

INSTRUKTIONSBOK

FÖR

B. S. A.

MOTORCYKLAR



B . S . A



Smörjningsföreskrifter

för B. S. A. motorcyklar.

Namnet B. S. A. borgar för kvalitet och slitstyrka. För att dessa egenskaper skola komma till sin rätt hos Eder B. S. A.-motorcykel fordras emellertid, att den erhåller sin rätta och regelbundna skötsel. Smörjningen är härvid den viktigaste faktorn och efterföljande instruktioner ha tillkommit för att lämna upplysning i denna sak. Gå igenom smörjningsinstruktionen ordentligt, innan Ni tager Eder maskin i bruk och följ alltid — och nog — anvisningarna.

Påfyll olja och bränsle.

Drag upp maskinen på bakstället och fyll bensintanken. För att fylla oljesumpen avskruvas locket till oljepåfyllningsöppningen och oljan hålles på.

För att erhålla det bästa resultatet är det nödvändigt, att endast en högklassig olja användes. Härpå kan ej tillräcklig vikt läggas. För rätt smörjning rekommenderas:

Maskindel	Nödvändig tillsyn	Lämplig olja	Se fig.
Motor	Fyll på var 50:de mil. Tappa ur, skölj med spololja och nyfyll var 100:de mil	Sommar: Patent Castrol XXL..... Vinter: Patent Castrol XL	A B
Växellåda	Fyll på var 100:de mil. Tappa ur och nyfyll var 250:de mil	Som ovan	E
Stötstängernas överändar på toppventilade modeller	Något olja var 50:de mil	Som ovan	C
Wirar	Något fett, var 100:de mil	Motorfett	
Nav och styrehuvud	Smörj var 100:de mil	Motorfett	F
Framgaffel	Smörj var 100:de mil	Motorfett	G
Bromskammar och koppling ..	Smörj var 200:de mil	Motorfett	H
Vipparmar	Två eller tre tag med fettsprutan var 50:de mil	Motorfett	D

Användandet av s. k. "ovansmörjning" är tillrådligt, isynnerhet under de första 200 milen.

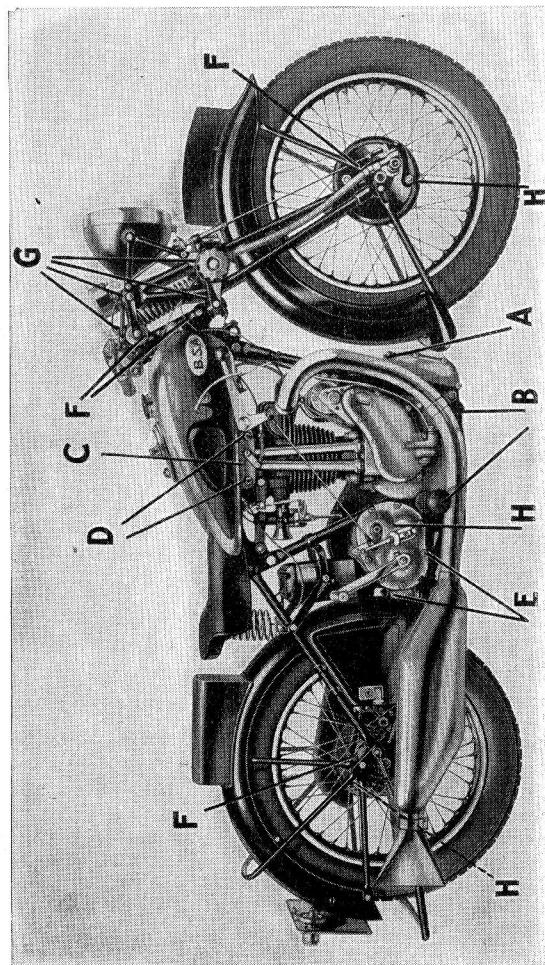


Fig. 1.

Kontrollera oljan i växellådan (se sid. 12) och se till att alla övriga delar erhålla tillräcklig smörjning.

Det är rådligt, att innan en ny maskin för första gången startas, giva den litet extra olja. Lämpligast sker detta genom att bortskruva tändstiftet och ställa kannan i dess lägsta läge, varefter en tesked olja eller två nedhålls i cylindern. Detta förfaringssätt rekommenderas även efter varje sotning.

Motorns kontroller.

Gaskontrollen, det högra vridbara handtaget, och tändningskontrollen, det vänstra vridbara handtaget, ger mera gas resp. högtändning vid rörelse "inåt", alltså när översidan rör sig mot föraren.

Luftregleringen sitter horisontalt på högra styrstångshalvan och öppnas vid rörelse från höger till vänster.

Motorns inkörning.

Maskinen bör köras försiktigt åtminstone de första 100—150 milen. Kör icke gärna över 40 och **under inga förhållanden över 50 km./tim.** på högsta växel under inkörningsperioden, och ej över 35, 30 och 25 km./tim. på respektive 3:an, 2:an och 1:an. Genom omsorgsfull tillsyn under inkörningsperioden blir motorn bättre än om den behandlats mindre noggrant under inkörningen.

Start.

Medan maskinen ännu befinner sig på bakstället tillses, att växelspaken på maskinens högra sida (resp. fotväxeln) befinner sig i noll-läget. (Om spaken befinner sig i annat läge, nedtryckes ventillyftarhandtaget, motorn köres runt med tillhjälp av kickstarten, samtidigt som växelspaken införes i noll-läget. Försök aldrig växla, då motorn är stillastående). Öppna bensinkranen, stäng luftregleringen och öppna gashandtaget ungefär en åttondel, tändningskontrollen till ungefär hälften. Tryck till ventillyftarehandtaget och giv kickstarten en kraftig, spänstig spark.

Just innan denna nått botten, släppes ventillyftarhandtaget. Sluta icke sparken innan kickstarten är helt nere i bottenläget utan begagna kickstartens hela "slaglängd".

En något annorlunda metod kan begagnas för de större modellerna i synnerhet vid kall väderlek. Pressa först ned kickstarten till dess kompressionen kännes. Tryck därefter ned ventillyftarhandtaget och pressa ned kickstarten ytterligare omkring en fjärdedel av dess rörelselängd. Låt den återgå i toppläget och giv den en kraftig spark nedåt, denna gång dock utan att röra ventillyftarhandtaget.

I mycket kall väderlek kan det måhända vara nödvändigt att flöda förgasaren, dock ej för rikligt, enär starten i så fall ytterligare försvåras. Efter det förgasaren flödats ett par sekunder, öppnas gashandtaget omkring en åttondel och kickstarten nedpressas, till dess att kompressionen kännes. Tryck ned ventillyftarhandtaget och pressa ned kickstarten ytterligare på ovan nämnt sätt. Därefter föres kickpedalen varsamt ned igen och man hör motorn suga in den rika gasblandningen. Om detta göres två eller tre gånger, och man söker starta på ovan nämnt sätt, kan man vara förvissad om att motorn startar även under den kallaste väderlek.

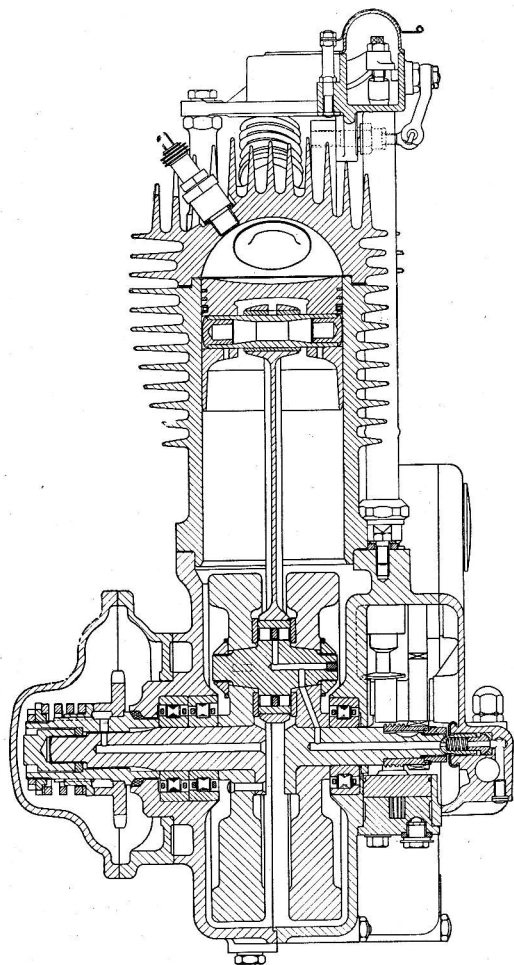
Vid all normal körning bör tändningskontrollen vara ställd i sitt högsta läge.

Så snart motorn startat, öppnas luftregleringen till två tredjedelar eller helt och hållet och lämnas i detta läge. Vid vanlig körning behöver den sällan röras.

Kör aldrig motorn med maskinen stillastående för länge, enär överhettning i så fall uppstår, beroende på att motorn ej avkyles av luften.

Körning.

Starta motorn på förut nämnt sätt och skjut maskinen varsamt framåt varvid bakstället automatiskt åker upp. Sätt Eder på maskinen. Tryck ned kopplingsarmen på vänstra styrstångshalvan så långt det går och för växelspaken framåt i 1:ans läge eller uppåt vid fotväxel.



Genomskärning av B. S. A. 496 c. c. O. H. V.

Fig. 2.

Skulle icke växelspaken gå in i 1:ans läge, återföres den till noll-läget och kopplingsarmen släppes ett ögonblick, varefter samma manöver återupprepas. Släpp därefter varsamt kopplingsarmen och maskinen startar lätt. Hastigheten ökas genom att gashandtagskontrollen öppnas. **Se alltid till att kopplingsarmen nedtryckes innan växelspaken flyttas från noll-läget.**

Givetvis behöver icke maskinen lyftas upp på stället för att startas. När Ni blir van därvid är det kanske lämpligare att starta med ett ben på var sida om densamma.

Så snart maskinen kommit igång, nedtryckes kopplingsarmen, och växelspaken införes i 2:ans läge, varefter kopplingsarmen omedelbart varsamt släppes. Öka hastigheten till omkring 25 km. och växla därefter på samma sätt till 3:an. När maskinen så är uppe i omkring 35 km., föres växelspaken in i toppläget. Så snart motorn förefaller arbeta tungt, antingen beroende på att Ni kör uppför en backe eller av annan orsak, bör Ni växla ned till 3:an. Detta göres genom att nedtrycka kopplingshandtaget och föra växelspaken i önskat läge. Liknande förfaringssätt iståndsätter åkaren att växla från 3:an till 2:an och från 2:an till 1:an.

Var aldrig rädd att växla ned, om detta befinnes önskvärt. Växellådan är till för att användas, och motorn lider mera av att segdraga på högsta växeln än av att hålla ett rimligt varvantal på lägre växel. Erfordras mycket låg hastighet i trafik, behöver man icke generas sig för att slira på kopplingen, vilket åstadkommes genom att delvis nedtrycka kopplingshandtaget, då kopplingen är dimensionerad för att tåla starka påfrestningar.

Kontrollera icke hastigheten med tillhjälp av ventillyftarhandtaget. Hastigheten bör alltid kontrolleras genom gashandtaget och ventillyftarhandtaget bör endast användas för att stanna motorn eller vid starten. Vid körning utför långa backar kan kopplingen slås från och motorn stannas helt och hållet, så att maskinen rullar såsom en velociped på frihjul. Försök aldrig att starta motorn vid slutet av backen på 1:an, utan alltid på högsta växeln. Öppna gashandtaget något och låt kopplingen gradvis gripa in till dess motorn startar.

För att växla perfekt är det nödvändigt att accelerera motorn vid nedväxling samt att stänga av gasen något vid uppväxling beroende på skillnaden mellan motorns och bakhjulets hastighet i de olika växellägena. Gashandtaget lämnas sålunda en aning öppet vid nedväxling, vilket tillåter motorn att öka sin hastighet, när kopplingshandtaget är nedtryckt. Under uppväxlingen bör gasen vara stängd.

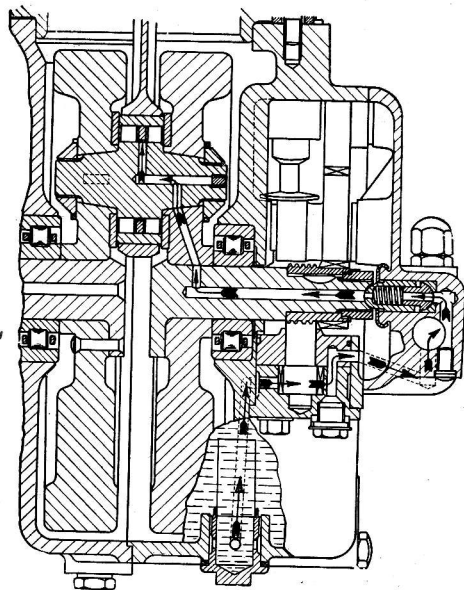
Låt icke motorn "rusa" vare sig vid start eller när maskinen är stillastående. Använd gashandtaget för att reglera maskinens fart. En mycket märkbar bromsning ernås enbart genom att stänga gashandtaget. Att koppla ur och begagna bromsarna, när tillräcklig fartminskning ernås med ett stängt gashandtag, är sålunda förkastligt. På hala vägar bör man föredraga att bromsa på detta sätt särskilt i förening med nedväxling. **Det är aldrig rådligt, utom då fara är för handen, vare sig att accelerera eller bromsa häftigt. Båda äro tecken på en obetänksam förare, och äro vägarna hala är det ytterst farligt.**

Smörjning.

Motor. (348 c. c. O. H. V., 499 c. c. S. V., 496 c. c. O. H. V., Blå Stjärna, "Empire Star" samt 595 c. c. S.V.) Smörjsystemet är av torrsumptyp. Oljebhållaren är gjuten i ett stycke med vevhuset och en kugghjulpump, driven med ett skruvhjul från huvudaxeln vid kamhjulssidan, suger oljan från behållaren genom kanaler i huvudaxeln till vevstakslager, vevtapp och svänghjul. Cylin-derns väggar och övriga friktionsytor erhålla olja genom stänk och den olja, som rinner ned till botten av vevhuset, uppföras av svänghjulen och återföres till oljebhållaren av en skrapare verkande mot balansernas kanter.

Oljetrycksmätaren i tanken utvisar trycket på oljetill-förseln. Normalt bör den vid starten visa 8—12 grader och allteftersom oljan uppvärmas falla till 3—8 grader. Huruvida smörjsystemet fungerar tillfredsställande, bör man dock sluta sig till av maskinens allmänna gång hellre än att avläsa oljetrycksmätaren. En svag blåaktig

rök bör sålunda förmärkas från utblåsningen, när gasen hastigt släppes på efter det motorn gått långsamt en stund, t. ex. vid acceleration efter långsam körning i trafik. Mätaren tillkännager oljetrycket, och om detta



Tvärsnitt utvisande oljekanalerna till vevstakslagret.

Fig. 3.

faller mycket under det normala, bör smörjsystemet undersökas. Se först till att tillräckligt med olja finnes.

En mätsticka finnes i sumpens påfyllningslock. Mätstickan är märkt med hack, "1" och "2". Dessa nummer utvisa i ung. halvliter den olja, som behöves för att fylla sumpen.

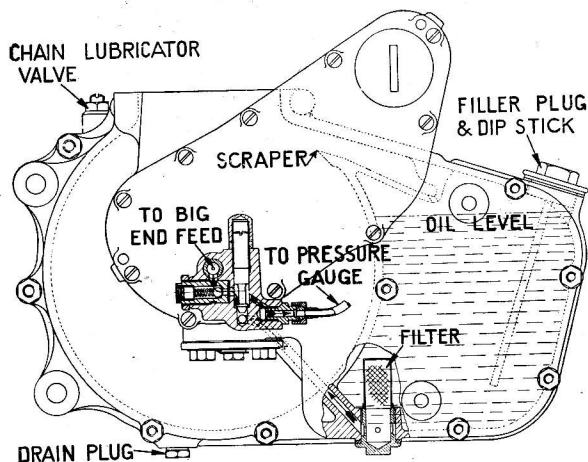
Det är av yttersta vikt, att maskinen icke köres mer än 2 å 3 mil efter det oljenivån har sjunkit till märket "2".

Tappa ur vevhus och sump var 100:de mil, medan motorn är varm. Skölj icke med enbart fotogen utan använd s. k. spololja, som fås på tappstationerna.

Smörj vipparmarna med fettsprutan och stötstängernas överändar var 50:de mil.

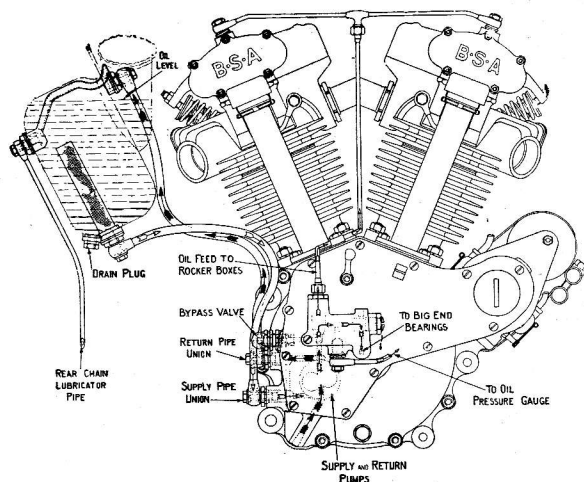
Motor. (Tvåcylindrig O. H. V. 498 c. c. och 748 c. c.) Oljebehållaren är belägen till höger under sadeln. Systemet i övrigt enligt föregående. Dock finnas å dessa modeller direkt oljetillförsel till vipparmar, stötstänger och kammar. Oljan i vevhuset återföres till en behållare bakom detsamma, varifrån den föres vidare till sumpen under sadeln genom en kugghjulsdriven returpump.

Cykeldelar. Det är av yttersta vikt, att naven smörjas var 100:de mil. Smörj framgaffel och styrhuvud var 100:de mil och bromsarna var 200:de mil.



Smörjsystemet.

Fig. 4.



Smörjsystemet å de tvåcylindriga modellerna med toppventiler.

Fig. 5.

Regleringsspakar och kablar böra tid efter annan erhålla några droppar olja. Det är också rådligt att emellanåt smörja kopplingen. (Se H fig. 1).

Framkedjan smörjes från vevhuset genom en justerbar ventil på vänster sida, (Fig. 4) varifrån oljan genom en ihålig tapp flyter ned i kedjeskyddet, där en behållare samlar upp oljan. När kedjan är i rörelse, upptager den olja från denna behållare, och smörjes på bästa sätt.

A "Empire Star" bör aluminiumkedjeskyddet dessutom fyllas ungefär var 100:de mil. Kedjan smörjes visserligen på ovan nämnt sätt, men dessutom bör så mycket motorolja nedhållas genom inspektionslocket å kedjeskyddet, sedan oljenivålocket i detta bortskruvats, att

oljan når lockets nivå. Bakkedjan smörjes från främre kedjeskyddet och en justerskruv härför finnes baktill å skyddet.

Kedjornas livslängd är i hög grad beroende på att de hållas väl smorda och sträckta. För smörjning avtagas kedjorna ungefär var 200:de mil och tvättas i bensin eller fotogen. Härefter nedlägges de i ett uppvärmt bad bestående antingen av växellådsolja eller en blandning av fett och grafit. Sedan kedjorna svalnat avtorkas överflödigt smörjmedel. Att smörja kedjorna utvändigt med elst en oljekanna är icke på långt när så effektivt som ovan beskrivna metod.

Växellådan. För att fylla växellådan med olja bortskruvas locket baktill på höger sida.

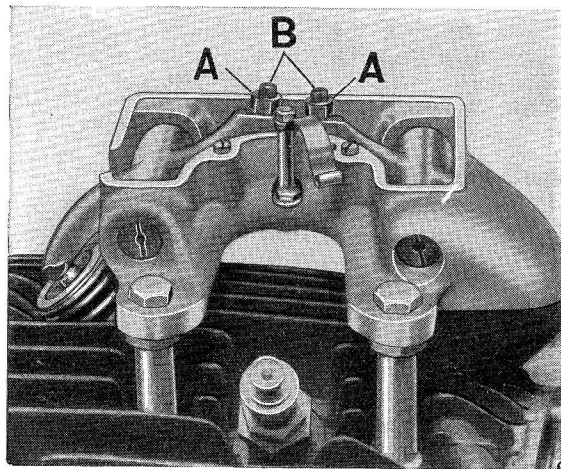
Undersök oljenivån var 100:de mil. Tappa ur, skölj och nyfyll var 250:de mil. För växellådan rekommenderas motorolja.

Justeringar.

Ventilspelet.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas ventilspelet. Detta bör provas, när motorn är kall. Kannan bör ställas i toppläget efter kompressionsslaget, vilket konstateras genom tändstiftshålet med t. ex. en penna. Man kan få kannan att röra sig upp och ned genom att lägga in en växel och vrida på bakhjulet. Se till, att ingendera ventilen är öppen, när kannan befinner sig i sitt toppläge, och att varken den ena eller den andra öppnas genom en fram- eller bakåtgående vridning på bakhjulet.

Å modeller med toppventiler borttages ventilhuskåpan. Lossa låsmuttern A (fig. 6) och vrid därefter den fyrkantiga ändan av skruven B, till dess det rätta glappet erhålles. Håll fast skruven B och skruva fast låsmuttern A. Se till att glappet är riktigt, sedan låsmuttern tilldragits. Det korrekta glapp- eller spelrummet finnes angivet å sid. 36. Kontrollera det var 75:te mil.



Justering av ventilspelet å modeller med toppventiler.

Fig. 6.



Ventiljustering å S. V.-modeller.

Fig. 7.

Å modeller med sidventiler borttages ventilskyddskåpan. Fasthåll huvudet A och skruva upp låsmuttern B. (Fig. 7). Skruva därefter upp eller ned huvudet A alltefter omständigheterna i önskat läge, under det lyftaren C fasthålls i sitt läge, och skruva till låsmuttern B igen. Se till att A då icke rubbas. Prova därefter ventilspelet.

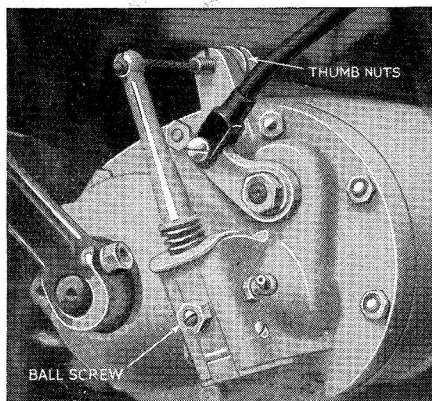
Finnes intet spel, kan ventilen icke stänga ordentligt. Starten försvåras och lyckas man få igång maskinen, är det stor risk för att ventilerne bliva brända genom läckage av heta gaser under explosionen. Är å andra sidan spelet för stort, blir gången bullersam, och ventilmekanismen utsättes för onödigt slitning.

Bromsarna.

Bakbromsen justeras medelst vingmuttern på bakbromsstagets bakända. Frambromsen medelst finger-muttern på kabelstoppet på framgaffeln.

Kopplingswiren.

Kopplingswiren justeras medelst fingermuttern G. (Fig. 8). Det läge, som visas å illustrationen är riktigt och 1/16" fri rörelse å kabeln bör finnas. Om detta icke är förhållandet, justeras centrumskraven, sedan låsmut-tern lossats och G användes endast för en sista justering.



Justering av kopplingen.
Fig. 8.

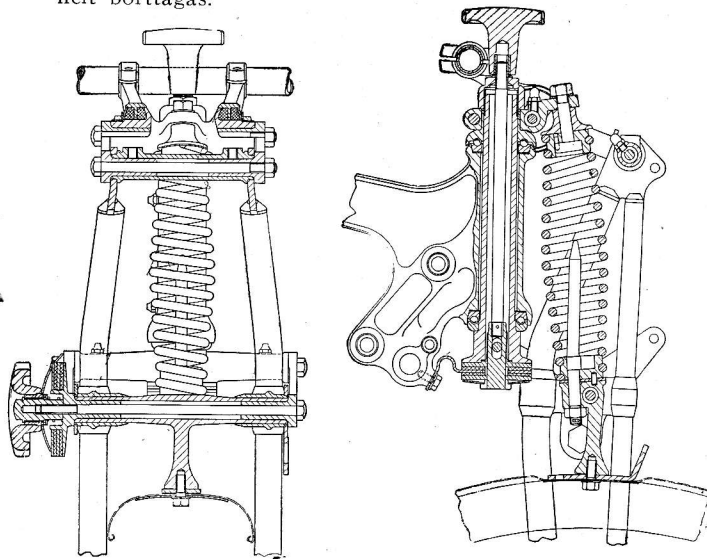
Framgaffeln.

Länkarna skola vara justerade, så att intet märkbart sidglapp förefinnes, vilket brukar ge sig tillkänna genom ett knäppande ljud, när maskinen ruskas i sidled. Län-karna på vänstra sidan ha genomgående, ogängade hål

för bultarna och dessa äro gängade i länkarna på högra sidan, där också låsmuttrarna äro placerade. Stötdäm-paren justeras alltefter vägförhållandena.

När styrlagren skola justeras, bortskruvas styrbroms-knappen. Sedan klämmuttern lossats, kan justeringen verkställas med den till maskinen hörande specialnyckeln. Skruva åt justeringsmuttern, tills allt märkbart glapp försvunnit och lossa den sedan omkring 1/12-dels varv. Det därigenom uppkommande glappet minskas, när kläm-muttern åtskruvas.

Skulle det bliva nödvändigt att byta ut gaffelfjädern, placeras först en låda e. d. under motorn, så att fram-hjulet hänger fritt i luften. Tag bort muttern på gaffel-fjäders övre fäste, länkbultarna och länkarna. Fjädern blir då fri från framgaffelramen och genom att skruva bort muttern och sprinten på nedre fästet, kan fjädern helt borttagas.



Framgaffeln.
Fig. 9.

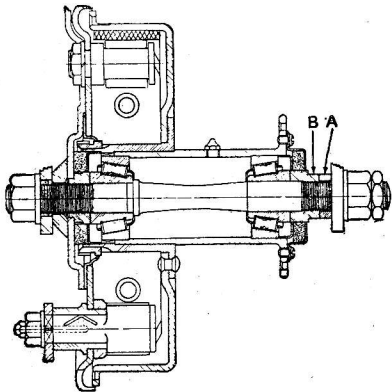
Naven.

Dessa äro utrustade med koniska rullager och justeringarna företagas, när hjulet tagits ut ur gaffeln. Framnavet på modellerna i storlek 348, 496 och 499 c. c. visas i Fig. 10. Låsmuttern A måste först lossas, justeringshylsan B skruvas in eller ut, allteftersom behovet påkallar, och A drages åt igen.

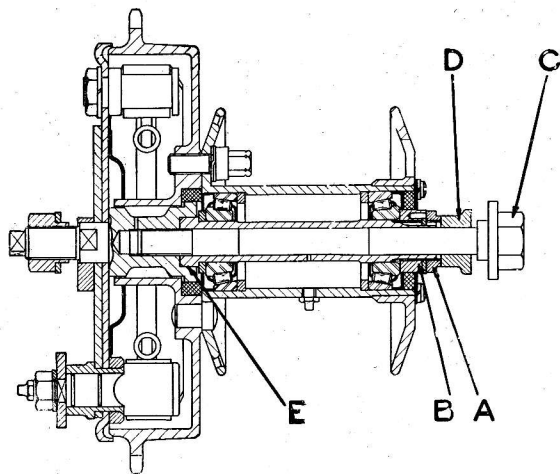
Baknaven (även framnavet på 595 c. c. S. V.) justeras genom att låsmuttern A lossas och låsplattan, som är försedd med en tapp, vilken griper in i justerhylsan B, borttages. Den lämpligaste justeringen företages nu och A drages åt igen. (Fig. 11).

Det är av yttersta vikt, att ett knappast märkbart glapp förefinnes, när justeringen verkställts.

För att taga ut bakhjulet (eller framhjulet å 595 c. c.) bortskruvas först de tre sammanhållande bultarna kring navets centrum. Axeln C och avståndshylsan D bortskruvas, hjulet drages därefter åt höger, så att det går fritt från drivkuggarna, varefter det kan uttagas.



Framnavet.
Fig. 10.



Baknavet.
Fig. 11.

Stötdämparen.

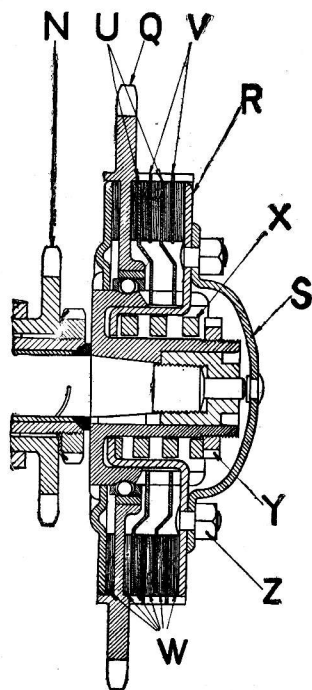
Fjädertrycket kan justeras medelst de två ringmuttrarna, som hålla fjädern.

Framkedjan.

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

Kopplingen.

Sedan kedjeskyddet avtagits, muttrarna Z lossats och kåpan S borttagits, kan man justera fjädertrycket på lamellerna med ställmuttern Y. Behöver kopplingen spännas skruvar man Y inåt (medsols), och för att få den mjukare och smidigare skruvar man Y utåt (motsols). För att taga isär kopplingen skruvar man bort Y helt och hållet. Ändplattan R och fjädern X glida nu av och plattorna äro åtkomliga. När man tagit ut innanmätet, måste man noga hålla reda på den inbördes ordningen mellan de yttre och inre lamellerna och friktionsringarna, (se fig. 12) så att de kunna uppmonteras i samma ordning. För att övervinna fjäderspänningen hos A vid sammansättningen innan muttern B kan påträdas, använder man en skruv, som finnes i maskinens verktygsutrustning.



Kopplingen.
Fig. 12.

Bakkedjans justering.

Lossa de utvändiga muttrarna på bakaxeln, först på vänstra sidan och därefter på högra. Grip fyrkanten på ändan av styrspindeln (höger sida) med en skiftnyckel (med handtaget vänt uppåt) och för dess handtag bakåt, tills kedjan är fullt sträckt. Tack vare en speciell an-

ordning med kurvskivor bliva därigenom båda sidorna automatiskt flyttade lika mycket. För nu skiftnyckeln åter något framåt för att minska spänningen, tills kedjan löper ledigt, och håll den stadigt i rätt läge, medan den vänstra muttern drages fast. Drag därefter fast muttern på högra sidan. Kontrollera för säkerhets skull, att kurvorna hela tiden ligga an mot sina anslag.

Eventuellt behöver bromsen justeras, sedan hjulet på detta sätt flyttats bakåt.

Magnetapparaten.

Denna fordrar knappast någon smörjning. Möjligen en droppe symaskinsolja var 1,000:de mil. Avståndet mellan avbrytarspetsarna bör justeras i enlighet med känneblecket på specialnyckeln för magnetapparaten. Det är lämpligt att med vissa mellanrum göra spetsarna rena med bensin. (Se Lucas specialinstruktioner).

Kamaxlarnas inställning.

Man bör icke ändra kamaxlarnas inställning för att försöka få ett bättre resultat, än det fabriken lyckats åstadkomma. Hjulen skola stå så, att den med en punkt märkta kuggen på motoraxelns drev kommer i ingrepp med den med en likadan punkt märkta kuggluckan på avgaskammens kugghjul, och den med ett streck märkta kuggen på motoraxeldrevet griper in i den likadant märkta kuggluckan på insugningskammens hjul.

Inställning av tändningen.

Magnetdrevet är åtkomligt, sedan proppen i kamhjulskåpan (upptill) bortskruvats. Lossa magnetdrevet och inställ motorn så, att kannan står i sitt toppläge (se sid. 12). Ställ tändningshandtaget på lägsta tändning och vrid magnetaxeln i dess normala rotationsriktning, tills avbrytaren just börjar öppna. Drag därpå fast magnetdrevet och trampa runt motorn några varv för att sedan på samma sätt kontrollera, att avbrytaren öppnar, när kannan befinner sig i toppläget.

Växellådan.

Denna är så konstruerad, att kugghjulen ligga i ständigt ingrepp med varandra (se fig. 13). De olika utväxlingarna erhållas genom att kraften föres genom olika dimensionerade kugghjul och dessa kugghjul utväljas medelst klackarna A och B, vilka sitta på respektive huvud- och biaxeln. Dessa klackar flyttas av de klockliknande växelförarna E och F. I dessa växelförare finnas spiralformiga uttagningar, i vilka stiften G glida, vilka stift äro fästa på axeln C. När axeln C vrides runt glida E och F utmed axeln påverkade av stiften G.

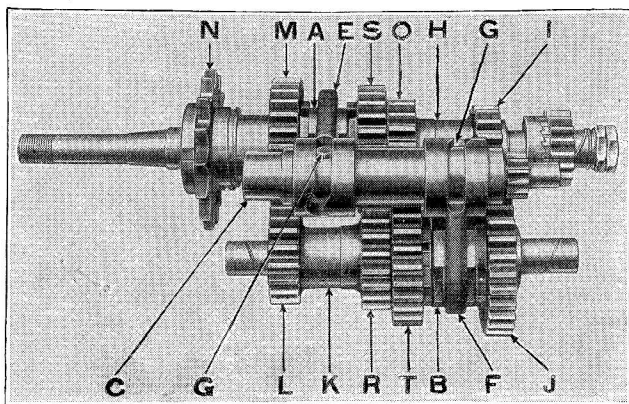


Fig. 13.

När första växeln engageras sätter B kugghjulet J i rotation. Rörelsen överföres genom centralaxeln H och kugghjulet I till kugghjulet J, därefter genom B till axeln K och kugghjulet L, vilket ständigt är inkuggat i M, vid vilket bakkedjans kedjehjul är fäst. Andra växeln använder O och T samt L och M och tredje växeln S och R samt L och M. Fjärde växeln är direkt. M kopplas till huvudaxeln genom klacken A.

Skulle kickstartfjädern gå sönder, bör maskinen icke köras med veven hängande, enär hela växellådsmechanismen i så fall kan skadas, utan veven bör uppbindas med t. ex. ett gummiband, till dess en ny fjäder anskaffats.

B. S. A. PATENTERADE FOTVÄXEL.

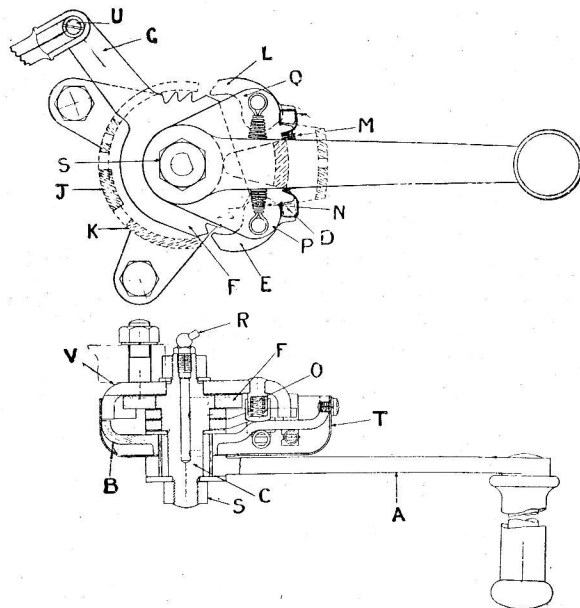


Fig. 14.

Beskrivning.

Följande korta beskrivning över B. S. A. fotväxel har tillkommit för att för ägaren underlätta eventuell ned- och uppmontering, därest sådan skulle visa sig nödvändig.

Pedalen A är justerbart kopplad till plattan B, vilken roterar fritt på axeln C. När A nedpressas, måste B

rotera i vinkel. Under första delen av rotationsvarvet inverkar B på E genom D och tvingar denna att gripa tag i spärplattan F, vilken är utdragen i G, som genom hävarmen U står i förbindelse med växellådans huvudaxel.

Under det att E är i funktion, såsom ovan beskrivits, hålles L genom en fjäder M fri från spärplattan.

Av ovanstående framgår att pedalens nedåtgående rörelse för armen G, som är fast i spärplattan, ett steg till höger. När pedalen släppes av foten intar den sitt utgångsläge genom fjädern N och E glider tillbaka över kuggen på spärplattan och är färdig att gripa tag i nästa kugg, om pedalen återigen skulle nedtrampas.

En högre växel erhålles genom pedalens nedtrampning och en lägre genom att pedalen höjes från sitt utgångsläge. Hela fotväxeln arbetar då på samma sätt som förut beskrivits med undantag av att L nu sättes i funktion under det att E förblir fri från spärplattan.

Den fjädrande knappen O håller pedalen i dess läge.

Noll-läget erhålles antingen genom att nedtrampa pedalen till hälften från 1:an eller genom att höja pedalen till hälften från 2:an. Möjligheten för en växel att glida ur noll-läget förhindras genom en fjädrande knapp i växellådan.

Smörjning.

De delar som röra sig kring den fasta axeln C äro plattan B, armarna P, Q och spärplattan F. Dessa smörjas genom hål i axeln från nippeln R.

För detta ändamål är det rådligt att använda vanlig motorolja i stället för fett. Oljan kan insprutas med fettsprutan på vanligt sätt. Smörj var 80:de mil.

Övriga rörliga delar böra även smörjas var 80:de mil men med en oljekanna.

Isärtagning och hopmontering

Den enda eftersyn som behövs under normala förhållanden är smörjningen och möjligen utbyte av en

brusten fjäder. För detta ändamål tillrådes att ett par reservfjädrar M och N anskaffas. För att byta en sönderig fjäder (det händer ytterst sällan att någon fjäder går sönder) är det nödvändigt att skruva loss muttern S. Tag av pedalen A. Lösgör de två skruvarna som hålla skyddet T. Utbytet sker nu lätt.

För att helt isärtaga mekanismen är det endast nödvändigt att skruva loss skruven U, sedan ovannämnda delar borttagits och skjuta av resterande delar från den fasta axeln, varvid bör tillses att knappen och fjädern vid O icke tappas.

Delarna böra noga undersökas och sådana som visa sig alltför slitna utbytas mot nya. Innan delarna hopsätts, böra de noggrant rengöras och insmörjas med olja.

När allt är i sin ordning återinsättes först spärplattan F, därpå en av de tunna packningarna och därefter var och en av armarna E och L med en packning emellan. Bemärk, att armarna icke äro sinsemellan utbytbara utan måste insättas, så som de uttogos.

Den tjocka packningen fästes därefter.

Placera den fjädrande knappen O i dess hylsa och träd plattan F på axeln. Återinsätt fjädrarna M och N, skyddet, pedalen, packningen och muttern.

Ett omsorgsfullt studium av fig. 14 underlättar betydligt isärtagningen och hopsättningen.

Justering av handväxeln.

Om växellådan flyttats avsevärt, måste man kontrollera att växelläget icke ändrats, så att stängen mellan växelspaken och växellådan behöver justeras. För att utföra en sådan justering föres armen B (Fig. 15) bakåt på maskinen, till dess att man känner att fjäderspärren inuti växellådan läser den. Muttrarna C skola nu lossas från hylsan D, varvid ihåggkommes att den nedre muttern är vänstergångad. Hylsan D flyttas nu så långt att växelspaken A just ligger an mot växelsegmentet vid E. Prova justeringen genom att flytta växelspaken till mitten av noll-läget och därefter till de olika haken i segmentet, varvid man skall kunna känna, att fjäderspärren läser armen B.

På 348, 499 och 496 c. c.-modellerna återfinnes den dubbelgångade hylsmuttern D högre upp på växelstängan.

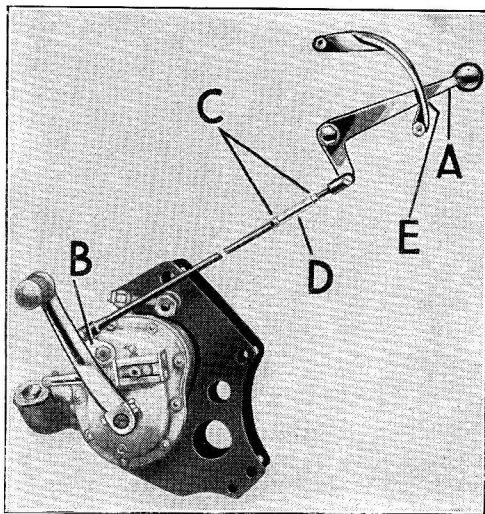


Fig. 15.

SOTNING.

Det är nödvändigt att sota motorn gång efter annan. De symptom, som giva sig till känna, 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. Genom att

skruva loss cylinderlocks-bultarna kan cylinderlocket avtagas, kannan blottas. Denna ställes i sitt högsta läge med slutna ventiler. Cylinderlocket kan lätt befrias från sot. Om cylindersätena äro misstänkta, kunna dessa sättas i stånd igen, och om man är försiktig med slippastan, så att den icke kommer i beröring med kannan, ventilstyrningarna och förgasaren, (vilken senare bör borttagas), behöfver icke cylindern tagas loss från motorn. Detta är endast nödvändigt, om ringarna behöva utbytas.

För att taga loss cylindern, sedan förgasaren och avgasröret borttagits, avskruvas de fyra muttrar, med vilka cylindern är fast vid vevhuset. Lyft cylindern uppåt och framåt i ramens vinkel och vrid runt motorn, till dess kannan kommer fri från cylinderns botten. Stöd kannan, allteftersom den kommer fram ur cylindern, så att den icke faller ut och skadas. Täck kannan och hålet i vevhuset med en ren trasa, så att icke damm och främmande partiklar faller ned i detsamma. Tag loss ventiler från cylindern och skrapa omsorgsfullt bort all sotavsättning å cylinderlock, ventilfickor och gaspassager med en lång skruvmejsel. Sedan allt sot avlägsnats, putsas cylindern omsorgsfullt med en ren i olja dränkt trasa, så att alla spår av sot försvinner. Skölj delarna därefter i fotogen och torka dem torra.

Modeller med toppventiler.

Förfaringssättet är här följande:

Skruva loss bensinröret uppe vid tanken. Tag loss förgasaren genom att skruva loss de två muttrarna på cylinderflänsen och bind upp dessa delar på maskinen, så att de äro ur vägen. Trampa på kickstarten, tills avgasventilen står helt öppen och lossa ventilyftarewiren från hävarmen på vipphuset. Skruva loss justeringshylsan för kabeln och drag ut denna. Tag loss locket på vipphuset och lossa de fyra muttrarna, som håller detta. Lossa muttrarna vid nederändan av stöbstängsrören. Tag sedan bort vipphuset, stöbstängerna och stöbstängsrören. De fyra muttrar, som hålla fast cylinderlocket, kunna sedan lossas, och detta kan lyftas ut, sedan man knackat lätt på detsamma med skaftet av en hammare eller dy-

likt. Efter lossandet av de fyra muttrarna vid bottenflänsen kan cylindern lyftas bort från maskinens vänstra sida.

Sotning.

Skrapa loss sotet från cylinderlocket och tag bort ventilerna. Ett specialverktyg härför medföljer i maskinens utrustning. Kroken på detta verktyg stickes in genom tändstiftshålet, så att den ligger an mot ventiltallriken. Med hjälp av de dubbla hävarmarna kan man sedan trycka ned fjädertallriken tillräckligt för att taga bort de båda halvrundera ventilknastren, vilka lossa vid en skarp knackning med t. ex. ett hammarskaft. Gaskanalerna och de delar i cylinderlocket, som förut täcktes av ventilerna kunna nu skrapas. Var dock till ytterlighet försiktig, så att icke ventilsätena skadas. Övriga delar av cylinderlocket kunna rengöras och putsas, om man är försiktig, med fin smärgelduk.

Inslipning av ventilerna.

Om ventilerna icke äro alltför illa åtgångna utan endast lindrigt gropiga, kan man nöja sig med att slipa in dem direkt mot sätena på följande sätt:

Sätet på ventilen bestrykes med slippasta, varefter ventilen sättes in på sin plats. Sedan man skruvat fast det speciella handtaget för ventilslipning på ventilskaftet, griper man ventilen med detta och vrider den fram och tillbaka, under det man håller den tryckt mot sätet. Då och då lyfter man den något och vrider den till ett nytt läge, detta för att hela ytan skall bli likformigt slipad. Med vissa mellanrum kan det vara erforderligt att stryka på litet mera slippasta.

Slipningen skall fortsättas, till dess såväl ventilen som sätet uppvisar en blank yta utan alla märken.

Man bör emellertid ej försöka slipa in en ventil, som har särskilt djupa märken, ty det moderna ventilmaterialet är så hårt och motståndskraftigt, att man i så fall

skulle få slipa ned ventilsädet millimetervis, innan ventilen själv bleve blank. I detta fall måste man i stället låta slipa ventilen i en specialmaskin, innan man slipar in den mot sätet.

Torka noggrant bort alla spår av slipmedlet, innan motorn sättes ihop. Innan ventilerna sätts fast, böra de smörjas med litet olja.

Kannan och kannringarna.

Kannbulten är fritt lagrad både i kannan och vevstaken och kan därför tryckas ut åt endera sidan. När man på detta sätt fått loss kannan, bör man märka den sida, som varit vänd framåt, på insidan, för att icke sätta tillbaka kannan bakfram.

Skrapa bort allt sot från kannans översida och blanka denna slutligen med fin smärgelduk.

Om kannringarna äro blanka runt om och fritt rörliga i sina spår, är det tillrådligt att låta dem sitta kvar för att icke taga risken att bryta av dem. Om de äro fastbrända, bör man lägga kannan i fotogen och sedan försiktigt försöka lossa dem. Därefter böra både ringarna och spåren skrapas noggrant rena.

Man bör också undersöka avståndet mellan kannringens ändar, när den är inlagd i cylinderloppet och noggrant placera i rätt vinkel genom att kannan skjutits in mot ringen. Om avståndet mellan ändarna uppgår till 0,4 mm. bör ringen utbytas mot en ny, som med en fin fil justeras till ett avstånd av 0,15 mm. i enlighet med tabellen å sid. 36. Ringar, som icke äro blanka runt om utan uppvisa bruna fläckar, böra utbytas mot nya.

Å "Empire Star"-modellerna är det av allra största betydelse, att endast specialhårdade kannringar användas, ty vanliga kannringar äro olämpliga i de lufthårdade cylindrar av nickelkromlegering, som dessa modeller äro försedda med. Detta gäller dock givetvis endast kompressionsringarna och icke den med rännor försedda skrapringen, vilken är av standardtyp.

När motorn skall trimmas för hastighet, bör kannan undersökas och putsas med en fin fil på de punkter, som eventuellt visa benägenhet för iskärning. Smärgelduk

eller sandpapper får icke användas, då partiklar av dessa inbäddas i aluminiumgodset och vålla en stark slitning på cylinderloppet.

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

Rengöring av vevhuset.

När cylindern är avlyftad, är det lämpligt att spola ur vevhuset och sumpen, varför de båda bottenpropparna på vänstra sidan av vevhuset skruvas bort. Spolningen verkställs därefter med s. k. spololja, vilken erhålles å tappstationerna. Glöm icke att skruva fast båda propparna efteråt.

Motorns hopsättning efter sotning.

Innan cylindern sättes på hålles en liten kvantitet motorolja ned i vevhuset och cylinderväggarna smörjas med olja.

Montera in ventiler och fjädrarna med hjälp av specialverktyget, om detta är nödvändigt.

Sätt fast kannan i rätt läge och vrid vevaxeln, tills kannan når sitt lägsta läge. Övre kannringen sammanpressas nu med fingrarna, under det att cylindern, hållen i ramens främre vinkel, skjutes över kannan. Undre kannringen kan nu på liknande sätt sammanpressas och cylindern skjutas över hela kannan. Cylindern fastskruvas vid vevhuset. Härvid bör man icke draga fast varje mutter för fullt med en gång utan endast litet i taget och draga muttrarna flera gånger i tur och ordning.

Om papperspackningen under cylindern gått sönder vid isärtagningen, bör man klippa till en ny av ritpapper eller grovt omslagspapper. Om cylinderlockspackningen är felfri, är det säkrast att icke röra den.

Ifråga om de avtagbara cylinderlocken på modellerna med sidventiler skola bultarna dragas i den ordning, som visas å fig. 16.

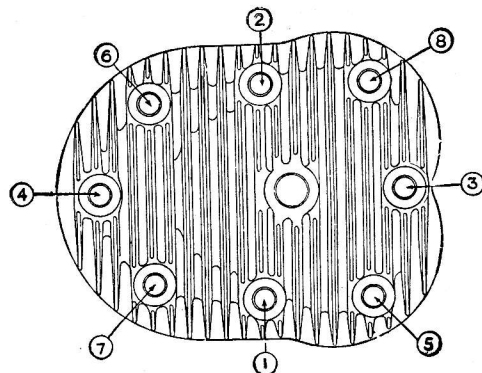


Fig. 16.

Cylinderlocket skall fastskruvas jämnt på modellerna med toppventiler på liknande sätt.

Vrid vevaxeln i ett sådant läge, att båda ventilerna äro nere och sätt fast vipphuset, iakttagande att stötstängsrören sticka in i sina säten på undersidan av vipphuset. Justera ventilspelet, vippor och stötstänger, om detta finnes nödvändigt.

Ställ vevaxeln så, att avgasventilen är fullt öppen och montera på ventillyftarekabeln. Passa in avgasrören, förgasaren och tändstiftet och drag fast dem.

Innan maskinen startas, bör cylindern smörjas med olja på det sätt, som angivits å sidan 4.

När även sumpen fyllts, kan motorn startas men lämnar icke full kraft förrän efter en kortare inkörningsperiod.

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, magneten och ventilmekanismen.

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

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

Borsta sedan bort smutsen med en ej alltför hård borste och torka sedan torrt med en trasa eller ett sämskinn. 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 överdras med spissvärta eller en lösning av lampsvart i fotogen, helst tillsatt med litet guldbrons. Denna förbättrar också värmeutstrålningen.

SIDVAGNENS INSTÄLLNING.

Fig. 17 visar hur sidvagnens riktiga inställning kontrolleras. Lägg två långa linjaler eller noggrant rakhjylade plankor mot hjulen som figuren visar. Det är lämpligt att låta linjalerna vila på lådor, tegelstenar e. d., så att de ligga an mot hjulen tillräckligt högt upp för att ge ett tydligt utslag. När sidvagnshjulet är riktigt justerat, skall måttet mellan A och C vara 12—14 mm. mindre än måttet mellan B och D, d. v. s. cykelns hjul och sidvagnshjulet skola peka ihop framåt. Justeringen verkställs vid främre stagets fäste på sidvagnschassiet genom flyttning av mellanlängsbrickor från ena sidan till den andra.

För justering av maskinens lutning är snedstaget från sadeln skjutbart på axelröret. Det bör inställas så att maskinen står lodrätt eller lutar något litet bort från sidvagnen.

För att icke hindra justeringen är det bakre sidvagnsfästet vid maskinens bakhjul utbildat som kulle.

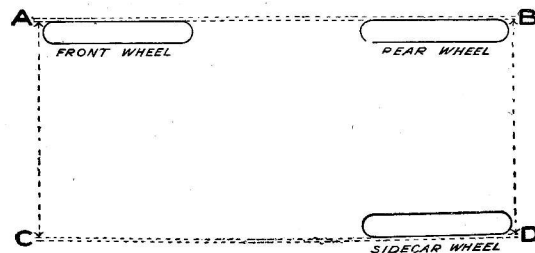


Fig. 17.

Vid monteringen av detta fäste skall muttern lossas 1/2 varv, innan den låses med saxsprint, ty annars hindras rörelsen i kulle. Glöm ej att montera saxpinnar på alla kronmuttrar.

TÄNDSTIFTET.

Detta bör tillfälligtvis rengöras. Man kan isärtaga detsamma genom att sätta fast det i ett skruvstycke och lossa övre muttern med hylsnyckeln. Tvätta ren ytan på den inre isoleringen med bensin, så att den blir fri från sot. Denna yta bör endast försiktigt torkas och får icke gnidas med t, ex. smärgelpapper. Skrapa ren metallkroppen och skölj den, om så behöves, i bensin. Sätt ihop tändstiftet och drag icke åt den övre muttern mer, än som behöves för att göra stiftet gastätt. Efter ihopsättningen bör gnistgapet justeras till ungefär ett vanligt visitkorts tjocklek.

Under normala förhållanden förstoras gnistgapet efter en tids körning, vilket i sin tur onödigt belastar magneten. Det är därför rådligt att någon gång justera gnistgapet genom att böja sido- mot centrumelektroden.

ALLMÄNNA RÅD BETRÄFFANDE MASKINENS UNDERHÅLL OCH KÖRNING.

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

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

Dålig kompression kan bero på antingen att ventilererna behöva slipas in, att ventilspelet icke är justerat eller, därest maskinen börjar bliva 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 istället på nedannämnda sätt försöka ernå en så ekonomisk bensinförbrukning som möjligt. Skruven på förgasaren, med vilken tomgången justeras, skruvas ut så långt det går utan att starten därigenom omöjliggöres. Påståendet, att denna inställning icke inverkar på bensinåtgången, är icke alltid fullt riktig, ty om vägförhållandena äro sådana, att man kör mycket på tomgång eller t. ex. i utförsbackar, varvid motorn tillåtes bromsa i stället för att draga, minskas bensinåtgången ju magrare gasblandningen är.

Alla fogar i förgasarsystemet och bensinröret böra hållas täta och för att undvika slöseri med bensinen bör

bensinkranen stängas, så ofta maskinen lämnas stående under längre tid än en timma. Det 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 förgasaren vid start är även förkastligt och bör alltid undvikas ej endast på grund av bensinslöseriet, utan också emedan starten därigenom försvåras och oljan å cylinderväggarna mer eller mindre bortsköljes på en kall motor.

Lufthålen i bensintankslocket bör rengöras gång efter annan. Stundom kunna dessa bliva tillstoppade, varvid bensinen icke rinner fram.

Även bensinkranen i tanken bör periodiskt genomgå. 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 rent munstycket.

Alla B. S. A. motorcyklar äro som standard utrustade med luftrenare. Allt damm, som går genom luftrenaren, uppsamlas av densamma och när sålunda aldrig motorn. **Man bör alltid köra med luftrenare**, enär det damm och grus, som annars kommer in i cylindern, snabbt nöter densamma och minskar livslängden å de flesta av motorns delar. Det har dessutom befunnits, att sotet i en cylinder, när luftrenare icke finnes, kan innehålla ända upp till 50 % damm. På grund härav 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 otilförlig körning på de senare.

Bensinförbrukningen är av lättförklarliga skäl mycket större på de lägre växlarne än på högsta växeln och vana vid maskinen visar snart, att det är möjligt att begagna högsta växeln i större utsträckning genom en omsorgsfull reglering av tändningen, vilket kanske icke till en början inses.

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 otilfredsställande.

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 losstages 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 omnämnes å sidan 31. 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, försäviitt stiftet icke är felaktigt. I så fall får man ta till reservstiftet. Naturligtvis är det lämpligt, att man först undersöker tändstiftet, om man tror felet ligger här, innan man övergår att undersöka det övriga.

B. S. A. CYCLES LIMITED

H. GÖRANSON

KUNGSGATAN 5, GÖTEBORG

Tel. 352 32 (växel)

Telegramadress: "Selcyc",

B. S. A. Cycles Ltd. förbehåller sig rätten att vidtaga ändringar i tillverkningarnas konstruktion och utförande liksom även i fråga om priserna, utan att detta på förhand meddelas.

NYTTIGA UPPGIFTER.

	R-4	W-6	Q-7	Q-8	Q-21
Borrning (mm.)	71	85	82	82	82
Slag (mm.)	88	88	94	94	94
Cylindervolym (kbcm.) ..	348	499	496	496	496
Kompressionsförhållande	6,4	4,4	5,9	5,9	5,9
Ringdimension, fram	3,25-19	3,25-19	3,25-19	3,00-20	3,25-19
" bak	3,25-19	3,25-19	3,25-19	3,25-19	3,25-19
Kannringsgap (minimum)	0,008	0,010	0,008	0,010	0,008
(maximum)	0,012	0,014	0,012	0,014	0,012
Standard munstycke	140	140	170	190	190
Kedjedimension (fram) ..	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$
(bak) ..	$\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$	$\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$	$\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$	$\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$	$\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$
Ventilspe, insugningsven. (tum)	0,003	0,004	0,003	0,003	0,003
utblåsningsven.	0,003	0,008	0,003	0,003	0,003

NYTTIGA UPPGIFTER.

	M-10	J-12	Y-13	G-14
Borrning (mm.)	85	63	71	80
Slag (mm.)	105	80	94 $\frac{1}{2}$	98
Cylindervolym (kbcm.) ..	595	498	748	986
Kompressionsförhållande	4,8	7,25	5,5	4,4
Ringdimension, fram	4,00-18	3,25-19	4,00-18	4,00-18
" bak	4,00-18	3,25-19	4,00-18	4,00-18
Kannringsgap (minimum)	0,010	0,006	0,008	0,010
(maximum)	0,014	0,010	0,012	0,014
Standard munstycke	130	80	160	160
Kedjedimension (fram) ..	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$	$\frac{1}{2}'' \times 0.305''$
(bak) ..	$\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$	$\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$	$\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$	$\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$
Ventilspe, insugningsven. (tum)	0,004	0,002	0,002	0,004
utblåsningsven.	0,008	0,002	0,002	0,008

REGISTER.

	Sid.		Sid.
Fel	34	Nedmontering	24
Förgasarmunstycken	36	Rengöring	30
Inkörning	4	Smörjning	2, 8, 22
Justeringar:		Allmänna upplysn.	2
Avtagbart bakhjul..	16	Bromsar	10
Bakkedjan	18	Diagram	3
Bromsarna	14	Framgaffeln	10
Fotväxeln	21	Framkedjan	11
Framgaffeln	14	Kedjor	12
Framkedjan	17	Motor	8, 10
Kopplingen	18	Naven	10
Naven	16	Ny motor	4
Sidvagn	30	Oljerekommendation	2
Stötdämparen	17	Styrhuvudet	10
Ventilspelet	12	Stötstängerna	10
Kannringsgap	27	Vipparmarna	10
Kompressionsförhåll.	36	Växellådan	12
Kontrollerna	4	Sotning	24, 26, 28
Kopplingen	18	Start	4
Körning	5, 34	Tändstift	31
Maskinens skötsel ..	32	Växling	5, 6

Göteborgs Affärstryckeri A.-B. Göteborg 1936