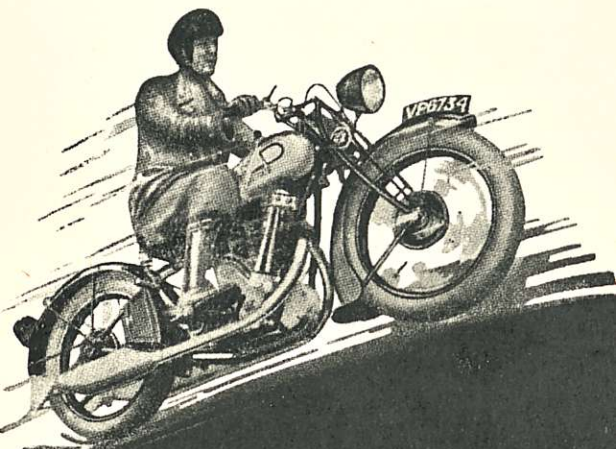


Voitelu- ja hoito-ohjeita



B.S.A.
moottoripyöriä
varten

Voiteluohjeita

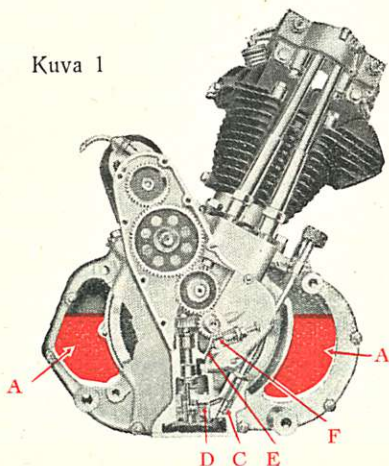
kiertovoitelujärjestelmällä varustettuja B.S.A. moottoripyöriä varten.

Nimi B.S.A. takaa laadun ja kestävyuden. Jotta nämä ominaisuudet tulisivat oikeuksiinsa Teidän B.S.A. moottoripyörässänne, vaaditaan kuitenkin, että sitä hoidetaan oikein ja säännöllisesti. Voitelu on tässä tapauksessa tärkein tekijä asiassa. Tutustukaa tarkoin voiteluohjeisiin, ennenkuin otatte pyöränne käyttöön ja seuratkaa aina tarkoin annettuja ohjeita.

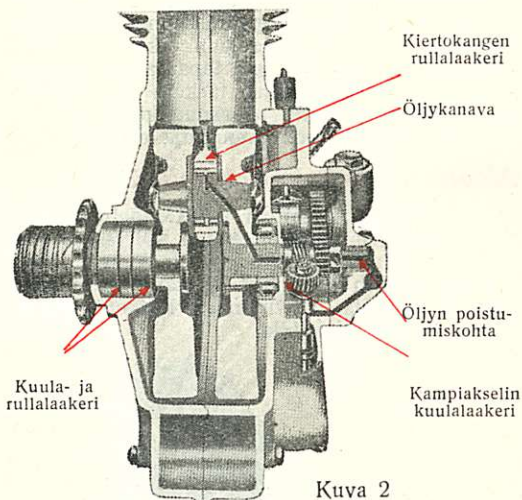
Moottorin voitelujärjestelmä.

Allaoleva kuva osoittaa B.S.A.-moottorin erikoisen kiertovoitelujärjestelmän. Öljysäiliö (A) on valettu yhteen kampikammion kanssa ja öljyn täyttäminen tapahtuu öljyntäyttämisaukosta oikealla puolella. Öljynpinnan korkeus tarkistetaan mittatikun avulla.

Kuva 1



Öljypumppu (D) imee öljyn öljysäiliöstä suodattimen (C) ohi. Pumpusta painuu öljy kanavan (E) kautta painemittariin (F), mistä nähdään, jos öljy kiertää oikealla tavalla. Täältä öljy kulkee onttoon kampiakseliin ja vauhtipyörän sekä kiertokangentapin kanavien kautta kiertokangentaakkeriin. Silinterin seinämät ja



Kuva 2

muut kitkapinnat saavat voitelunsa siitä öljymäärästä, joka sinkoutuu kiertokankilaakerista ja vauhtipyörästä. Öljymäärä, joka valuu kampiakselikammioon, nousee vauhtipyörän avulla ja raappija palauttaa sen takaisin öljysäiliöön.

Moottorin sisäänajo.

Ennenkuin moottoripyörä otetaan käyttöön, tarkistetaan, että säiliö on täytetty sopivalla öljyalaadulla ja että öljynpinta on oikea. Suodatin on asetettava runsasta öljysäätöä varten. Ensimmä-

mäisten 1000 kilometrin aikana tapahtuu lo-pullinen hionta moottorin kitkapinnoissa.

Liika suuret rasitukset sisäänajoaikana voivat tuottaa vahinkoa silinterissä ja laakeripinnoissa ja näin ollen alentuu moottorin suorituskyky. Ajakaa sentakia mieluummin korkeintaan 40 km. tuntinopeudella, eikä missään tapauksessa yli 60 km. tunnissa ensimmäisillä 800—1000 km.

Älkää missään tapauksessa rasittako mootto-ria liikaa huonoilla teillä ajaessanne ja välttä-kää myös liian suurta kierrosnopeutta mootto-rin käydessä tyhjiltään.

Sisäänajoajan jälkeen on öljynsyöttö järjestet-tävä niin, että heikko sinertävä väri on havait-tavissa poistokaasuissa. Huomattava on, että kova ajo huonoilla ja mäkisillä teillä sekä sivu-vaunuajo vaatii runsaamman öljymäärän.

Säännöllinen hoito.

On välttämätöntä mitan avulla säännöllisesti tarkastaa, että tarpeellinen öljymäärä on moot-torissa. Lisätkää öljyä tarvittaessa! Öljynpin-nan tarkistus on toimitettava pysäytetyllä moot-torilla. Silmäilkää ajaessanne aina silloin täl-löin painemittaria todetaksenne, että öljyn-kierto toimii säännöllisesti.

Öljyn vaihto.

Bensiini ja vesi sekä sisääntunkeutuvat lika-hiukkaset ohentavat ja pilaavat vähitellen voi-teluöljyn. Bensiinin sekoittuminen öljyyn riip-puu etupäässä siitä, että palaminen silinterissä on tapahtunut epätäydellisesti. Siitä voi päästä säättämällä kaasuttajan sytytysjärjestelmän oi-kein. Välttäkää myös pitkäaikaista tyhjänä-käyntiä.

Öljyn pilaantumisen vastustamiseksi on vält-tämätöntä usein muuttaa öljyä moottoriin. Sel-laisen muuttamisen uudessa moottorissa pitäisi tapahtua 500 km. ajon jälkeen ja sitten sään-

nöllisesti joka 1000 tai 1500 km. jälkeen. Vanha öljy poistetaan irroittamalla tulppa kampikammion pohjassa ja on tämä tehtävä heti ajon jälkeen, jolloin öljy vielä on lämmintä ja helposti juoksevaa. Huuhtelua paloöljyllä ei pitäisi toimittaa, sillä myöhemmin on vaikeata poistaa sitä kokonaan ja on sen sekoittumista öljyyn vaikea välttää. Jos huuhtelua pidetään välttämättömänä, on mieluummin käytettävä pieni määrä ohutta moottoriöljyä. — Tämän jälkeen kaadetaan sisään tuoretta öljyä oikealle korkeudelle.

Vaihdelaatikko.

Vaihdelaatikko on aina pidettävä täytettynä öljyllä siten, että öljyinpinta ulottuu täyttöaukkoon, silloin kun moottoripyörä on ajoasennossa. Oikea öljytaso säilytetään lisäämällä öljyä noin joka 1000 km. jälkeen. On erittäin tärkeätä, että öljy vaihdelaatikossa vaihdetaan. Tämä on tehtävä joka 3000 km. jälkeen, irroittamalla poistotulppa pohjassa. Täyttäkää tämän jälkeen pienellä määrällä paloöljyä ja ajakaa muutamia sekunteja koneen ollessa takatuellaan ja suurimman vaihteen ollessa päällä. Sitten poistetaan paloöljy ja tuoretta öljyä täytetään oikealle korkeudelle.

Ketjut.

Ketjujen elinikä riippuu suuressa määrässä siitä, että ne pidetään hyvin voideltuina ja pinnoitettuina. Voitelua varten poistetaan ketjut suunnilleen joka 2000 km. jälkeen ja pestään bensiinissä tai paloöljyssä. Tämän jälkeen liotetaan ne lämmitetyssä seoksessa, joka on valmistettu vaihdelaatikkoöljystä tai rasva- ja grafiittiseoksesta. Ennen kiinnittämistä poistetaan ylimääräinen rasva. Ketjujen ulkonainen voitelu öljykannun avulla ei ole läheskään niin tehokasta kuin ylläselostettu menetelmä.

Muu voitelu.

Tärkeätä on vielä, että säännöllisesti hoideaan muidenkin osien voitelua, kuten pyörännapojen, etuhaarukan nivelien ja pulttien ohjauslaakerit y.m. Useimmat näistä voitelukohdista ovat varustetut pidikkeillä, joihin sopii työkaluvarusteihin kuuluva rasvaruisku. Ruisku täytetään joko vaihdelaatikkoa varten suositulla paksulla öljyllä taikka sopivalla rasvalla. Voitelun pitäisi tapahtua ainakin joka 500 km. jälkeen. Samalla kaadetaan ohjauslaakerin päällä sijaitsevaan öljykuppiin muutama pisara öljyä. Jos ohjauslaakerin voitelu laiminlyödään, käy ohjaus kankeaksi ja ajovarmuus alenee.

Magneetta ja generaattoria ei tarvitse voidella.

Öljysuosituksia.

Käyttäkää aina moottoripyöräänne varten korkeimmanlaatuisia voiteluaineita, jotka ajamittaan tulevat halvimmiksi, vähentyneen kulumisen ja vähentyneiden korjauksien vuoksi. B.S.A.-moottoripyöriä varten suosittelemme seuraavia voiteluaineita:

Kesällä Talvelta

Kansiventtiilimoottoreita varten:

Gargoyle Mobiloil Aero »D» »TT»

Sivuventtiilimoottoreita varten:

Gargoyle Mobiloil »B» »TT»

Vaihdelaatikkoa varten:

Gargoyle Mobiloil »C» *)

*) Erikoisen kovalla pakkasella suosittelemme:

Gargoyle Mobiloil »TT»-öljyä

Rasvaukseen:

**Gargoyle Mobiloil »C»
tai Mobilubricant.**

Muu voitelu: Samaa öljyä kuin moottoria varten.



OHJEITA

B.S.A. moottoripyörien hoitoa varten.

Moottorin säätö.

Kaasunsäätö, oikea väännettävä kädensija antaa enemmän kaasua, jos kädensijan kääntää »sisäänpäin», siis, kun yläpuoli liikkuu kuljettajaa kohti.

Ilmansäätövipu liikkuu oikeanpuolisella ohjaustangon puoliskolla, ilmansäätö lisääntyy siis käännettäessä vipua myötäpäivään t.s. kun vivun pää liikkuu kuljettajaa kohti.

Ilmansäätövipu kojelaudan oikealla puolella lisää ilmansäätöä vipua käännettäessä myötäpäivään, t.s. kun vivun pää liikkuu kuljettajaa kohti.

Sytytyksen säätövipu kojelaudan vasemmalla puolella korottaa sytytyksen vipua käännettäessä sisäänpäin. Jos säätö tapahtuu vivun avulla, koroitettu sytytys silloin, kun vipu liikkuu myötäpäivään, siis kun vivun pää kulkee pois päin kuljettajasta.

(Jos kone on varustettu LUCAS MADYNO-valaistuslaitteella, vaikuttaa sytytyksen säätö päinvastaiseen suuntaan.)

Venttiilin nostovipu on sijoitettu oikeanpuolisen ohjaustangon puoliskon alapuolelle ja käytetään sitä ainoastaan moottoria pysäytettäessä ja käyntiinan helpoittamiseksi.

Moottorin käyntiinpano.

Aukaiskaa bensiinihana ja tarkistakaa, että vaihdetanko on vapaana. Sulkekaa ilmansäätö kokonaan ja aukaiskaa kaasusäätö noin $\frac{1}{3}$. Potkaiskaa voimakkaasti ja joustavasti käyntiinpanokampeen ja helpoittakaa samalla käyntiinpanoa pitämällä venttiilinnostajaa avoimena potkun alkuvaiheessa. Moottorin pitäisi silloin alkaa käydä. Jos se ei lähde käyntiin parilla kerralla, on parasta antaa kaasuttajaan valua bensiiniä painamalla alas pientä nappia uimu-

rin kannessa, noin parin sekunnin ajan. Älkää kuitenkaan antako bensiinin valua liian kauan, sillä tämä tulee ainoastaan vaikeuttamaan käyntiinpanoa. Liian paljon bensiiniä valuu tällöin silinteriin tehden sytytystulpan kosteaksi.

Niin pian kuin moottori on saatu käyntiin, aukaistaan ilmansäätö $\frac{2}{3}$ ja tähän asentoon se jätetään. Tavallisessa ajossa sitä tuskin tarvitsee liikuttaa.

Pienellä harjoituksella pian oppii huomamaan, missä asennoissa vipujen pitää olla, jotta moottori helposti lähtisi käyntiin.

Älkää antako moottorin käydä liian kauan silloin kun pyörä on paikallaan, sillä moottori ei tässä tapauksessa saa samaa hyvää jäähdytystä kuin ajon aikana.

Pyörän käyntiinpano.

Lähtiessä on muistettava kytkeä vapaaksi kokonaan, ennenkuin ensimmäinen vaihde »lyödään sisään».

Älkää myöskään unohtako, että vaihdelaatikko on sitä varten, että sitä käytettäisiin.

Kone vahingoittuu paljon enemmän, jos yritetään lähtöä suoraan suuremmilla vaihteilla, joten siis on paljon hyödyllisempää käyttää suhteellista kierrosnopeutta alemmalla vaihteella. Jos hidasta ajoa vaaditaan liikenteessä, ei tarvitse olla huolestunut siitä, vaikka antaakin kytkimen »liukua», koska tämä on suunniteltu siten, että se kestää suurimmankin kuormituksen.

Jos pyörä on saanut vapaasti pyöriä mäestä alas pysäytetyllä moottorilla ei saa antaa pyörän kiertää moottoria käyntiin muuten kuin suurimmalla vaihteella ja myöhäisellä sytytyksellä.

Älkää unohtako tarkastaa:

1) Öljytasoa säiliössä.

Numero 1 asteikossa osoittaa, että löytyy tilaa vielä 1 pint'ille (0,57 ltr.) öljyä, numero 2

osoittaa, että tilaa on 2 pint'ille (1,1 ltr.) Ei ole suositeltavaa ajaa enempää kuin 10, korkeintaan 20 km. senjälkeen kun taso on laskeutunut 2:lla merkitylle viivalle.

2) että öljymittari toimii. Muussa tapauksessa on hetimiten tarkastettava, jos säiliö on tyhjä. Muuten on öljypumppu poistettava tarkastusta varten. (Katsokaa otsikkoa »Öljypumppu» siv. 13.)

Kun moottori pysähtyy, pitäisi öljymittarin hiljalleen alkaa osoittaa vähentynyttä öljynpaineetta.

Jos öljymittari ajon jälkeen osoittaa muutumatonta painetta, riippuu tämä tavallisimmin siitä, että likaa on tarttunut öljymittarin varten, mikä sentähden on puhdistettava bensiinillä. Jos kylmällä ilmalla käytetään hyvin paksua öljyä, voi myös sattua, että mittari ei palaa alkuperäiseen asentoonsa, ellei sitä sormilla auteta.

Polttoaineita erilaisia puristussuhteita varten.

500 cm³ moottorin vakiomalli on varustettu männällä normaalista puristusta varten (5.8:1). Korkeapainemännällä on puristussuhde (6.8:1).

500 cm³ moottoriin voi saada puristuslevyn, joka vähentää puristussuhteen 5.8:sta 5.4:ään (normaalimännällä) ja 6.8:sta 6.4:ään (korkeapainemännällä).

350 cm³ moottoriin voi myös saada kaksi määntää, jotka antavat puristussuhteet 7:1 ja 5.4:1. Puristuslevyä silinterin alla käytettäessä vähentyvät nämä luvut 6.5:1 ja 5:1. Tavallisesti toimitetaan 350 cm³ koneet korkeapainemännällä ja puristuslevyllä, siis puristus 6.5:1. Polttoaineiden valintaan nähden puristussuhteen mukaan on voimassa, että koneissa, joissa on normaalipuristusmäntä, mieluummin on käytettävä »kevytbentyyliä» tai »Esso»-bensiniä, etenkin jollei puristuslevyä ole asetettu silinterin alle. Korkeapainemännällä varustetussa

koneessa olisi käytettävä 50-prosenttista »bentyyliä». Jos bensiiniasemalla ei ole sellaista ja kieltäytyvät sekoittamasta »bentyyliin» enemmän kuin 25 % spriiitä, niin on parasta, ettei käytetä tavallista n.s. kevyttä »bentyyliä», vaan 25 % spriiitä ja 75 % »Essoa». Ellei ole mahdollista saada sopivaa polttoainetta korkeapuristusta varten, on parasta käyttää normaali-puristusmäntää.

Kaikissa tapauksissa on eduksi käyttää Speed-oil'ia sekoitettuna polttoaineeseen.

Moottorin nokeentuminen.

Edullisen ja taloudellisen voitelujärjestelmän johdosta ei moottoria tarvitse puhdistaa noesta kuin sangen pitkin väliajoin, riippuen puristus-suhteesta. Että kone on puhdistettava noesta huomataan siitä, kun kaasua lisätessä pienellä kierrosluvulla, kone alkaa »nakuttaa». Jossain määrin voi tätä ominaisuutta vähentää käyttämällä väkevämpää sprisekoitusta.

Moottorit normaalipuristuksella puhdistetaan noesta noin 5000 km. jälkeen ja korkeapuristeiset noin 3000 km. jälkeen.

Ilmanpuhdistaja.

Tämä toimii puhdistajana, joka suoranaisesti suodattaa ilman. Ilmanpuhdistajaan on rakennettu venttiili, joka estää silkkikankaan kostumasta bensiinillä ja syttymästä n.s. takaiskuista. Ilmanpuhdistaja vähentää moottorin kulumista ja koska sitäpaitsi osoittautuu, että noki moottorissa sisältää aina 50 % maantienpölyä, niin on selvää, että ilmanpuhdistaja myös vähentää noen muodostumista.

Ilmanpuhdistajalla ei ole mitään merkitystä moottorin tehoon tavallisilla nopeuksilla.

Kaasuttajan suukappale.

Jos kone on varustettu ilmanpuhdistajalla, niin on 350 cm³ moottorin suukappaleen oltava

numeroa pienempi, ja 500 cm³ 3 numeroa pienempi. Suukappale, jolla varustettuna kone toimitetaan, on sovellutettu silmällä pitäen hyvää tehoa ja taloudellista käyttöä. Erikoista säästäväisyysajoa varten käytetään numeroa pienempää suukappaletta, jotavastoin parhaimman tehon saavuttamiseksi on käytettävä numeroa suurempaa suukappaletta.

Puristuskoe.

Jos käyntiinanokamman voi polkaista helposti alas käyttämättä venttiilinnostajaa, on se merkki siitä, että puristus on huono, jonka takia on etsittävä tähän syy. Vuotoa voi ilmaantua sytytystulpan tiivisteessä, silinterinkannen tiivisteissä, venttiileissä ja männänrenkaissa.

Jos sytytystulpan tiivisteet voidellaan öljyllä, syntyy öljyyn kuplia, kun käyntiinanopoljinta painetaan, jos tiivisteet vuotavat.

Tarkistakaa venttiilien ja venttiilikarojen väliä. Jos näyttäytyy, että jokin venttiileistä »kantaa», on se otettava ulos ja tarkistettava. Koska on hyvin otaksuttavaa, että se on palanut, niin on se siinä tapauksessa vaihdettava uuteen.

Silinterikannentiiviste tarkastetaan helpoimmin pitämällä kättä silinterin lähellä tiivisteiden korkeudella moottorin käydessä. Jos tiiviste vuotaa jostakin kohdasta, tuntee vedon siitä kohdasta käteen. Jos tiiviste on otettu pois, niin huomaa epätiiviit kohdat siitä, että ne ovat mustuneet noesta ja öljystä.

Mäntä ja männänrenkaat ovat myös tarkistettavat (kts. lukua »Mäntä ja männänrenkaat», sivu 16).

Vuotoa voi myöskin syntyä sen johdosta, että silinteri on saanut naarmuja puutteellisen voitelun vuoksi. Tässä tapauksessa on melkein poikkeuksetta hiottava silinteri uudestaan ja asetettava sisään uusi ylisuuruinen mäntä.

Venttiilivälit.

Nämä on tarkastettava silloin, kun moottori on kylmä tai joka tapauksessa, kun se on hyvän aikaa seisonut ajon jälkeen. Mäntä on asetettava korkeimmalle kohdalleen puristustahdin jälkeen, mikä tarkistetaan jo sytytystulpan aukosta tai silmäilemällä magneettolaitteen katkaisijaa, joka juuri avautuu männän ollessa ylimmässä kuolinkohdassaan, jos sytytys on asetettu myöhäiselle.

Tavallisessa ajossa pitäisi venttiilin ja venttiilinnostajan väli olla 0.075 mm (0,003 tuumaa) ja kilpailuajoa varten suositellaan 0,10 mm (0,004 tuumaa).

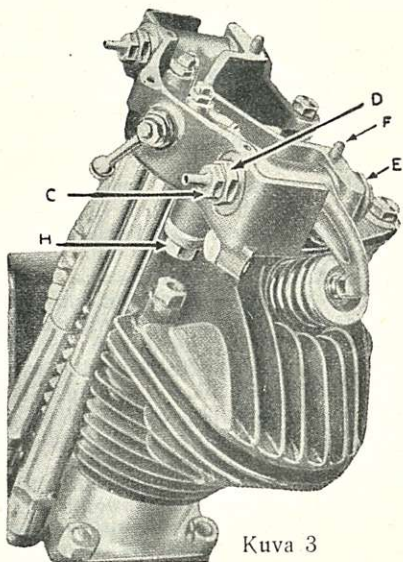
Jollei venttiileissä ole »pelivaraa», niin eivät ne sulkeudu kunnollisesti. Käyntiinpano tulee vaikeaksi ja jos käyntiinpano onnistuukin, niin on suuri mahdollisuus siihen, että venttiilit palavat ja tulevat kuoppaisiksi kuumien kaasujen vuodosta räjähdysten aikana. Jos toiselta puolelta taas venttiilien »pelivara» on liika suuri, tulee käynti äänekkääksi ja venttiilikoneisto joutuu turhaan kulumisen alaiseksi.

Tarkistettaessa poistovenktiiliä on katsottava, ettei venttiilinnostaja kannata venttiiliä, vaan että se voi liikkua vähän, ennenkuin se vaikuttaa. Muussa tapauksessa on venttiilin nostajakaapeli tarkistettava.

Vipuakselien päiden väljyyden tarkistus.

Vipuakselien väljyyden (loksutuksen) tarkistus akselinsuunnassa tapahtuu siten, että lukkomutteri (C) (kuva 3, irroitetaan ja tarkistusmutteria (D) kiristetään niin pitkälle kuin se menee. Jos se sitten irroitetaan $\frac{1}{3}$ kierrosta, tulee jälellä oleva väljyys kohtuulliseksi, sen jälkeen kun lukkomutteri on kiristetty.

Kuusikulmioon (E) ei tarvitse koskea muuten kuin silloin, kun se irroitetaan. Jotta tämä voisi tapahtua, on mutteri pultissa F irroitettava.



Kuva 3

Vipujen voitelu.

Vivut voidellaan joka 500 km. jälkeen rasva-ruiskulla. Painakaa sisään niin paljon rasvaa, että se osaksi tunkeutuu ulos vipujen kummas-takin päästä.

Iskutangot.

Kuulakupit viputankojen yläpäissä on voideltava öljyllä kerran viikossa, koska ne muuten helposti kuluvat ja niiden käynti käy äänekkääksi.

Paluujouset.

Nämä ovat kiristetyt normaalipainetta varten ja sitä ei saa korottaa muulloin kuin kilpailuja varten. Liian korkea kiristys vähentää nokkalaitteiden elinikää.

Iskutankojen paluujouset kiristetään siten, että suojusputket ruuvataan alaspäin. Vipujen paluujouset kiristetään siten, että mutterit H (kuva 3) vipukaavun alla ruuvataan altapäin nähtynä oikealle.

Öljypumppu.

Öljypumpun irroittamista varten on ensiksi irroitettava ne viisi mutteria, jotka sijaitsevat kampikammion alla oikealla puolella, ja sitten poistetaan siellä oleva kansi. Tämän jälkeen pääsee helposti käsiksi neljään uurreruuviin, jotka kiinnittävät suodattimen ja pumpun. On tarpeellista pitää öljyastiaa moottorin alla, koska kaikki öljy valuu ulos, kun pohjakansi irroitetään.

Pumpun hajoittamista varten tarvitsee ainoastaan irroittaa pumppukammion neljä ruuvia.

Kun pumppu asetetaan takaisin paikoilleen, on katsottava, että korko pumppuakselissa sopii käyttöakselin uurteeseen.

Nokkapyörien asettelu.

Nokkapyörien asettelua ei saa tehdä huolimattomasti, jos yritetään saavuttaa parempi tulos kuin mitä tehdas on aikaansaanut. Pyörät on asetettava niin, että pisteellä merkitty hammas moottoriakselin käyttöpyörässä sopii samanlaisella pisteellä merkittyyn hammasaukkoon poistonokkapyörän hammasrattaassa.

Viivalla merkitty hammas käyttöpyörässä on asetettava niin, että se sopii samanlaisella viivalla varustettuun hammasaukkoon imunokkapyörässä.

Magneetto.

Magneetto ei vaadi minkäänlaista voitelua. Katkaisijakärkien välit ovat aseteltavat magneeton erikoiskoeveitsen avulla. On suositeltavaa sopivin väliajoin puhdistaa kärjet bensiinillä.

Magneeton asettelu.

Jotta voitaisiin asettaa magneetonakseli oikeaan suhteeseen moottorinakseliin nähden, irroitetaan hammasrataskaapu oikealla puolella moottoria ja mutteri magneettoakselissa. Tämän jälkeen säädetään moottori niin, että mäntä on ylhäällä puristuslyönnin jälkeen. (Siis kumpikin venttiili suljettuna). Jotta tarkoin voitaisiin havaita männän asento, on sytytystulppa irroitettava ja reijästä koeteltava lyijykynällä, ruuvimeisselillä tai muulla sellaisella, missä asennossa mäntä on.

Asettakaa senjälkeen sytytyssäätö myöhäisintä sytytystä varten ja vääntäkää tämän jälkeen magneetonakselia sen oikeaan pyörimissuuntaan, siksi kunnes katkaisija juuri avautuu. Kiristäkää senjälkeen magneetonakselin hammasratasta ja polkekaa moottoria ympäri muutamia kierroksia voidaksenne samalla todeta, että katkaisija avautuu, kun mäntä on korkeimmassa asennossaan.

Moottorin avaaminen ja puhdistaminen noesta.

Jos katsotaan edullisimmaksi poistaa moottori rungosta, on irroitettava ketjusuoja ja etuketju, pakoputket, kaasuttaja, venttiilinnostaja-kaapeli, vipukotelo sekä irroitettava rungon yläkiinnike. Senjälkeen tarvitaan ainoastaan irroittaa ne neljä pulttia, jotka kiinnittävät moottorin runkoon, jotta voitaisiin nostaa pois moottori pyörän vasemmalta puolelta.

Kuitenkin voi silinterikannen ja silinterin poistaa irrottamatta moottoria rungosta, jos käyttää seuraavaa menettelytapaa:

Irroittakaa bensiiniputki säiliöstä. Irroittakaa kaasuttaja ja sytytystulppa. Potkaiskaa käyntiinpanokampea, siksi kunnes poistventtiili on kokonaan auki ja irroittakaa venttiilinnostajakaapeli nostovivusta. Ruuvatkaa kaapelin asetteluhylsy irti ja vetäkää kaapeli ulos. Irroittakaa vipukammion kansi sekä senjälkeen itse vipukammio. Tämän jälkeen voidaan irroittaa ne neljä mutteria, jotka kiinnittävät silinterin kannen ja tämän voi nostaa senjälkeen, kun sitä on kevyesti naputettu vasaranvarrella tai muulla sen kaltaisella. Sittenkun silinterin alamutterit ovat irroitettut, voidaan silinteri nostaa pois vasemmalta puolelta konetta.

Venttiilien poistaminen.

Venttiilien poistamisessa käytetään erikoistyökalua, joka kuuluu koneen mukana seuraaviin varusteihin. Tämän työkalun koukku pannaan sisään sytytystulpan aukosta siten, että koukku tulee lepäämään venttiililautasilla. Molempien kaksinkertaisten nostotankojen avulla voidaan sitten painaa alas venttiililautanen tarpeeksi paljon, jotta voidaan poistaa molemmat puolipyöreät venttiilijousen kiinnityslevyt. Sittenkun venttiilit ovat poistetut, puhdistetaan silinterikansi noesta vanhalla ruuvimeisselillä tai muulla raaputukseen sopivalla esineellä. Jos on oikein huolellinen, niin voi silinterin kannen puhdistaa hienolla mirkelikankaalla.

Venttiilien hiominen.

Elleivät venttiilit ole pahasti pilaantuneet, vaan ainoastaan lievästi syöpyneet, niin voi tyytyä hiomaan ne suoraan paikoilleen seuraavalla tavalla:

Venttiilin vastapinta eli sija sivellään hioma-aineella, minkä jälkeen venttiili asetetaan paikoilleen. Senjälkeen kun erikoinen kädensija venttiilin hiomista varten on ruuvattu kiinni venttiilin varteen, tartutaan venttiiliin tällä ja käännetään edestakaisin pitäen sitä painettuna vastapintaa kohden. Silloin tällöin nostetaan sitä vähän kiertämällä uuteen asentoon. Tämä siksi, että koko pinta tulisi samalla tavalla hiotuksi. Määrätyin väliajoin olisi edullista sivellä lisää hioma-ainetta.

Hiontaa on jatkettava siksi kunnes sekä venttiili, että sen vastapinta on kiiltävä ja sileä ilman minkäänlaista merkkiä.

Kuitenkaan ei pitäisi yrittää hioa venttiiliä, jossa on erikoisen paljon syviä naarmuja, sillä uudenaikainen venttiiliaines on niin kovaa ja vastustuskykyistä, että venttiilin vastapintaa saisi hioa pois millimetrittäin, ennenkuin venttiili itse tulisi kirkkaaksi. Tässä tapauksessa on paljon edullisempi antaa hioa venttiili erikoisessa venttiilien hiomiskoneessa ennenkuin se hiotaan paikallaan vastapintaa vastaan.

Pyyhkikää huolellisesti pois kaikki jäljet hioma-aineesta ennenkuin panette kokoon moottorin.

Mäntä ja männänrenkaat.

Mäntäpultti on vapaasti laakeroitu sekä männässä että kiertokangessa, ja voidaan tämän perusteella painaa ulos kummalta puolelta tahansa. Kun mäntä tällä tavalla on irroitettu, on pantava merkille kumpi sivu on ollut käännettynä eteenpäin, jottei mäntä tulisi asetetuksi paikoilleen takaperin.

Puhdistakaa pois kaikki noki männän yläpinnasta ja kiilloittakaa se lopuksi hienolla merkelikankaalla.

Jos männän renkaat ovat kiiltävät kokonaisuudessaan ja vapaasti liikkuvat uurteissaan on edullista antaa niiden jäädä paikoilleen, ettei tarvitsisi pelätä niiden taittuvan poistettaessa.

Jos männänrenkaat ovat kiinnipalaneet, on mäntä upotettava paloöljyyn ja sitten varovaisesti koetettava irroittaa niitä. Tämän jälkeen on sekä renkaat että uurteet huolellisesti raappittava puhtaiksi.

On myöskin tarkistettava männänrenkaiden päiden välit, silloin kun rengas on asetettu paikoilleen silinteriin sekä tarkoin asetettu oikeaan kulmaan siten, että mäntä on työnnetty sisään rengasta vastaan. Jos renkaan päiden väli nousee 0,4 mm., on rengas vaihdettava uuteen, joka hienolla viilalla tarkistetaan siten, että päiden etäisyys toisistaan tulee olemaan 0,15 mm. (0,10 mm. 350 cm³ moottorissa). Renkaat, jotka eivät ole kokonaan kiiltäviä, vaan joissa on ruskeita täpliä, ovat vaihdettavat uusiin.

Kun moottoria »trimmataan» nopeutta varten, on mäntä tarkistettava ja puhdistettava hienolla viilalla niistä kohdista, jotka mahdollisesti osoittavat taipumusta kiinnitarttumiseen. Mirkelikangasta tai hiekkapaperia ei saa käyttää, koska näiden hiukkaset helposti voivat syöpyä alumiiniainekseen ja aiheuttavat suuren kulumisen silinterin sisäpinnoissa.

Kampikammion puhdistaminen.

Silinterin ollessa pois paikoiltaan nostettuna, on edullisinta iuuhdella kampikammio ja sisäpuolinen öljysäiliö, jonka vuoksi molemmat pohjatulpat vasemmalta puolen kampikammiota ruuvataan irti. Huuhtelu toimitetaan tämän jälkeen, ensiksi paloöljyllä ja sen jälkeen 1/2 litr. moottoriöljyä, ettei minkäänlaisia vahingollisia paloöljyjäännöksiä jäisi moottoriin. Älkää unhoittako molempien pohjatulppien kiinniruuvaamista.

Moottorin kokoonpano.

Jos paperitiiviste silinterin alla on särkynyt moottoria purettaessa, on leikattava uusi piirus-

tuspaperista taikka karkeasta käärepaperista. Jos silinterikannen tiiviste on virheetön, on varmintä olla koskematta siihen. Asettakaa mäntä paikoilleen oikeaan asentoon ja vääntäkää kampiakselia siksi, kunnes mäntä on alimmassa asennossaan. Työntäkää silinteri vinottain kannun yli edestäpäin siten, että männänrenkaat sillävälin pidetään käsin uurteissaan, niinkauan kun tarvitaan.

Kun silinteri ruuvataan kiinni kampikammioon, niin on parasta, ettei kiristetä kaikkia muttereita täysin kiinni yhdellä kerralla, vaan on parempi kiristää niitä vähitellen useampaan kertaan jokaista erikseen.

Pankaa venttiilit takaisin paikoilleen silinterinkanteen aikaisemmin mainitun erikoistyökalan avulla, ja kiristäkää silinterin kansi kiinni silinteriin samalla nytkin huomioon ottaen, että mutterit kiristetään varovaisesti useampaan kertaan, kaikki erikseen.

Vääntäkää kampiakseli sellaiseen asentoon, että kumpikin venttiili on alhaalla ja kiinnittäkää vipukammio, huomioon ottaen, että iskutangon putket sopivat paikkoihinsa vipukammion alapuolella. Tarkistakaa venttiilit. Asettakaa kampiakseli niin, että poistoventtiili on kokonaan auki ja kiinnittäkää jälleen venttiilinnostajakaapeli. Asettakaa sitten paikoilleen pako-putket ja kiristäkää ne kiinni.

Koneen käyntiinpano kokoamisen jälkeen.

Ennenkuin kone pannaan käyntiin, on kampikammio täytettävä sillä tavalla, kuten luvussa »Moottorin sisäänajo» neuvotaan siv. 2.

Kun myös öljysäiliö on täytetty, voi koneen panna käyntiin, mutta se ei kuitenkaan kehitä täyttä tehoa ennenkuin lyhyehkön sisäänajoajan jälkeen.

Puhdistus.

Pyörän ulkonäkö ja arvo säilyy paremmin, jos säännöllisesti uhrataan vähäisen aikaa sen puhdistukseen. Erittäin huolellinen on oltava sellaisten paikkojen suhteen, missä hiekkaa ja muuta likaa voi tunkeutua toimiviin osiin, erikoisesti pyörännapoihin ja jarruihin, kaasuttaajaan, magneettoon ja venttiililaitteisiin.

Älkää pyyhkikö pois kuivettunutta savea t.m.s. ilman että ensin olette liottanut sen kunnollisesti vedellä. Muussa tapauksessa voivat kovat hiekka- ja saviainekset naarmuttaa lakeerausta, niin että se lyhyessä ajassa tulee himmeäksi ja rumaksi.

Käytännöllisintä on käyttää vesilettoa, mutta on tätä käytettäessä varottava, ettei vesi pääse tunkeutumaan yllämainittuihin arkoihin koneenosiin.

Harjatkaa tämän jälkeen pois kaikki lika harjalla, joka ei ole kovin kova, ja tämän jälkeen kuivatkaa rievulla tai säämiskällä. — Moottori puhdistetaan parhaiten paloöljyllä ja kuivataan edullisimmin rievulla tai trasselilla.

Aluminiumiosat voidaan parhaiten puhdistaa kiinnipikeentyneestä öljystä soodaliuoksella. Mutta samalla on varottava, ettei tämä liuos pääse koskettamaan lakeerattuja osia.

Silinteriä voi jonkun verran suojella ruosteelta sivelemällä silinterin ulkopintoja liuoksella, joka on valmistettu paloöljystä ja n.s. »lampunmustasta». Tähän voi vielä pikkuisen lisätä kultaväriä n.s. kultabromsia. Tämä lisää jonkun verran lämmönsäteilyä.

Rasvaruisku.

Rasvaruiskua täytettäessä on kädensija ensiksi ruuvattava irti niin pitkälle kuin se menee ja tämän jälkeen irroitetaan takakappale ruiskusta.

Sittenkun ruisku on täytetty voiteluaineella,

ruuvataan takakappale takaisin paikoilleen, jonka jälkeen ruisku on käyttövalmis, sitten kun ruiskun suukappaleen suojustrippa on irroitettu.

Ruiskua käytettäessä painetaan ruiskun suukappale kiinteästi rasvausnippaa vasten, niin ettei rasva vuoda ulos syrjistä, kun kädensijaa kierretään.

Muistakaa aina ruuvata suukappaleen suojustrippa kiinni, ennenkuin ruisku asetetaan paikalleen työkalulaatikkoon.

Etuhaarukka.

Etuhaarukan nivelet ovat säädettävät niin, ettei huomattavaa loksutusta esiinny sivuttaisuunnassa. Tämän huomaa tavallisesti parhaiten siten, että kuulee napsahdavia ääniä, kun pyörää heiluttaa sivuttaisuuntaan.

Nivelissä vasemmalla puolella on kokonaan ilman kierteitä olevat reiät pultteja varten ja nämä pultit ovat varustetut kierteillä, jotka sopivat niveliin oikealla puolella, missä lukkomutterit sijaitsevat.

Missään tapauksessa ei kuitenkaan saa kiristää niveliä niin lujasti, ettei etuhaarukka voi liikkua vapaasti, silloin kun iskunvaimentaja on höllänä. Tämä viimeksimainittu on rakennettu yhteen etuhaarukan alapäiden kanssa. Se voidaan sovittaa kuljettajan painon ja tieolosuhdeiden mukaan.

Eräissä koneissa säädetään iskunvaimentajan toiminta yksinkertaisesti siipimutterin avulla oikealla puolella etuhaarukkaa. Toisissa koneissa taas toimitetaan säätö jakoavaimella oikealla puolella, sittenkun lukkomutteri vasemmalla puolella on irroitettu.

Etuhaarukan poistaminen.

Nostakaa koneen etupää ylös ja antakaa tämän levätä joko laatikon tai muun sellaisen päällä,

niin että etupyörä on vapaasti ilmassa. Irroit-
kaa mutteri spiraalijousen yläkiinnikkeessä
ja painakaa kokoon jousi, niin että sen
helposti voi irroittaa kiinnikkeestä. Sitten tarvit-
see ainoastaan kiertää jouta poistaakseen sen
alakiinnikkeestä. Kun oikean puolen nivelien
lukkomutterit ovat poistetut ja kun pultit ovat
kierrettyt pois vasemmalta puolelta, tarvitsee ai-
noastaan vetää ulos nivelet sivusuuntaan, jotta
voitaisiin irroittaa haarukka.

Ohjauspää.

Ohjauspäähän on kiinnitettävä erikoista huo-
miota, ensiksikin mitä voiteluun tulee. Voitelu-
nippa on oikealla puolella ja rasvaruiskulla on
voideltava joka 500 km. jälkeen. Jos tämä lai-
minlyödään, tulee ohjaus lyhyen ajan kuluttua
epävarmaksi.

Kun ohjauslaakerit on aseteltava, irroitetaan
ohjausjarru. Kun kiristysmutteri on irroitettu,
voi asettelu tapahtua koneen mukana seuraavalla
erikoisavaimella.

Ruuvatkaa säätömutteria siksi kunnes kaikki
huomattava höllyys on hävinnyt ja lopuksi ir-
roitakaa sitä noin $\frac{1}{12}$ osa kierrosta. Tämän
kautta syntynyt höllyys vähentyy, kun kiristys-
mutteri ruuvataan kiinni.

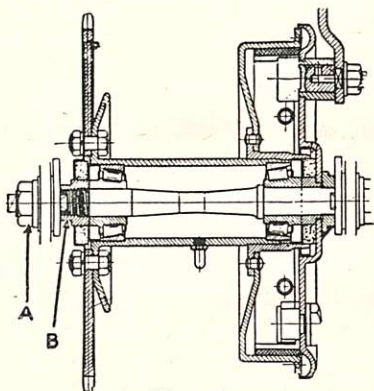
Ohjausjarru.

Pyörä on varustettu B.S.A:n valmistamalla oh-
jausjarrulla, joka on sijoitettu ohjauspään alle
ja voidaan jarrua säätää pienestä pyörästä oh-
jaustangon yläpuolella. Ohjausjarrua ei tarvitse
hoitaa, ja on se säädettävissä ajajan oman maun
mukaan.

Pyörännavan tarkistus.

Sekä etu että takanavat ovat varustetut karti-
omaisilla rullalaakereilla. Niitä on koeteltava

väljyyteen nähden ja tarpeen vaatiessa tarkistettava. Tätä tarkoitusta varten irroitetaan ensin mutteri A (vasem. puol.), jonka jälkeen tarkistus toimitetaan ohuella, kiinteällä avaimella, asettin mutterilla B. (kuv. 4). Sillä aikaa kun pyö-



Kuva 4

rää hiljalleen kierretään ympäri, kiristetään mutteria B siksi, kunnes kaikki väljyys on hävinnyt ja tämän jälkeen avataan $\frac{1}{3}$ kierrosta, jolloin taas uudelleen on vähän syntynyt väljyyttä. Tämä väljyys häviää, kun lukkomutteria A kiristetään. Täytyy kuitenkin tarkistaa, että jää vähän, tuskin huomattavaa väljyyttä. Täytyy myöskin varoa, ettei tarkistettaessa kiristetä mutteria B niin kovasti, että rullalaakerit vahingoittuvat.

Napojen rasvaus.

On erittäin tärkeitä, että pyörännavat voidellaan säännöllisesti rasvaruiskulla vähintään joka 500 km. jälkeen. Toiselta puolen ei kuitenkaan saa ruiskuttaa sisään sellaisia määriä rasvaa,

että jarrut tulevat voidelluiksi. Voidellessa jarruakseleita (2,000 km. jälkeen) on myöskin otettava huomioon, että rasvaus on tapahtuva hyvin pienin erin.

Jarrujen tarkistus.

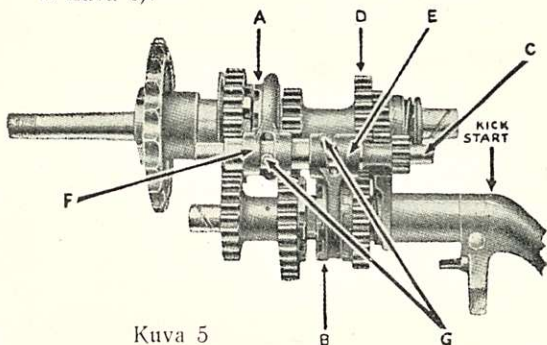
Molemmat jarrut ovat varustetut pika-säätölaitteilla. Takajarrua varten on siipimutteri jarrutangon päässä, ja etujarrussa asetteluhylsy (lukkomutterilla varustettu) etuhaarukan oikealla puolella.

Bensiinisäiliö.

Bensiinisäiliö on pidettävä sisältä vapaana vedestä, jottei se ruostuisi.

Vaihdelaatikko.

B.S.A. vaihdelaatikko on siten rakennettu, että kaikki hammasrattaat aina ovat toisissaan kiinni, ja sentakia löytyy nystyräkytkin kaikkia kolmea vaihdetta varten. (A ja B kuvassa 5). Haarukat näissä nystyräkytkimissä ohjataan akselilla (C) pääakselin sivulla. Tässä akselissa on hammasratas, joka takertuu ohjaukseen, joka on tangon avulla kytketty vaihdetankoon. (katso B kuva 6).



Kuva 5

Jotta akseli (C) jäisi oikeisiin asentoihin, löytyy vieterisulku ohjauksessa (D). Kun vaihdelaatikko siirretään etuketjua asetettaessa, täytyy vaihdetanko myös tarkistaa, niin että ne neljä asentoa, jotka vieterisulku osoittaa, sopivat yhteen vaihdetangon ohjauksen asemien kanssa säiliön oikealla puolella.

Vaihdelaatikon voitelu.

Öljytaso* vaihdelaatikossa on tarkistettava usein ja tarpeellisia täyttämisiä ohjeiden siv. 4 mukaan on suoritettava ainakin joka 1,000 km. jälkeen. Joka kolmannen täyttämisen jälkeen s.t.s. joka 3,000 km. jälkeen on vanha öljy laskettava pois ja vaihdelaatikko kokonaan huuhdeltava paloöljyllä. Jotta huuhtelu voitaisiin tehdä tehokkaammaksi, on parasta antaa moottorin käydä paikallaan jonkun aikaa korkeimman vaihteen ollessa päällä. Tyhjentämistä varten on pohjatulppa avattava.

Vaihdesuhteita.

H a m m a s l u k u				V a i h d e s u h t e i t a			
Moottorik. 1/2". Takak. 5/s"							
Moot. veto	Vaihd. laat.	Vaihd. laat.	Takapyörä	3:s	2:nen	1:nen	
500 cm ³							
18	48	19	42	5,9	8,0	13,9	sivuvent.
19	48	19	42	5,6	7,6	13,2	
20	48	19	42	5,3	7,2	12,6	
21	48	19	42	5,0	6,9	11,9	soolo
22	48	19	42	4,8	6,6	11,4	
23	48	19	42	4,6	6,3	10,9	
24	48	19	42	4,4	6,0	10,0	
350 cm ³							
20	43	15	42	6,0	8,2	14,3	sivuvent.
21	43	15	42	5,7	7,8	13,5	
22	43	15	42	5,4	7,4	12,9	soolo
23	43	15	42	5,2	7,1	12,3	
24	43	15	42	5,0	6,8	11,8	
25	43	15	42	4,8	6,5	11,3	

Yllämainitut numerot ovat pätevät sellaisia vaihdelaatikkoja varten, joilla toimitetut tavalliset moottoripyörät ovat varustetut. Eri tilauksesta voi saada vaihdelaatikkoja varustettuina tiheämmillä tai harvemmillä vaihdesuhteilla.

Ketjut.

Molemmat ketjut, mutta etenkin takimmainen, on määrätyn väliajoin (2000 km.) irroitettava tarkempaa hoitoa varten.

Ensin ne pestään huolellisesti paloöljyllä ja upotetaan tämän jälkeen rasva- ja grafiittiseokseen, joka lämmitetään 100° C kuumuiseksi. Kun seos on jäähtynyt, otetaan ketjut ylös ja kuivataan puhtaaksi kaikesta ylimääräisestä rasvasta. Puhdistakaa myös ketjupyörät, ennenkuin ketjut asetetaan paikoilleen ja muistakaa samalla, että jousikiristäjä ketjulukossa on käännettävä, niin että se liikkuu kärjet viimeisenä. Tämä sentakia, ettei se tarttuisi vaatteisiin, hihnoihin y.m.s. ja irtaantuisi.

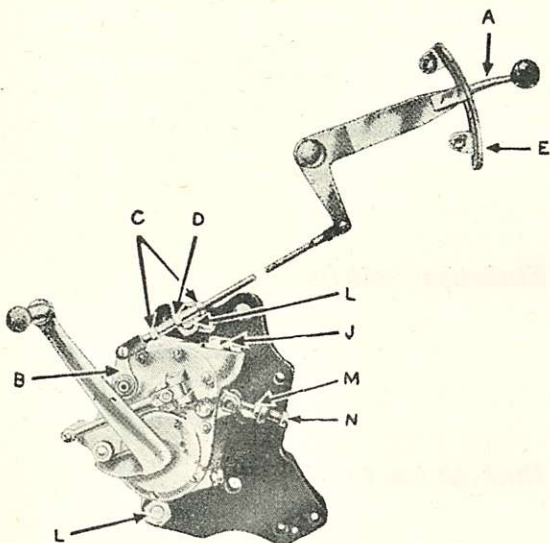
Etuketjun voitelu.

Säätöventtiili on kampikammion vasemmalla puolella ja on sen oltava auki $\frac{1}{8}$ tai $\frac{1}{4}$ kierrosta tavallista ajoa varten, jonkun verran enemmän suuremmilla nopeuksilla. Jos niin tarvitaan, voidaan tippasuukappale ketjusuojan alla poistaa ja puhdistaa rautalangalla.

Etuketjujen tarkistus.

Jos muttereita pultissa L (kuva 6) sekä lukkomutteria M irroitetaan vähän, voi etuketjua kiristää kääntämällä vaihdelaatikkoa taaksepäin asetinruuvien N avulla. Kiristys on sopiva, kun ketjua voi liikuttaa ylös- ja alaspäin yhteensä 15 mm keskellä vapaana olevissa paikoissa ketjupyörien välillä. Jos kiristys on eri suuri eri asennoissa, koskee tämä sitä asentoa, missä ketju on enimmäkseen tiukalla.

Kun vaihdelaatikko on siirretty, on tarkistettava, jos vaihdeasenteet ovat muuttuneet, niin että vipu vaihdetangon ja vaihdelaatikon välillä on asetettava kaksoiskierteisen hylsymutterin D (kuva 6) avulla. Jotta voitaisiin toimittaa tämä tarkistus, irroitetaan mutteri C (alempi on vasenkierteinen) ja tämän jälkeen asetetaan hylsymutteri D niin, että viputangon B:n avulla voi tuntea, että jousisulkija lukitsee tämän ensimmäisessä asennossaan, samalla kun vaihdetanko on ylimmässä asennossaan.



Kuva 6

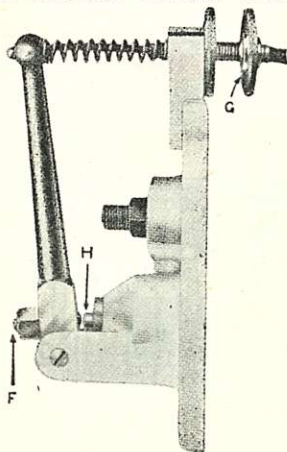
Jousisulkija ei tällöin saa vaikuttaa painavasti eikä vetävästi yhdystankoon, vaan pieni väljyys sen haarukoiden päissä pitää olla hyvin havaittavissa.

Tämän voi helposti tarkistaa siten, että irroittetaan ruuvi tangon toisesta päästä. Koetelkaa samalla, että molempien toisten (sekä ensimmäisen että toisen) vaihteiden asettelu on oikea.

Älkää unohtako kiristää lukkomuttereita C.

Takaketjun tarkistus.

Irroittakaa ulkonaiset taka-akselin mutterit, ensiksi vasemmalta ja sitten oikealta puolelta. Tarttukaa jakoavaimella nelikulmioon ohjauslaitteen päässä (jakoavaimen kädensija käännettynä ylöspäin) ja viekää kädensijaa taaksepäin, siksi kunnes ketju on kokonaisuudessaan pingoittunut. Erikoisen kiristyslevylaitteen avulla siirtyvät molemmat puolet itsetoimivasti yhtä paljon. Viekää nyt taas jakoavain hiukkasen eteenpäin pienentääksenne ketjun kiristystä, siksi kunnes ketju taas liikkuu vapaasti. Pitäkää se tukevasti samassa asennossa sillä



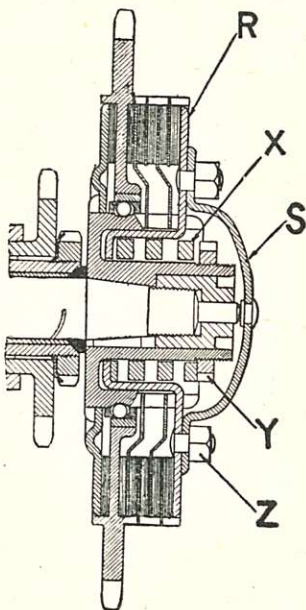
Kuva 7

välin kun mutteri kiinnitetään. Kiinnittäkää tämän jälkeen mutteri oikealla puolella. Tarkistakaa varmuuden vuoksi, että asettelulevyt ovat hyvin oikeilla paikoillaan.

Mahdollisesti jarru myös vaatii tarkistusta, kun pyörää tällä tavoin on työnnetty taaksepäin.

Kytkeinvajerin tarkistus.

Tätä tarkoitusta varten on kaksi laitetta, asetinruuvi F (kuva 7) ja pika-asettelu (G) molemmat varustetut lukkomutterilla. Ei saa tiukentaa niin paljon asettelulaitteita, että asetin-

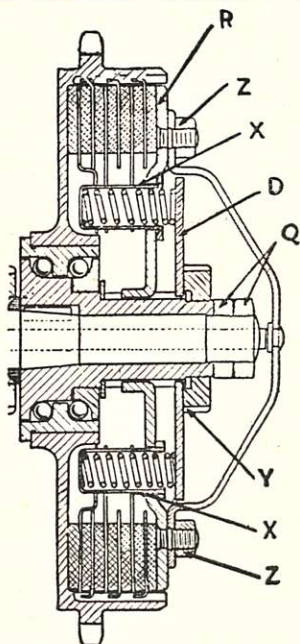


Kuva 8

ruuvi (F) tulee koskettamaan vaihdelaatikon pääakselin läpi kulkevaa painetankoa H, vaan huomattavan välin täytyy jäädä näiden välille. Silloin tällöin voi näihin kohtiin tiputtaa vähän öljyä.

Kytkimen tarkistus.

350 cm³ (kuva 8). Sittenkun ketjusuojus on poistettu, mutterit Z irroitettu ja kaapu S on poistettu, voi jousipainetta lamelleja vastaan tarkistaa asetinruuvi Y:n avulla. Jos kytkintä kiristetään, ruuvataan mutteria Y sisäänpäin



Kuva 9

(myötäpäivään). Jos kytkintä halutaan kevyemmäksi, ruuvataan mutteri Y ulospäin (vastapäivään). Jos kytkin kokonaan irroitetaan, poistetaan mutteri Y (varovaisesti, jousipaineen vuoksi) ja levy R sekä jousi X vedetään ulos. Kun sisällys otetaan ulos, on tarkoin pidettävä huoli siitä, että järjestys sisä- ja ulkolamellien sekä kitkarenkaiden välillä säilytetään muuttumattomana. Ennenkaikkea on vältettävä, ettei lamelleja koeteta asettaa takaisin paikoilleen takaperin.

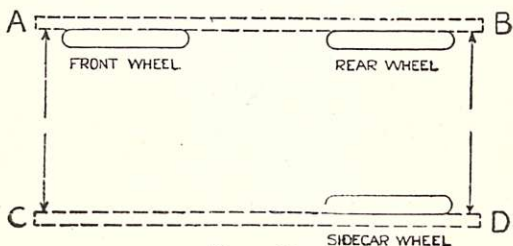
Vähentämään jousien jännitystä lamellien paikoilleen asettamisen aikana on käytettävä erikoista ruuvia, joka on koneen työkaluvarusteissa.

500 cm³ (kuva 9). Jousipaine tarkistetaan kuten edellisissäkin mallissa, mutta purettaessa on huomattava lisäksi, että mutterit Q ovat poistettavat. Huomatkaa myöskin, että keskusjousi tässä mallissa on korvattu kuudella pikkujousella (X).

Kytkinkaapelin säätämisestä lähemmin sivulla 29.

Sivuvaunun asettelu.

Kuva 10 osoittaa, mitenkä sivuvaunun oikea asettelu on tarkistettava. Pankkaa kaksi pitkää viivotinta taikka huolellisesti höylättyä lautaa pyöriä vastaan niinkuin kuva osoittaa.



Kuva 10

On parasta asettaa viivottimet laatikoiden, tiilikivien tai m.s. päälle, niin että ne ovat kiinni pyörissä tarpeeksi korkealla antaakseen oikean tuloksen. Kun sivuvaunun pyörä on oikein aseteltu, tulee mitan A:n ja C:n välillä olla 12—14 mm pienempi kuin mitan B:n ja D:n välillä.

Tarkistus toimitetaan sivuvaunun rungon etutuessa siirtämällä siinä löytyviä välilevyjä puolelta toiselle.

Koneen kaltevuutta tarkistaessa voi satulan vinotukea siirtää akseliputkella. Se on asetettava siten, että kone on joko pystysuorassa tai hieman vinossa sivuvaunusta poispäin.

Jotta ei tarkistus vaikeutuisi, on koneen takimmainen sivuvaunukiinnike takapyörän vieressä varustettu kuulanivelellä.

Kun tätä kiinnikettä asetetaan, on mutteri irroitettava puoli kierrosta, ennenkuin se varmistetaan sokkanaulalla, sillä muuten vaikeutetaan kuulaniveleen liikuntaa. Älkää unohtako asettaa sokkanauloja kaikkiin kruunumuttereihin.

Viat ja niiden korjaaminen.

Ollaksenne varustautunut kaikkien vikojen varalta, joita maanteillä ajaessa voi ilmaantua, täytyy kuljettaa mukana seuraavat varaosat:

Venttiili, täydellisenä jousineen, jousilevyt ja venttiilin kiinnikelevyt.

Sytytystulppa.

Ketjulukkoja, varaniveleitä ja ketjunkatkaisija.

Kumipaikkausrasia.

Jos moottori käy huonosti tai pysähtyy kokonaan, on ensiksi tarkistettava, että bensiiniä on säiliössä ja että hana on auki. Koettakaa uittamalla kaasuttajaa, että bensiiniputki on selvä. Irroitakaa muussa tapauksessa putki kaasuttajan ja hanan luota ja puhdistakaa se puhaltamalla tai rengaspumpulla.

Hätätilassa voi putken puhdistaa rautalangalla. Tarkastakaa myöskin suukappale, minkä voi irroittaa ruuviavaimella, sittenkun pohjatulppa on irroitettu, joka kiinnittää uimurikammion.

Jos moottori siitä huolimatta ei vielääkään sytytä, täytyy sytytystulppa tarkastaa. Jos tämä on öljyinen, on se purettava ja kuivattava bensiinillä, minkä jälkeen se raapitaan puhtaaksi veitsellä.

Varastossa on aina täydellinen lajitelma varaosia sekä kaikenlaisia moottoripyörään kuuluvia lisätarpeita.



Ylläoleva tavaramerkki on
Birmingham Small Arms
C:o. Ltd:n asianmukaisesti
rekisteröimä, ja sillä on yk-
sinoikeus sen käyttämiseen.

OY. URHEILUTARPEITA
HELSINKI, MERIMIEHENK. 38—40
PUHELIN SARJA 20911

JÄLKIPAINOS KIELLETÄÄN