenet. Oljan avtappas, varpå avtappningsskruven med fiberpackning åter inskruvas och ny olja påfylles till föreskriven nivå (se datatabell). Tillse att fiberpackningen är felfri. Under inga förhållanden får gaffelbenen fyllas till brädden, då dämpningen i så fall icke fungerar. De rätta oljesorterna finns angivna i smörjningstabellen. Oljebyte och rensköljning av gaffelbenen skall göras efter varje 1000:e mil.

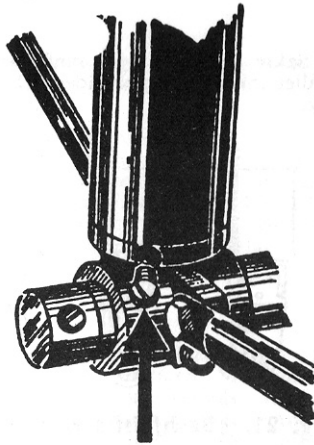


Fig. 19. Avtappningskruv på framgaffeln.

BAKHJULSFJÄDRING

Kolvtypfjädring. För att demontera bakhjulsfjädringen avtages först bakhjulet. Sedan avtages ljuddämparen genom att fästbulten avskruvas. (Fig. 20.) Klämbultarna A och B lossas och muttern C avskruvas. (Ej nödvändigt på C-modeller.) Centerrören kan sedan utknackas underifrån och dragas ut genom de övre öppningarna. Återstående delar kan sedan dragas rakt ut för att ytterligare demonteras. Vid isärtagning av delarna måste man hålla noga reda på deras inbördes placering för att kunna hopmontera dem rätt. Hjulaxelfästena är förbundna med lagerbussningarna genom klämbulten D. Dessa tre delar utgör en fjädrande teleskopenhet. Hjulaxelfästena kan tagas av lagerbussningarna, efter att klämbultarna D avtagits. Lägga märke till att var och en av dessa bultar ingriper i en fördjupning i lagerbussningen och att även de undre bultarna A griper in i liknande fördjupningar på centrurröret. Största uppmärksamhet med dessa detaljer måste iakttas vid hopmonteringen.

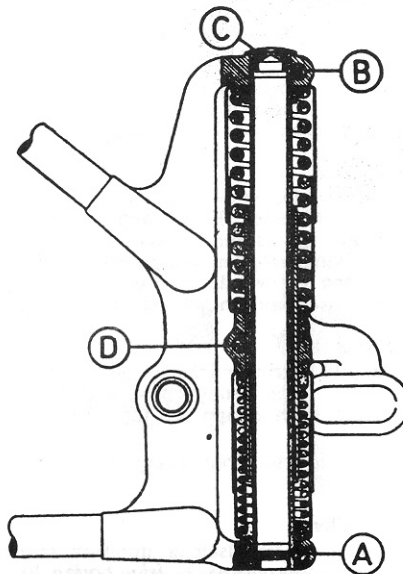


Fig. 20. Bakhjulsfjädring av kolvtyp.

Svängarmsfjädring. Bakre upphängningen omfattar två stötdämpare, vardera med en helt och hållet inkapslad tryckfjäder och en automatisk, hydraulisk dämpningsanordning.

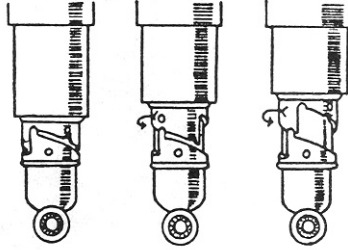


Fig. 21. Bakhjulsfjädring, svängarm.

Justering av svängarmsfjädring. Fjädrarna på B- och A-modellerna är justerbara i tre olika lägen för varierande belastning. (Se Fig. 21.) På den fabriksnya maskinen är inställningen i regel på det lägsta hacket för minsta belastning, som illustrationen visar till vänster. Om hårdare fjädring fordras (beroende på förarens kroppsvikt och/eller vägförhållanden), kan justering ske på några sekunder med hjälp av "Cee"-nyckeln i verktygsutrustningen. Svängarmens lagring behöver ingen smörjning, då densamma är lagrad i silentblock. Hela bakhjulsfjädringen kan avtagas från ramen efter att övre och nedre fästbultarna avlägsnats. Tillse att gummibuffertarna i övre och nedre fästet är hela. Dessa är nämligen utsatta för stora påfrestningar.

RAMEN

Ramen kräver ingen särskild skötsel, såvida den ej skadats. I så fall måste den mycket omsorgsfullt kontrolleras hos fackman och hjulinställningen justeras.

SOTNING

Sotning av motorn bör företagas med jämna mellanrum, t.ex. var 1500:e mil. De tecken, som tyder på en stark förekomst av sot, är en ovanlig "hårdhet" i motorns gång, knackningar vid hård belastning, oregelbunden gång eller effektminskning. Sotningen bör ske på följande sätt.

Demontering av cylinder

Bensinröret avtages. Demontera sexkant muttern, som förbinder bensinröret med övre ändan av flottörhuset. Förgasaren avmonteras, genom att muttrarna, som håller densamma vid flänsen, lossas. Likaså avtages avgasröret. Tändstiftet skruvas av. Cylindertoppen avmonteras genom att lossa dragstängerna, som sammanhåller topp och cylinder med vevhuset. Lägg sedan ett rent tygstycke över kolven och vevhusöppningen och tag itu med cylinder och cylindertopp.

Cylindertopp och kanaler

Avlägsna alla sotavlagringar från cylindertoppen. (Kom ihåg att en lättmetall topp lätt kan skadas genom oförsiktighet med rengöringsverktyget.) Rentorka omsorgsfullt cylinderlopp och topp, så att alla sotpartiklar verkligen avlägsnas. Rengör även ventilerna från avlagringar, som övervägande finns på ventiltallrikarna.

Undersökning av ventilerna

En undersökning av ventilensätena upplyser snabbt, huruvida ventilerna behöver slipas. Anligningsytorna är från början likformade och av samma bredd både på ventil tallrik och cylindertopp. Det är vanligt, att insugventilerna bibehåller sig t.o.m. efter lång körning, varför här endast behövs en snabb inslipning med finkornig pasta.

Avgasventilerna däremot kräver mera omsorg. Är sätena endast blåanlöpta, kan även dessa slipas in med finkornig pasta. Om maskinen skötes omsorgsfullt och ventilerna tillses med jämna mellanrum, torde inga svårare skador uppstå. Om ventilensätena emellertid visar allvarliga skador, måste de fräsas. Svårare förstörelse kan orsakas av felaktigt ventilspel, felaktig bränsleblandning, för låg tändning (se under rubriken Tändningsinställning). Om en avgasventil befinner sig i dåligt skick, bör den iordningställas av fackmän. Hänvänd Eder alltid till auktoriserad återförsäljare.

Slipning av ventilerna

Fördela litet slippasta på ventiltallriken och återför ventilen i sitt säte. Anbringa en lätt fjäder under ventiltallriken. Med hjälp av ett lämpligt verktyg snurras ventilen omväxlande med- och motsols. Med jämna mellanrum låter man fjädern lyfta ventilen och ändrar samtidigt ventilens läge i sätet. Fortsätt tills en jämn, matt yta framträder runt sätet. Det finns två sorters slippasta, en grovkornig och en finkornig. Är ventilerna i gott skick, användes blott den finkorniga pastan. Är ventilerna i sämre skick, användes först grovkornig pasta och därefter slutslipas med finkornig. Den grovkorniga pastan skall först omsorgsfullt avtorkas, innan man övergår till finkornig. Om ej tillfredsställande resultat nås, bör fackman, anlitas.

Ventiltallriken, sätet, skaftet och kanalerna rentorkas grundligt, varpå monteringen verkställs. Man bör smörja ventilskaften lätt med motorolja, innan de sättes i styrningarna.

TÄNDSTIFTET

Rätt slag av tändstift är av största betydelse för maskinens perfekta gång, och därför är det av högsta vikt att tillse, att man alltid får rätt tändstiftstyp. Härvid bör man alltid följa generalagentens rekommendationer. Se datatabellen.

Varje 150:e mil tages tändstiftet av för undersökning. Om avlagring påträffas, bör tändstiftet omsorgsfullt rengöras, lämpligen genom sandblästring, och förgasarinställningen kontrolleras. En oavbruten användning av blyhaltigt bränsle kan också förorsaka avlagring sådan avlagring är gråfärgad.

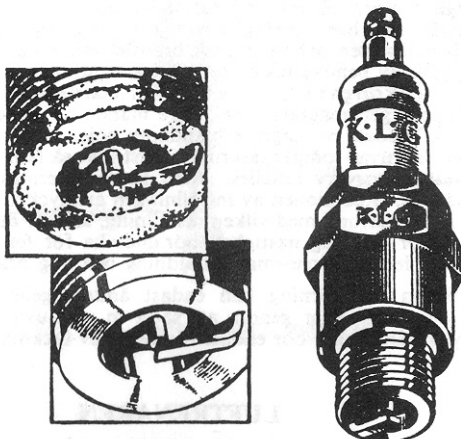


Fig. 22. T ä n d s t i f t.
Elektroavstånd 0,45 - 0,50 mm.

Elektroavståndet (gnistgapet) bör då och då kontrolleras. Detta skall uppgå till 0,45-0,50 mm. Justering företages på så sätt, att man böjer den yttre elektroden. Man får aldrig försöka att böja mittelelektroden. Specialverktyg för denna justering bör användas (Fig. 23).

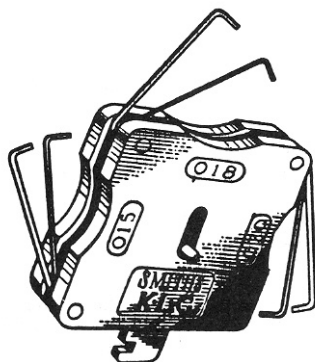


Fig. 23. För justering av elektroavstånd.

Vid montering skruvas tändstiftet i med handen så långt det går, varpå åtdragning sker med tändstiftsnyckel. Endast sådan bör användas, för att undvika skada på tändstiftsisolatorn. Under inga omständigheter får skiftnyckel användas.

Avlagringar av smuts, sot, färg, damm o.s.v. på isolatorn avtorkas regelbundet med en ren trasa.

FÖRGASAREN

Så länge motorn arbetar tillfredsställande, röres icke förgasaren. Rätt tomgångsinställning har företagits vid fabriken, men beroende på lokala, klimatiska förhållanden och varierande bränslekvalitet kan trotteltjusteringsskruv och tomgångsskruv behöva justeras, vilket kan utföras av föraren. Genom att skruva tomgångsskruven inåt, erhåller man en fetare blandning, genom skruvning utåt blir blandningen magrare. En fetare blandning ger en mera långsam och lugn tomgång, medan en magrare blandning höjer motorvarvet. Vid justering av tomgången skruvas tomgångsskruven först inåt så långt det går och därefter utåt, tills rätt motorvarv erhålles. Med trotteltjusteringsskruven kan trotteln höjas och sänkas. Reaktionen av inställningen är mycket markant, och föraren kommer snart underfund med vilken inställning, som är den rätta. Förare, som företrädesvis kör med låg hastighet, bör undvika för fet bränsleblandning, då detta i längden leder till onormal sotbildning och hög bränsleförbrukning.

Blandningen för körning kan endast ändras genom att justera nålens höjdläge i gastrotteln eller genom att sätta in ett huvudmunstycke av annan storlek. Dylåka ändringar bör endast företagas av fackman.

LUFTRENAREN

Luftrenaren måste regelbundet isärtagas och rengöras. Luftrenare av torrfiltertyp tvättas i bensin och torkas noga före återinsättningen. Med luftrenare, som har metallfilter, förfäres på samma sätt. Dock doppas filtret efter tvättningen lätt i motorolja, som får rinna av före återinsättandet.

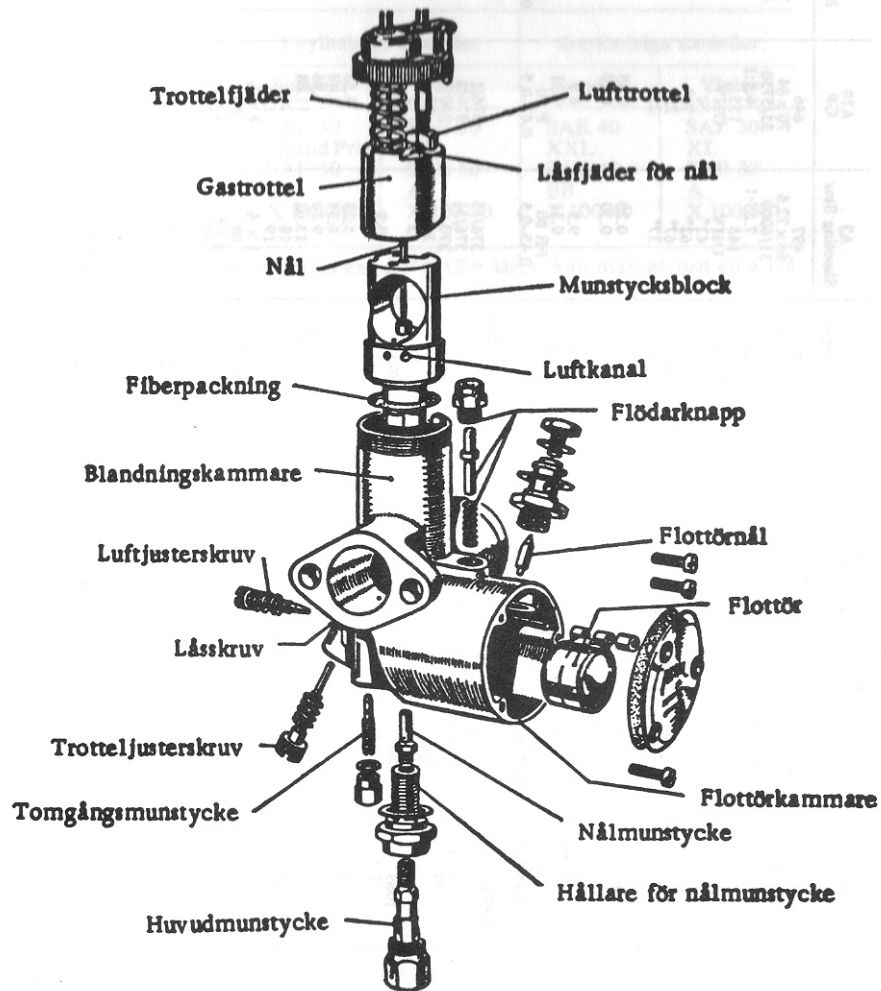


Fig. 24. Monoblockförgasare.

TEKNISKA DATA

MODELL	C11G	B33	M20	M21	A7 Star Twin	A7 Shooting Star	A10 Golden Flash	A10 Road Rocket
Cyl. Vol. cc	249	499	496	591	497	497	646	646
Cyl. Diam./slagl.	63x80	85x88	82x94	82x112	66x72,6	66x72,6	70x84	70x84
Hkr/varvtal	11/5400	23/5500	13/4200	15/4000	31/6000	31/6000	35/5750	40/6000
Kompressionsförh.	6.5:1	6.5:1	4.9:1	4.0:1	7.25:1	7.25:1	6.5:1	8.0:1
Max-hast. km/tim	100	125	100	105	145	145	155	165
Ventilplac. o. -tider:	OHV	OHV	SV	SV	OHV	OHV	OHV	OHV
Insug öppn. f. ÖDP-läg.	33°38'	25°	25°	25°	42°	42°	30°	42°
Insug st. e. NDP-läg.	78°22'	65°	65°	65°	62°	62°	70°	62°
Avgas öppn. F NDP-läg.	74°14'	65°	65°	65°	67°	67°	65°	67°
Avgas st. e. ÖDP-läg.	37°46'	25°	25°	25°	37°	37°	25°	37°
Ventilspelet mm kall m.:								
Insug	**0.08	0.08	0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.20
Avgas	0.08	0.08	0.30	0.30	0.25	0.30	0.40	0.20
Tändning:								
Förtändn. mm f. ÖDP-läg.	0 lågt	10.0	11.1	11.1	9.5	9.5	8.7	9.5
Max-avst mm, bryt. kont.	0.4	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31
Tändstift KLG-typ:	F70	F80	F50	F50	F70	FE80	F70	FE80
Elektroavst. mm	0,45-0,5	0,45-0,5	0,45-0,5	0,45-0,5	0,45-0,5	0,45-0,5	0,45-0,5	0,45-0,5
Förgasaretyp:								
AMAL Nr	274B11/IEH				276FD/IDB			10TT9
Monobloc Nr		376/9	376/21	376/23		376/15	376/1	
Gastrottel Nr	4 / 3 ½	376 / 3 ½	376 / 5	376 / 5	6 / 4	376 / 3 ½	376 / 4	6
Huvudmunstycke	90	210	240	250	160	270	240	340
Tomgångmunstycke		25	30	30		30	25	
Trottelnålens läge	3	3	3	2	3	3	3	4
Nålmunstycke	1065	1065	1065	1065	1065		1065	9
Bränsle l./100 km	2.5	4.0	4.1	4.9	4.1	3.9	4.9	4.9
Växellåda- Transm.								
Utväxl. förh. 4:an	6.25	5.00	5.28	4.75	5.00	5.28	4.53	4.53
Utväxl. förh. 3:an	7.60	6.05	6.95	6.25	6.05	6.38	5.48	5.48
Utväxl. förh. 2:an	11.00	8.79	10.87	9.77	8.80	9.28	7.96	7.96
Utväxl. förh. 1:an	16.13	12.9	15.76	14.15	12.90	13.62	11.68	11.68
Motordrev ant. Tänder	17	19	18	20	18	18	21	21
Väx. låsdr. utg. ant. t.	17	19	19	19	18	19	19	19
Motorkedja dim. i tum	1/2 x 5/16	1/2 x 5/16	1/2 x 5/16	1/2 x 5/16	1/2 x 5/16	1/2 x 5/16	1/2 x 5/16	1/2 x 5/16
Motorkedja ant. länkar	69	68	69	70	67	68	68	68
Bakkedja dim. i tum	1/2 x 5/16	5/8 x 1/4	5/8 x 1/4	5/8 x 1/4	5/8 x 3/8	5/8 x 3/8	5/8 x 3/8	5/8 x 3/8
Bakkedja ant. länkar	107	98	95	95	102	98	98	98
Diverse uppgifter:								
Bensintank liter	12	18	13	13	18	18	18	18
Oljetank liter	2 ½	2 ¾	2 ¾	2 ¾	2 ¾	2 ¾	2 ¾	2 ¾
Teleskopgaffel cl	15	20	15	15	20	20	20	20
Växellåda olja cl	56	40	56	56	40	40	40	40
Transm. skydd, cl	20	22	22	22	22	22	22	22
Däck dim. fram	3.00 x 19	3.25 x 19	3.25 x 19	3.25 x 19	3.25 x 19	3.25 x 19	3.25 x 19	3.25 x 19
Däck dim. bak	3.00 x 19	3.50 x 19	3.25 x 19	3.50 x 19	3.50 x 19	3.50 x 19	3.50 x 19	3.50 x 19
Ringtryck fram i kg	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
Ringtryck bak i kg	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
Glödlampor:								
Huvudlampa	6 v 25/25w	6v 30/24w	6v 30/24w	6v 30/24w	6v 30/24w	6v 30/24w	6v 30/24w	6v 30/24w
Parkeringslampa	6v 3w	6v 3w	6v 3w	6v 3w	6v 3w	6v 3w	6v 3w	6v 3w
Bak och stopplampa	6v 6/18w	6v 6/18w	6v 6/18w	6v 6/18w	6v 6/18w	6v 6/18w	6v 6/18w	6v 6/18w

**För motorer fr.o.m. motornummer BC11G 10438 skall ventilspelet vara: Insug = 0,25 mm och Avgas = 0,30 mm.

BSA Handbok utgiven 1957

SMÖRJNINGSTABELLER

Tabell I
MOTOR och VÄXELLÅDA

OLJEMÄRKE	1-cylindriga modeller		2-cylindriga modeller	
	Sommar	Vinter	Sommar	Vinter
BP Energol	SAE 50	SAE 30	SAE 40	SAE 30
Castrol	Grand Prix	XL	XXL	XL
Essolube	SAE 50	SAE 30	SAE 40	SAE 30
Mobiloil	D	A	BB	A
Shell	X 100.50	X 100-30	X100-40	X100-30

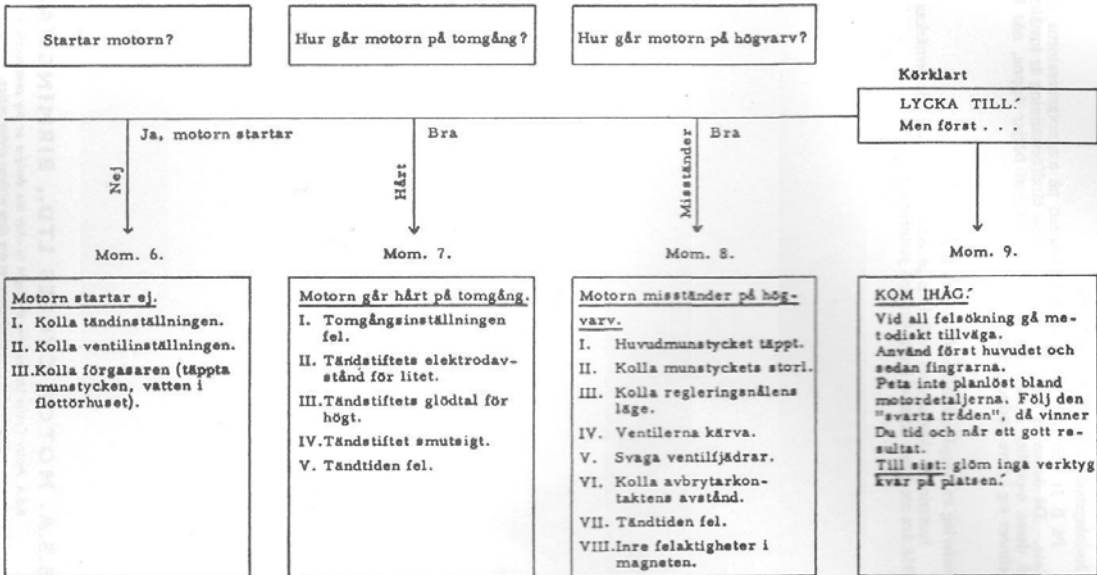
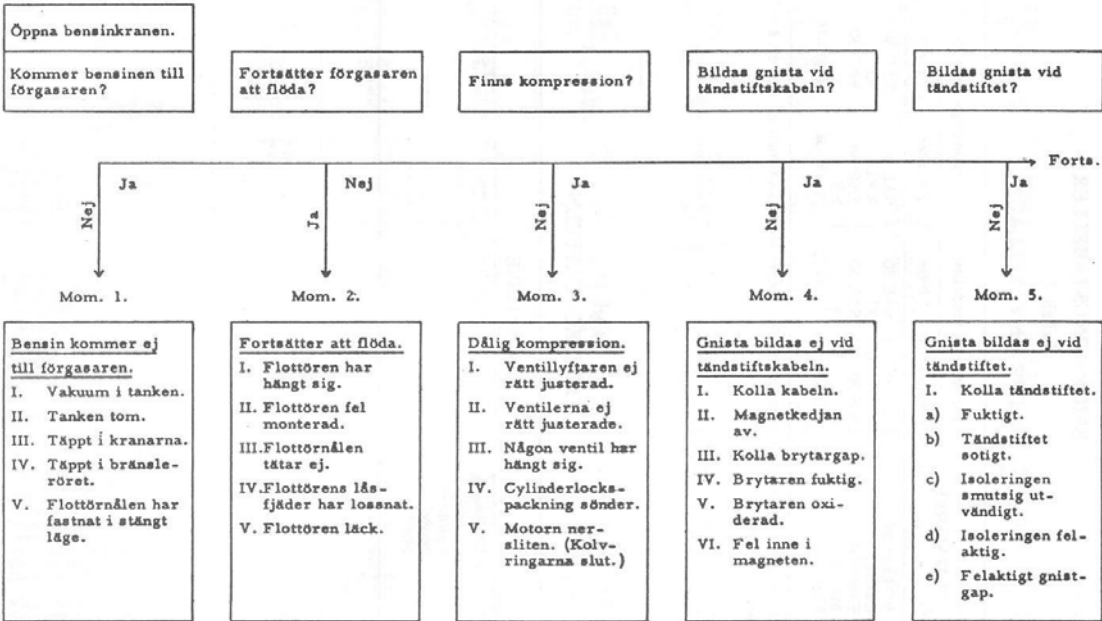
Vid mycket låga temperaturer, t.ex. -20°C eller lägre, kan man gå ned ett å två nummer i viscositet.

Tabell II
TELESKOPGAFFELN

OLJEMÄRKE	
BP Energol	SAE 20
Castrol	Castrolite
Essolube	SAE 20
Mobiloil	Arctic
Shell	X100-20

FELSÖKNINGSSCHEMA

Startförsök



1958 ÅRS MODELLER

Tändningsinställning (B 31 och B 33)

På B 31 och B 33 sitter kontaktbrytaren på magnetgeneratorns tidigare plats. Då denna är försedd med automatisk tändförställning är inställningen på dessa modeller sådan, att brytarspetsarna just börjar öppna, när kolven befinner sig i övre dödpunktsläget.

Justering av kopplingfjädrar (B 31 och B 33)

Justeringen sker så som beskrivits på sidan 17. Dock bör bemärkas att på 1958 års modeller finns ej låsmuttrar på justerskruvarna.

B.S.A. MOTOR CYCLES LTD., BIRMINGHAM II

B.S.A. Motor Cycles Ltd. reserve the right to alter the designs or any constructional details of their manufactures at any time without giving notice.

MCE 995-24

Printed in England