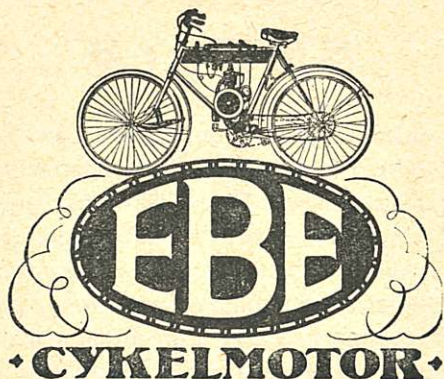


EBE- MOOTTORIN EDUT



POLKUPYÖRÄ, JOHON ON ASETETTU
EBE-MOOTTORI, MALLI 1919

HELSINKI 1920
LINDBERG'IN KIRJAPAINO OSAKEYHTIÖ



SELITYS.

T
000000

ÄLLE moottorille on ominaista, että se on erityisesti rakennettu tavallisiin miesten polkupyöriin asetettavaksi ja se kiinnitetään polkupyöräkehykseen parilla kampikotelosta lähtevällä kiinnitysraudalla. Kun moottori on sijoitettu alas polkupyörän kampilaakerin kohdalle, missä kehys on vahvin, ei kehyksen särkyminen ole mahdollista, mitä moottorin aiheuttamaan rasitukseen tulee. Sitäpaitsi asetetaan etuhaarukkaan jousilaite, joka helpottaa rasitusta ja tasoittaa tärinän kivisillä kaduilla ja epätasasilla teillä ajettaessa.

Moottori on n. s. nelitahtijärjestelmää ja tehty parhaista aineista sekä mitä valmistukseen tulee kauttaaltaan täsmällisesti, josta seuraa, että kuluneita osia mahdollisesti uusiin vaihdettaessa nämä aina sopivat.

Voimansiirrolla EBE-moottorissa on se suuri etu, että voimavälitys ensiksi tapahtuu öljyssä liikkuvan ja tomuttomassa vaihdekammiossa olevan hammasvaihteen kautta sekä sieltä ketjun avulla takapyörään, mikä on hihnavetoa tuntuvasti edullisempaa sekä kestävyys-teen että voimansiirtoon nähden.

Vapaakytkin: EBE-moottorissa on myös vapaakytkin (joka yleensä puuttuu pienemmistä moottoripyöristä) ja siinä on 5 levyä, 3 kappaletta teräksestä sekä 2 kappaletta erikoisraudasta, kaikki tarkoin tasaisiksi hiottuja ja kun mittasuhteet ovat runsaita, on kytkin käytännöllisesti katsottuna kulumaton. Hankaus tekee tätä yhdistelyä käyttäen kytkemisen pehmeäksi ja miellyttäväksi. Tuottamatta minkäänlaista haittaa voi kytkin liukua huomattavasti, mutta voidaan sitä myös tiukentaa, jos niin halutaan. Sitäpaitsi on vapaakytkimestä se suuri etu, että voidaan, huolimatta polkupyörästä — panna moottori käyntiin, ja antaa sitten — kun näyttää sopivalta — moottorin tehtäväksi kuljettaa polkupyörää eteenpäin. Moottori voidaan kytkeä irti tai kiinni yksinkertaisella kädenotteella ylemmässä kehysputkessa olevalla rivalla. Poiskytkettäessä vapautuu moottori, jolloin pyörää haitatta voidaan polkea kuten tavallista polkupyörää.

Silinteri valmistetaan yhdestä kappaleesta parhaasta erikoisraudasta moottoripyöriä varten. Silinteriseinät ovat tarkoin hiotut, joten suurin tiiveys saavutetaan.

Mäntä on valmistettu samasta aineesta kuin silinteri ja varustettu kahdella tiivistysrenkaalla, jotka ovat erittäin tarkasti sovitetut nurteisiinsa. Sekä männässä että mäntärenkaissa on hionosti hiotut kiiltopinnat, jonka vuoksi täysi tiiveys silinterin ja männän tai mäntärenkaiden välillä saavutetaan.

Kampiakseli on taottu ensiluokkaisesti ruotsalaisesta teräksestä ja tarkoin saatettu tasapainoon vastapainoilla, jotka ovat taotut kokonaan samasta kappaleesta kuin kampiakseli, sen pinnat ovat hienosti sorvattuja ja hiottuja ja se kulkee kolmella kuulalaake-

rilla, ollen yksi heti huimapyörän läheisyydessä, mikä antaa kampiakselille tarpeellisen tuen ja huomattavasti lisää vankkuutta.

Kiertokanki on samoin taottu teräksestä ja on sen laakeri varustettu kuulalaakerilla, jonka vuoksi tämän moottorin kuluminen on erittäin pieni.

Kampikotelon muodostaa kaksi puoliskoja, jotka ruuveilla pysyvät yhdessä ja sitäpaitsi ohjaavat ne toinen toisiaan laippoihin sorvattujen ohjauskulmien avulla. Kampikotelon vasemmalla puolella on vaihdokammio siinä olevine vaihteineen ja levykytkimineen sekä peitetty n. s. kampikotelokannalla, jossa samoin on sorvattuja ohjauskulmia, ja keskuksessa — jossa ketjuvetoakseli lähtee — on myöskin kuulalaakeri. Oikealla puolella on vaihdelaatikko, sisältäen kampaakselin ja epäkeskiön venttiilisäätöä varten, sekä sarran hammaspyöriä magneettisytystä varten.

Kaasuttaja on EBE:n erikoismallia 1919 ja kokoa-
automaattinen, s. o. se hoitaa itse polttoaineen ja ilman sekoittamisen oikeassa suhteessa. Ehdottomasti tasaisen korkeuden saavuttamista varten kohosäiliössä on sinne asetettu kaksi kappaletta painoja, joihin kohoa vaikuttaa, ja nämä vuorostaan vaikuttavat neulaventtiiliin, joten tämä, myös tärinässä, joka aiheutuu huonoista ja kivisistä teissä, aina säilyttää tarkoitetun polttoainekorkeuden.

Joustava etuhaarukka: Joustolaite etuhaarukassa on asetettu kehyksen alle ja saavutetaan tällä se suuri etu, että — huolimatta joustavasta etuhaarukasta — siinä on tilaa sekä pakkauspitimelle että lyhdylle, jonka tähden pakkauspidintä ei kuten muissa moottoripyörissä tarvitse asettaa takapyörän päälle, jolla jo

ennestään on moottorin ja ajajan paino kestettävänä.

Veto: Veto on takapyörästä ja sovitetaan ketju-pyörä tälle sitä varten erityisesti valmistetulla keskuk-sella.

Paikalleen asettaminen: Moottorin ja siihen kuulu-vien tarpeiden paikalleen asettamisen voi toimittaa melkein kuka hyvänsä ja kuluu siihen aivan vähäsen aikaa, koska kaikki tarpeet ovat niin valmistettuja, että ne sopivat kaikkiin miesten polkupyöriin.

Polttoaine: Polttoaineena käytetään: Bentsiiniä, moottorispiitä, kaasuöljyä ja myöskin ovat monet kokeet yksinomaan paloöljyllä onnistunut tyydyttä-västi, vieläpä talvisaikaan varsin kovalla pakkasella.

Käyttöohjeet: Käyttöohjeet seuraavat jokaisen moottorin mukana.

Patentti ja rekisteröiminen: EBE-moottoripyörälle on patentti haettu useimmissa sivistysmaissa ja nimi EBE on rekisteröity ja laillisesti suojattu.

YKSINMYYJÄ SUOMESSA

A. B. TEKNISKA BYRÅN SEPPO O. Y.

H E L S I N K I

EROTTAJATORI 2.

PUHELIN 349.

ERIKOISLUETTELO.

Moottori:

EBE noin 2 hv. 1 syl. ilmajäähd. nelitahtinen.
Sylinterin mitat: Lämpimitta 60 mm. iskupituus
65 mm.

Voitelu:

toimitetaan kuulaventtiilillä varustetulla, öljysäiliössä
olevalla öljypumpulla.

Voimansiirto

toimitetaan ketjulla $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$.

Kaasuttaja

on EBE-n erikoismallia 1919, itsetoimivalla ilman
tulolla.

Kaasunsäätö

toimitetaan ohjaustangosta kädensijan avulla.

Bensiini- ja voiteluöljysäiliöön

sopii noin 3 litraa bensiiniä ja $\frac{2}{3}$ litra moottori-
öljyä.

Vapaakytkin:

levykytkin.

Venttiilit

ovat itsetoimivia.

Joustolaite etuhaarukassa:

EBE mallia.

Magneettisytytys:

Sytytys on elektromagneettinen, SEM magneetilla, ja sitä hoidetaan ylempään kehysputkeen asetetulla kädensijalla.

Laakerit:

Laakerit ovat ruotsalaisia kuulalaakereja.

Varaosat:

Kunkin moottorin mukana seuraa kuvitettu näytekartta varaosista, ja on jokaisella osalla erityinen *numerosa*.

Tukholma marrask. 20 p. 1918.

TODISTUS.

Allekirjoittaneen eilen ja tänään tekemillä koematkoilla tavallisella polkupyörällä, johon oli asetettu yksisylinterinen, ilman jäähdyttämä nelitahtinen EBE-moottori „SEM“-magneetteineen, olemme huomanneet, että se työskentelee *täysin tyydyttävästi* ja *luotettavasti* sekä että se jaksaa kuljettaa pyörää sangen jyrkkiä mäkiä ylös ja kulkee hyvällä vauhdilla tasaisella tiellä.

Mitä rakenteeseen tulee on meille näytetty piirustukset eikä meillä rakennetta vastaan ole minkäänlaisia huomautuksia tehtävänä, jotavastoin eräissä yksityiskohdissa on huomattavissa uutuuksia ja ovat moottorit tarkoin harkittuja ja valmistettuja.

Moottorin koneosien valmistelu on huoliteltua ja kunnollista.

MOTORTEKNISKA BYRÅN

Arvid Skånberg.
