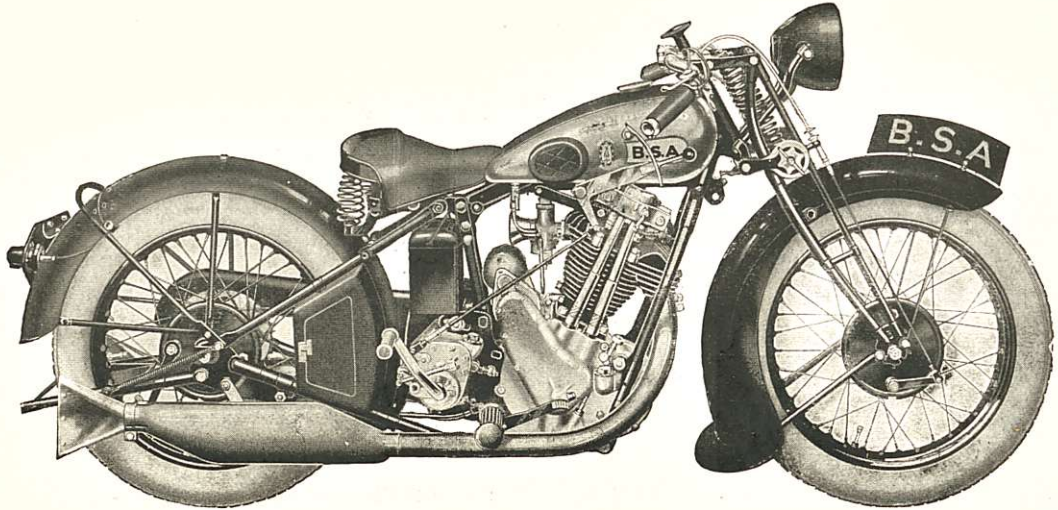


B. S. A.



PÄÄEDUSTAJA SUOMESSA

O. Y. URHEILUTARPEITA

H E L S I N K I

MERIMIEHENKATU 38-40 — PUH. SARJA 20911



EDUSTAJA TAMPEREELLA

TAMMERKOSKEN AUTO O. Y.

HATANPÄÄNVALTATIE 6 — PUH. 2606 JA 1508

S. H. T.

„BIRMINGHAM SMALL ARMS“ nimisen birminghamilaisen tehtaan pääedustajana Suomessa on meillä kunnia julkaista ensimmäinen **suomenkielinen** kuvitettu luettelo maailman kuuluisista **B.S.A. moottoripyöristä.**

B.S.A:n valmistajasta on verrattain lyhyessä ajassa kehittynyt maailman **suurin moottoripyörätehdas** ja sen tuote B.S.A.-moottoripyörä on **luotettavaisuutensa, äännettömän käyntinsä ja vähäisen polttoainekulutuksensa** vuoksi **voittamaton.**

Koska arv. jälleenmyyjillämme on ensiluokkaiset korjauspajat, ammattitaitoiset työmiehet (mekaanikot) sekä runsaat varaosavarastot, joita nopeasti voidaan täydentää suuresta keskusvarastostamme Helsingissä, niin **B.S.A:lla ajavat saavat pyöränsä nopeasti, varmasti ja tunnantarkasti korjatuiksi.**

Vuoden 1930 PETSAMON AJOON osallistui 3 B.S.A.-moottoripyörää, ja kaikki kolme konetta suorittivat tämän 3300 km. pituisen rasittavan kilpailun **ihanne ajassa.**

Tarvitessanne siis **luotettavan, polttoainetta säästävän ja kestävän moottoripyörän** ostakaa **B.S.A.-merkkinen,** sitä kauppaa ette koskaan kadu.

Kunnioittaen

OY. URHEILUTARPEITA

B. S. A. moottoripyörien erikoisominaisuuksia.

Voima, nopeus, hiljainen käynti, varmuus, säästäväisyys, luotettavuus — näitä kaikkia saatte jos valitsette B. S. A. moottoripyörän. Muutamia B. S. A:n erikoisominaisuuksia esitellään seuraavilla sivuilla. Toisista erikoisuuksista, jotka osoittavat kuinka perinpohjaisesti pienimpiäkin yksityiskohtia on käyttäjän mukavuutta silmällä pitäen tutkittu, mainittakoon: käsisäättö kytkimeen ja jarruihin; kaasuttajan kuristusventtiilin pidättäjä hidasta käyntiä varten; akkumulaattorin sijoitus satulan alle sähkölaitteilla varustetuissa malleissa; parannettu ohjaustangon iskunvaimentajan asetus; kaasunsäättö aukenee sisäänpäin.

Runko.

Runko on suunniteltu uudelleen. Pääpiirteet ja suljettu, kaksinkertainen rakenne ovat säilytetyt, ja uudessa muodossa runko on suunnattoman luja mutta silti sängen kevyt.

Putkesta tehdyn, lyhyeen säiliökiskoon liitetyn yläkappaleen asemasta on otettu käytäntöön yksi ainoa erikoisteräksestä taottu kappale „A“, jossa on etupäässä etuhaarukan ohjaus „B“ ja takapäässä satulan ohjaus „C“, kaikki yhtenä kappaleena. Tavanmukaiset kova- ja otosliittokset päissä ja keskellä on siten vältetty, ja koko sovitus saatu paljon lujemmaksi ja luotettavamaksi.

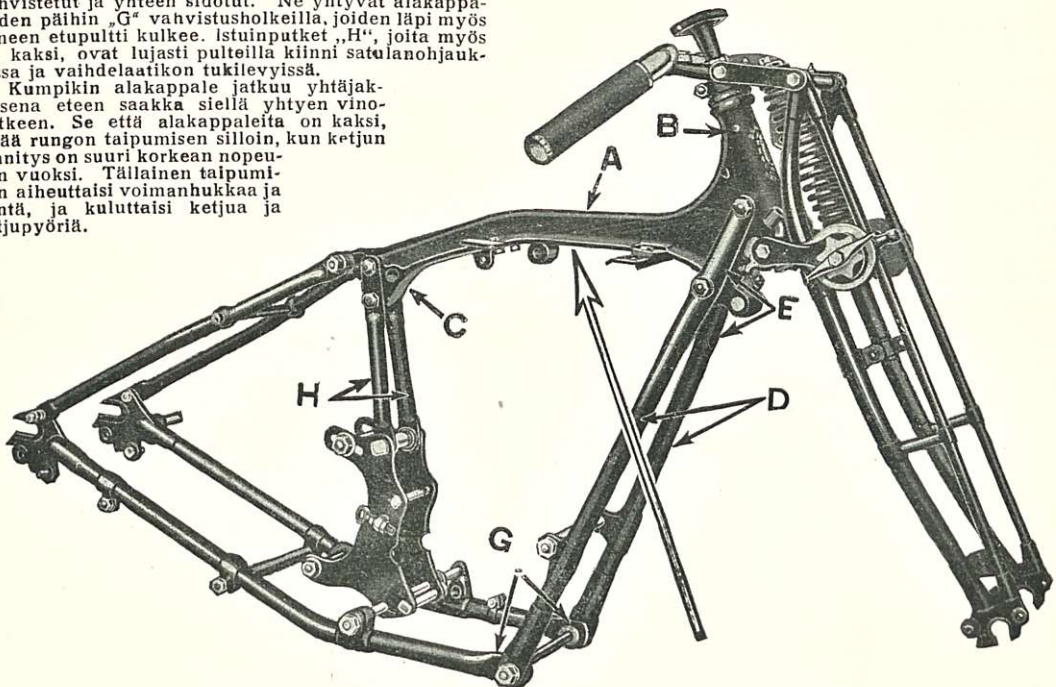
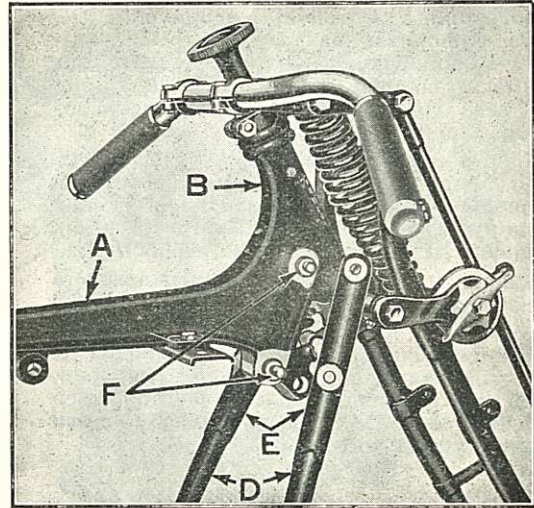
Koneella on täten niin sanoaksemme *teräksestä taottu selkäranka*, mikä merkitsee suurempaa lujuufta; suurempaa varmuutta ja suurempaa mukavuutta.

Takakappaleella on I-muotoinen poikkileikkaus, joka suurenee perästä etupäähän päin siten että taivutuslujuus on yhtäläinen pitkin matkaa. Edessä, juuri etuhaarukan ohjauksen takana, jossa pystysuora kuormitus on suuri, on käytetty suurta poikkileikkausta.

Tämä takakappale on myös laskettu niin että se kestää taivutus- ja vääntöjännitykset, joita suuri nopeus ja raskas sivuvaunuormo aiheuttavat, ja se tekee myös rungon tarpeeksi jäykäksi ajattaessa liukkailla tai epätasaisilla teillä.

Kaksi vinoputkea „D“ on kovajuotoksilla liitetty erikoisiin takakappaleisiin „E“, ja nämä puolestaan kiinnitetty pulteilla haarukanohjaukseen, siinä oleviin lujiin vahvistusholkkeihin „F“, joita on kumpaakin putkea varten kaksi. Alapäästään vinoputket ovat vahvistetut ja yhteen sidotut. Ne yhtyvät alakappaleiden päihin „G“ vahvistusholkeilla, joiden läpi myös koneen etupultti kulkee. Istuinputket „H“, joita myös on kaksi, ovat lujasti pulteilla kiinni satulanohjauksessa ja vaihdelaatikon tukilevyissä.

Kumpikin alakappale jatkuu yhtäjaksoisena eteen saakka siellä yhtyen vinoputkeen. Se että alakappaleita on kaksi, estää rungon taipumisen silloin, kun ketjun jännitys on suuri korkean nopeuden vuoksi. Tällainen taipuminen aiheuttaisi voimanhukkaa ja ääntä, ja kuluttaisi ketjua ja ketjupyöriä.



B. S. A. rungon ylätuki on taottua terästä.

Sisäpuolinen painevoitelu. *Kaltevakoneiset mallit.*

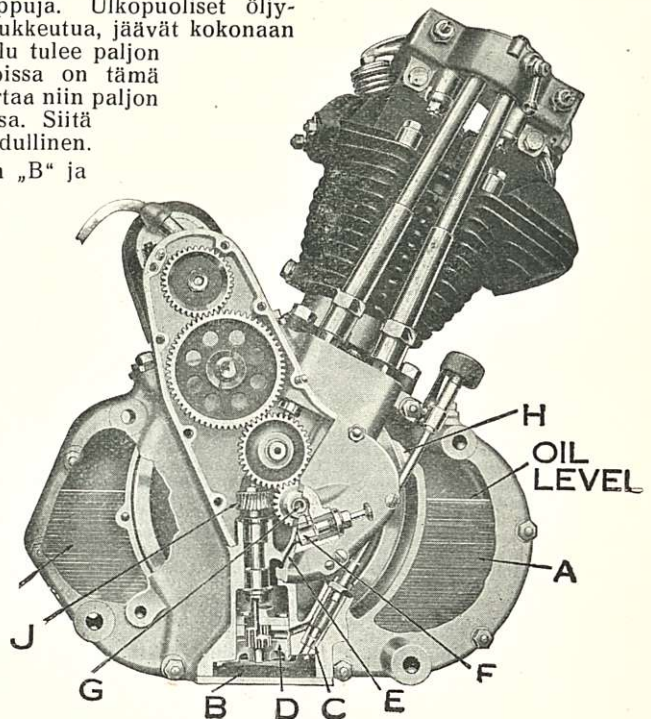
Tämä järjestelmä rakentuu samoille periaatteille kuin auton voitelu, ja on paljon parempi vanhanmallisia öljypumppuja. Ulkopuoliset öljyputket, joilla aina on taipumus vikaantua tai tukkeutua, jäävät kokonaan pois, ja tärkeimmän osan, kampilaakerin, voitelu tulee paljon tehokkaammaksi. Niissä B. S. A. malleissa, joissa on tämä öljynkiertojärjestelmä, kampilaakeri saa 250 kertaa niin paljon öljyä kuin tavallisella järjestelmällä varustetuissa. Siitä huolimatta öljyn kulutus on huomattavan edullinen.

Öljy on kammiossa „A“, kulkee siitä säiliön „B“ ja säätöventtiilin „C“ kautta pumppuun „D“. Tämä painaa sen kanavaa „E“ myöten osoittajan kammioon „F“, jossa öljy puristaa ulos osoittajan männän ja menee onton akselin „G“ sekä vauhtipyörään ja kampiakselin porattujen kanavien kautta kampilaakeriin.

Jäähdytettyään ja voideltuaan tämän laakerin öljy roiskuu sylinterin seinille ja männän alapuolelle valuen kampilaatikkoon. Täältä vauhtipyörä ottaa sen mukaansa ja pitkin kokoojaa „H“ se palaa takaisin säiliöön „A“.

Pumppua käyttää kierukkahammaspyörä „J“ pääakselilla. Ollen aina öljyssä se ei voi lakata toiminnasta.

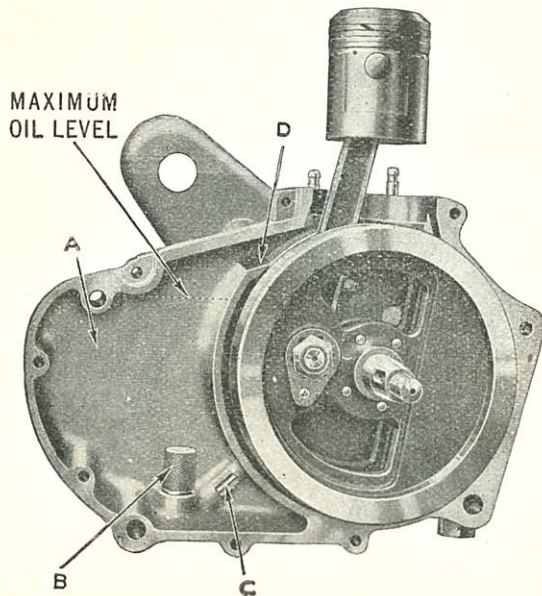
Kun säätöventtiili kerran on asetettu, ei sitä milloinkaan tarvitse koskea. Kun vaan säiliö aina muutaman sadan kilometrin jälkeen uudelleen täytetään, pitää pumppu uskollisesti huolen hyvästä voitelusta.



Sisäpuolinen painevoitelu. *Keuyet mallit.*

Tämä järjestelmä on periaatteensa puolesta samankaltainen kuin voitelu kaltevakoneisissa malleissa. Eroa on vain yksityiskohdissa.

Säiliöstä „A“ öljy kulkee läpi siivilän „B“ pitkin kanavaa „C“ pumppuun pakoittaa matkallaan osoittajan männän ulos. Pumppu vie öljyn pitkin onntoa pääakselia sekä vauhtipyörään ja kampitappiin porattuja käytäviä kampilaakeriin. Osa öljystä johdetaan jakajan ja pääakselin laakeriin. Voideltuaan laakerin öljy roiskuu sylinterin seinämille ja männän alaosaan. Se valuu kampikammioon ja nousee ylös vauhtipyörän mukana. Kokooja „D“ palauttaa sen säiliöön. Itsetoimiva varaventtiili pumpun ja asetusventtiilin välissä säätää öljyn paineen asetusventtiilin asennon mukaan. Kun kerran oikea asetus on löydetty ei venttiiliä tarvitse milloinkaan koskea. Kun vaan säiliö aina muutaman sadan kilometrin jälkeen uudelleen täytetään pitää pumppu uskollisesti huolen hyvästä voitelusta.

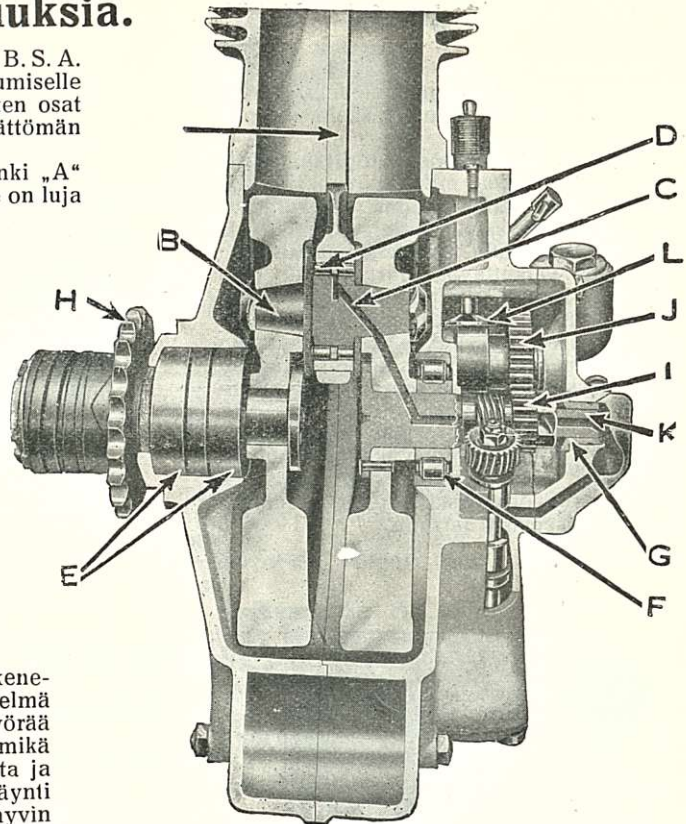


Moottorin erikoisuuksia.

Huomattava erikoisuus kaikissa B. S. A. moottoripyörissä on kaikkien kulumiselle alttiiden osien runsas mitoitus. Täten osat kestävät kauan ja tarvitsevat mitättömän vähän huolenpitoa.

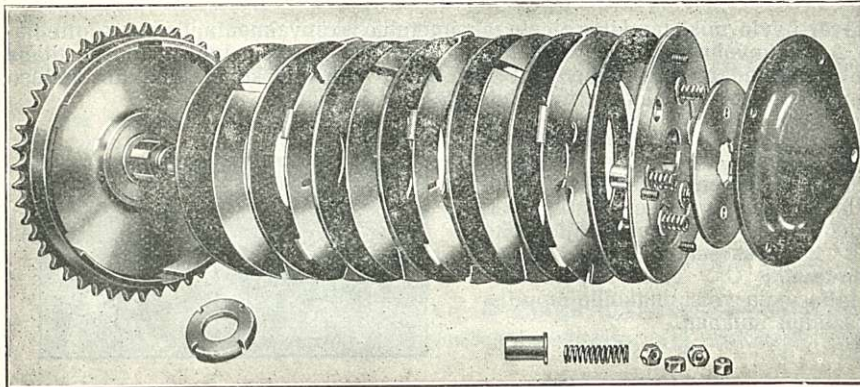
Erikoisteräksestä tehty kiertokanki „A“ on tieteellisesti laskettu siten että se on luja mutta kevyt. Se siirtää voimasyäkset kampiin „B“, jonka läpi on porattu öljykanava „C“. Jatkuva öljyvirta tulee paineen alaisena kaksiriviseen rullakampilaakeriin „D“. Kartiot teräksestä taotussa vauhtipyörissä pitävät kiinni kammentappia, ja koko yhdistelmä pyörii tanakasti runsasmittaisissa laakereissa. Kohdassa „E“ pääakseli on sekä rulla- että kuulalaakereissa, ja kohdassa „F“ rullalaakereissa (kuulalaakeri niissä koneissa joissa venttiilit ovat sivulla), ja öljyn sisääntulo on sovitettu kohtaan „G“. Ketjupyörällä „H“ on täten hyvin tarkka käynti, ja ketju liikkuu äänettömästi.

Jakopyörästön patentoitu rakenne sallisi 1000 mailin nopeuden tarvitsematta asettaa venttiilien aukemaan. Tieteellisen tarkka jousijärjestelmä takaa, että venttiili seuraa nokkapyörää aina kierroslukuun 5,400 saakka, mikä vastaa 45 oikea-aikaista avautumista ja sulkeutumista sekunnissa. Silti käynti on huomattavan hiljainen johtuen hyvin mitoitetuista kulutuspinnoista. Jakopyörä „I“ joku on sängen leveä, käyttää nokkapyörää „J“ erikseen. Nämä, jotka ovat kiinteillä aksleilla toimivine voiteluineen, liikkuttavat pyöreitä leveäpäisiä venttiilinnostajia „I“. Venttiilinnostajat pyörähtävät joka kierroksella, niin että aina uusi kohta tulee kulutukselle alttiiksi, ja siten kestävät kauan.



Kytkin.

Tämä on vapaa, kuivalevyjärjestelmää. Suuremmissa malleissa, siinä on vuorotellen seitsemän kytikarengasta ja kahdeksan teräslevyä. Kytkimessä on siten 14 hankauspintaa, alaltaan yli 200 neliötuumaa — mikä on harvinaisen suuri pinta-ala moottoripyörän kytkimelle. Joka toinen teräslevy on kiinnitetty urilla kytkimen akseliin, jota etuketju käyttää. Toiset levyt ovat kiinni kytkimen kuoressa, joka on yhdistetty vaihdelaatikon pääakseliin. Kun kytkin on kiinni, painaa kuusi joustakytikarengasta ja teräslevyt yhteen, niin että koko järjestelmä pyörii kuten yhtenäinen kappale ja siirtää voiman koneen akselista vaihdelaatikon pääakseliin.



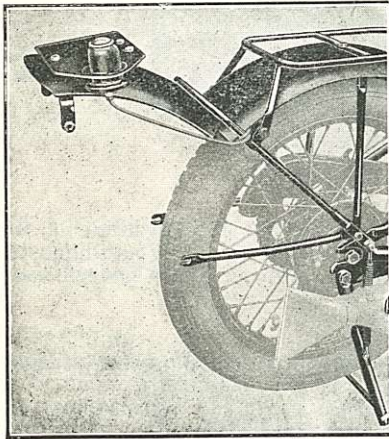
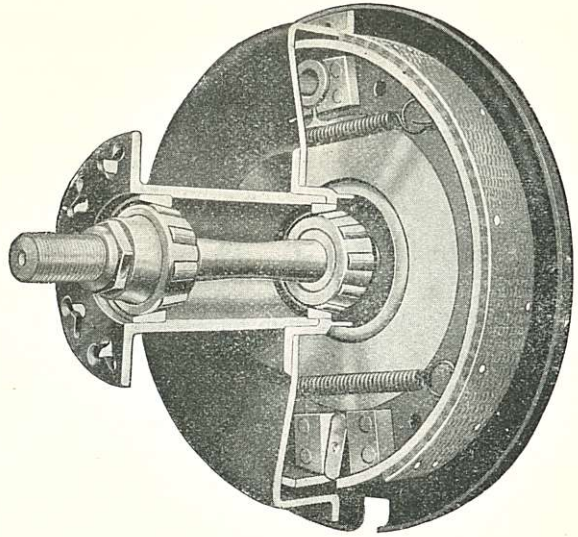
Levyjen suuri kosketuspinta ja tehollinen halkaisija tekevät mahdolliseksi käyttää keskinkertaisen voimakkaita jousia. Kytkin on siten helppo käsitellä ja miellyttävä kytkeä, ja omaa sellaisen herkkyyden joka niin suuresti lisää ajamisen iloa. — Pienemmissä malleissa on kevyempi kytkin saman kaltaista rakennetta.

Etunapa ja jarru.

Kartiorullat pyörän laakereissa tekevät kulumisen mahdollisimman pieneksi vaikka ajettaisiin pitkiäkin aikoja raskain kuormin huonoilla teillä.

Tarkistus on helppo suorittaa, mutta laakerien runsaiden mittojen vuoksi se on tarpeen vain pitkien väliaikojen kuluttua. Paksu erikoisteräksinen akseli on hyvin luja ja kestää ankaratkin rasitukset. Jarrut ovat sisäkehään vaikuttavat. Jarrukengät ovat teräksestä, kevyet ja silti kyllin lujat kestäen vääntymättä kovia jännityksiä. Jarrunauhojen runsas leveys tekee kosketuspinnan suureksi, niin että voimakas jarrutus saadaan aikaan keskinkertaisella puristuksella. Kengillä on suuri säätövara.

Jarrun kansilevy on niin tehty, että se ulottuu yli kehän tehden koko jarrun tiiviiksi vettä vastaan. Pyörän laakerissa olevan rasvan ja öljyn estävät teräs- ja huoparenkaat pääsemästä jarruun.



Nivelellä varustettu takalokasuojus ja takatuki.

3.49 H.P. O.H.V. mallissa ja sitä suuremmissa.

Uusittu takalokasuojuksen rakenne yhdessä matalan jousella nousevan takatuen kanssa helpottaa huomattavasti takapyörän irroittamista.

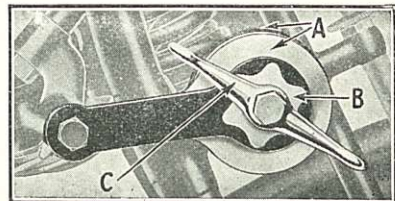
Kun kone on tuettuna, on takapyörä vain noin kolme tuumaa korkealla maasta. Sen vuoksi on ilmeistä, että koneen kohottaminen tuelle ei vaadi suurta ponnistusta.

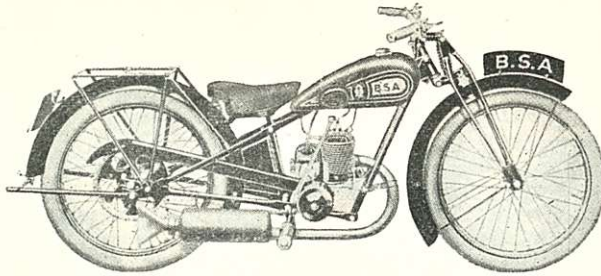
Irraottamalla kaksi mutteria alemmista lokasuojuksen kannattimista suojuksen saranoilla varustettu osa saadaan liikkumaan ja voidaan kääntää ylös kuten kuva osoittaa. Takapyörä voidaan tällöin helposti vetää ulos rungosta.

Iskunvaimentajat.

Kokeneet ajajat tietävät hyvin mikä merkitys oikein rakennetuilla iskunvaimentajilla on. Alottelijakin mieltyy heti B. S. A. iskunvaimentajiin. Voimakkaan ja kovasti takaisin lyövän jousen tilalla on nyt kevyempi, jonka toiminnan iskunvaimentajat tasoittavat niin että kone ikäänkuin kelluen kulkee epätasaisuuksien yli ilman voimakkaita nytkähdyksiä ylös ja alas.

B. S. A. iskunvaimentajan muodostaa kaksi teräslevyä „A” joiden välissä on kitkalevy. Toinen teräslevyistä on kiinnitetty haarukkaan ja toinen yhdistäjäkappaleeseen. Kaikki kolme levyä painaa yhteen tähtimäinen jousi „B”. Kun haarukat liikkuvat, on yhdistäjän liike riippuvainen jousen „B” kiristyksestä, mikä taas helposti voidaan järjestää siipiruuvilla „C”. Tämä nopea säätö on otettu käytäntöön jotta ajaja voisi matkoilla muuttaa jousen jännitystä tien laadun mukaan.





B.S.A. 1.74 h.p. malli A. 30.

Tämä on B.S.A.-moottoripyörä, joka sopii kaikille perheen jäsenille 14 ikävuodesta ylöspäin, myös naisille. Se on jokaisen moottoripyörä.

Se on kone, jota jokainen oppii ajamaan muutamassa minuutissa, ja ajamaan varmasti, koska se on niin kevyt, mukava ja helppo käsitellä. Kaksitahtinen kone lähtee helposti käymään ja kuluttaa erittäin vähän. Tämä kone kykenee hyvin tekemään pitkiäkin matkoja hyvällä keskinopeudella, ja kaiken taakana on B.S.A:n maine pysyväisestä luotavuudestaan.

Moottori. Yksisylinterinen, 1.74 hv., kaksitahtinen; $60 \times 61,5$ m/m halkaisija ja iskun pituus. Mäntä erikoisaluminiumseosta. Kampi varustettu kuulalaakerilla, samoin on kampiakseli kahdessa kuulalaakerissa. Hyvä sylinterin jäähdytys. Suuri pakoputki sekä rungon alakappaleeseen kiinnitetty äänenvaimentaja kavennetuine suulakkeineen. „Petroil“ voitelujärjestelmä. Potkukäyntiinpanolaite, joka vaihtaa suoraan moottorin akseliin. Vauhtipyörän peittävä kansi erikseen saatavana.

Kaasuttaja. Amal, kaksivipuinen malli varustettu ilmanpuhdistajalla.

Sytytys. Korkeajännitysmagneto, saa käyntinsä hammaspyörillä; sijoitettu sylinterin taakse.

Voimansiirto hammaspyörillä koneesta väliakselille, joka pyörii öljyssä, tästä $\frac{1}{2}$ ” \times 0.305 rullaketjulla, jonka päällä on tehokas suojus.

Kytkin on väliakselilla; vapaa kuivalevyrakenne. Säästövipu vasemman kädensijan luona, vankka yhdistäjäkaapeli.

Vaihdelaatikko samassa kappaleessa moottorin kanssa. Kaksi nopeutta. Hammas-

pyörät aina yhdessä, vaihto tapahtuu sorkkakytkimen avulla. Väliakseli käy kahdessa kuulalaakerissa. Vaihdetanko koneen oikealla puolella.

Runko kaksoisrakennetta. Matala ajoasento, painopiste alhaalla. Runko on kokoonpantu vahvistetuista teräsputkista, jotka on päistään kiinnitetty pulteilla kovajuotosliitoksien välttämiseksi. Ylös potkaistava takatuki. Vaselinruiskuvoitelu rungon osiin. Vahva kuljetusteline.

Etuhaarukka B.S.A. mallia kiristysjousineen ja iskunvaimentajineen.

Ohjaustanko matkailumallia, asetettava.

Säiliö parannettu, satulanmuotoinen, polviin kineen, tilav. $7 \frac{1}{2}$ l.

Pyörät. Lujatekoiset vanteet, emaljoidut. $19 \times 2 \frac{1}{4}$ ”.

Rengaat 25×2.75 ” Dunlop Cord, suorasyrjä.

Jarrut, joita on kaksi, vaikuttavat toisistaan riippumatta samaan rumpuun takapyörässä. Toista säädetään vivulla oikean kädensijan luona, toista kantapäätäpolkimella koneen vasemmalla puolella.

Satula hyvin jousitettu.

Lokasuojukset lujat ja leveät, yksinkertaista mallia. Sivusuojat erikseen saatavissa.

Jalkalaudat, teräksestä prässätyt, mustaksi viimeistellyt, kumipäällyksin, erikseen saatavana.

Työkalulaatikko metallista kiinnitetty satulan alapuolelle. Täydellinen sarja työkaluja siistissä nahkakäärössä. Ilmapumppu.

Korkeus maasta $4 \frac{1}{2}$ ”. Satulan korkeus 27”.

B.S.A. 1.74 h.p. A. 30. loistomalli.

Tällä koneella on siro ulkomuoto ja runsaat varusteet, mutta kaksivaihteisen mallin yksinkertaisuus ja helppohoitoisuus ovat säilyneet. Kolme vaihdetta, parempi satula ja etupyörän jarru antavat tälle koneelle suuren suorituskyvyn kaikenlaisilla teillä.

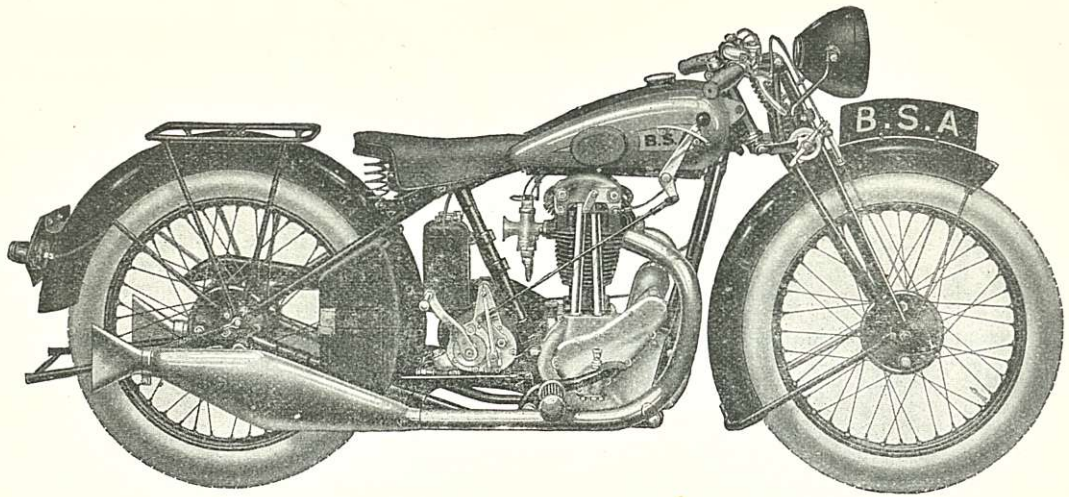
Moottori. On aivan samanlainen kuin

edellisessäkin. Ulkomuodossa on pieniä parannuksia.

Vaihdelaatikko. Kolme nopeutta. Rakennettu erikoisesti suurempia rasituksia varten kuin edellinen malli.

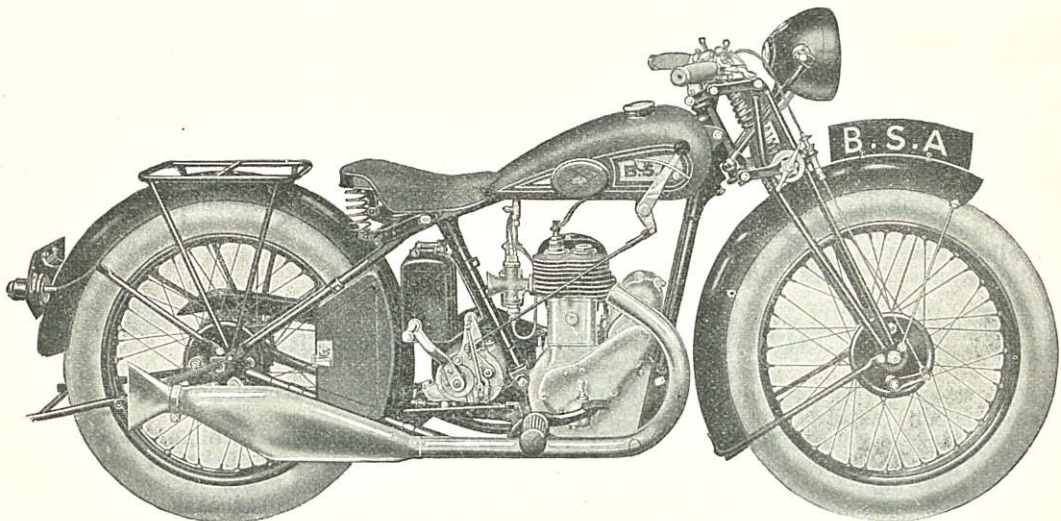
Muuten ovat kaikki osat edellisen kaltaisia.

Lucas asetylenilyhdyt tai Lucas sähkövalaistuslaite täydellisenä, etu- ja takalyhtyineen ja akkumulaattoreineen, eri maksusta saatavissa.



B.S.A. 2.49 h.p. O.H.V. malli B. 30-4.

2.49 h.p. O.H.V. on kokonaan uusi kone, joka heti ensi näkemältä tulee miellyttämään moottori-pyöräilijää, jos hän haluaa nopean kevyen koneen. Siinä on yksinkertainen, hyvin tehokas sisäinen painevoitelu, rakennettu aivan samojen periaatteiden mukaan kuin B.S.A. 4.93 h.p. O.H.V. mallin kuuluisaksi tullut voitelujärjestelmä. Muista erikoisuuksista, joille jokainen ajaja antaa arvoa mainittakoon kaksinkertainen umpinainen runko mukavine ajoasentoineen; nopeasti säädettävät iskunvaimentajat etuhaarukoissa; nopea käsisääätö molempiin jarruihin; öljytyksen toiminta nähtävissä satulasta, itsetoimiva vaihteleva öljytys etuketjuun; jousella varustettu takapyörän tuki. 2.49 h.p. ja 3.49 h.p. mallit ovat O.H.V:n kaltaisia yleiseltä rakenteeltaan, mutta niissä on sivuun sovitetuilla venttiileillä varustettu kone. Kaikki kolme mallia ovat tarkoitettut ainoastaan ilman sivuvaunua käytettäviksi.



B.S.A. 2.49 h.p. malli B. 30-3. B.S.A. 3.49 h.p. malli L. 30-5.

Lucas asetyleni lyhdyt, Lucas dynamolaitte täydellisenä etu- ja takalyhtyineen ja akkumulaattoreineen tai Lucas Magdyno laite haluttaessa erikseen saatavissa.

B.S.A. 2.49 h.p. O.H.V. malli B. 30-4.

Kone. Yksisylinterinen, 2.49 h.p., 63×80 mm. läpimitta ja iskun pituus. Irroitettava kansi, ja siinä suuret venttiilit. Koteloituidut venttiilin nostajat ja nokkapyörä. Vauhtipyörät teräksestä taotut. Kampilaakerit kaksirivisiä rullalaakereita. Kampiakseli on kuulalaakerissa vetopuolella, tavallisessa laakerissa hammasrattaiden puolella. Jakopyörästä erikoisesti suunniteltu äänetöntä käyntiä varten. Kaksi 1 3/8" pakoputkea äänenvaimentajineen ja kavennettuine suokappaleineen.

Voitelu. Öljysäiliö, yhteydessä kampilaatikon kanssa, tilavuus 1,4 l. Hammasrataspumppu, joka käy kierukkarattaan avulla pääakselista. Säästöventtiiliin ulottuu ajaessa. Venttiili on pumpun painepuolella. Öljy menee kampiakselin ja kammien laakereihin erikoisia kanavia myöten. Näkyvä osoittaja jakajan sivussa.

Ylimääräinen öljy kampiakselista palaa säiliöön vauhtipyörää ja kokoojaa myöten. Öljyn korkeuden osoittaja täyttöaukon tulpassa. Itsetoimiva vaihteleva öljynsyöttö etuketjuun.

Välivaihto. Etu ja takaketjut, 1/2"×0.305" Etuketju koteloitu saaden voitelunsa koneesta. Takaketjulla on tehokas suoja. Ketjupyörä nystyräkytkössä kiinni kampiakselissa. Kytkin yhdistetty suureen ketjupyörään. Kytkin on vapaa, kuivalevyjärjestelmää; asetus vivusta vasemman kädensijan luona, paksun kaapelin avulla. B.S.A. kolmivaihdjärjestelmä potkukäyntiinpanoineen. Kaikki hammasrattaat aina vastakkain. Vaihdetanko ohjauksineen säiliön oikealla puolella. Vaihdelaatikkoa voidaan ruuvilla asettaa ketjun kiristystä varten. Väilykset 6.6, 9.8, 14.5:1.

Runko. Uutta mallia, suljettua kaksoisrakennetta. Paksu yläputki ja vinoputket kovajuotoksella kiinnitetyt haarukanohjaukseen. Alakappaleet teräsputkesta. B.S.A. uusimallinen etuhaarukka suippopäisine kierrejousineen, ja suuret, helposti säädettävät iskunvaimentajat. Ohjaustanko puoliurheilumallia, asetettava, ja käännettävä joko matkailu- tai urheiluasentoon.

Satulanmuotoinen säiliö, ainoastaan polttoainetta varten. Vetää 2,4 l; kromilla päällystetty, päältä vihreä. Uudenmalliset asetettavat polvituet. Renkaat 26×3.25, suorasyrjä, vahvoissa 19"×2 1/2" vanteissa. Kartiorullalaakerit navoissa. Molemmat jarrut 5 1/2" läpimitaltaan, sisäkehään vaikuttavat, nopeasti säädettävät. Etujarrun käyttö vivusta oikean kädensijan luona, takajarrun varvaspolkimesta oikealla puolella. Takatuki jousella nouseva, etutuki lujasti kiinnitetty lokasuojaan.

Pienin korkeus maasta 4 7/8". Satulan korkeus 27".

Varusteet. Lucas Magdyno valaistuslaite erikseen saatavissa. Hyvillä jousilla varustettu satula, edestä ja takaa asetettava. Matala ajoasento. Suurennettu työkalulaatikko kiinnitetty rungon alakappaleeseen. Täydellinen sarja työkaluja, myös venttiilijousen poistaja ja rasvapumppu. Ilmapumppu sijoitettu säiliön alle. Kaasunsäästövipu aukenee sisäänpäin. Kädensijasäästö erikseen saatavana.

Ilmanpuhdistaja erikseen saatavissa.

Viimeistely. Kromilla päällystettyjä ovat säiliö, äänenvaimentajat, ohjaustanko laitteineen, vaihdetanko ohjaajineen y. m.

B.S.A. 2.49 h.p. malli B. 30-3.

Samantapainen kuin B 30-4, paitsi seuraavissa kohdissa:

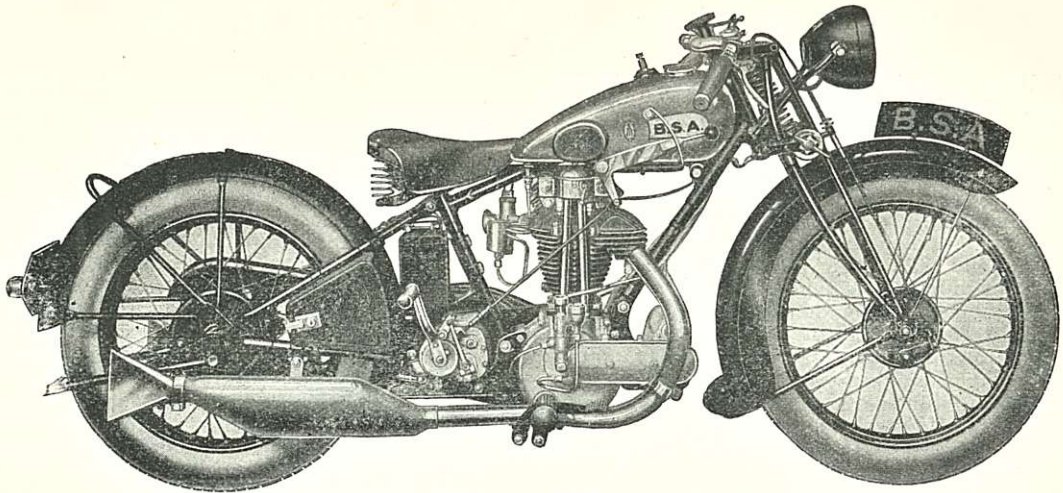
Moottori - - - 249 cm³, venttiilit sivussa, 63×80 mm. läpimitta ja iskunpituus.
Korkeus maasta 4 3/8"
Kytkin - - - - - pienempi malli.
Renkaat - - - - 25×3"; 26×3.25 erikseen saatavissa.
Säiliö - - - - - B.S.A. vihreä.
Jalkalaudat - - - kumimattoineen, eriks. saat.

Ohjaustanko ja muut osat paksusti nikkelöidyt.

B.S.A. 3.49 hp. malli L. 30-5.

Tällä koneella, joka nyt on rakennettu vain yksinajoa varten, on sama runko ja vaihdelaatikko kuin mallilla B 30-3, mutta parempi teho. Malli on B 30-3:n kaltainen, paitsi seuraavissa kohdissa:

Moottori - - - 349 cm³, 72×85 1/2 mm.
Korkeus maasta 4 7/8 tuumaa.
Kytkin - - - - - suurempi, kuten mallissa B. 30-4.
Renkaat - - - - 26×3,25.
Väilykset - - - 5,9, 8,7, 12,8.

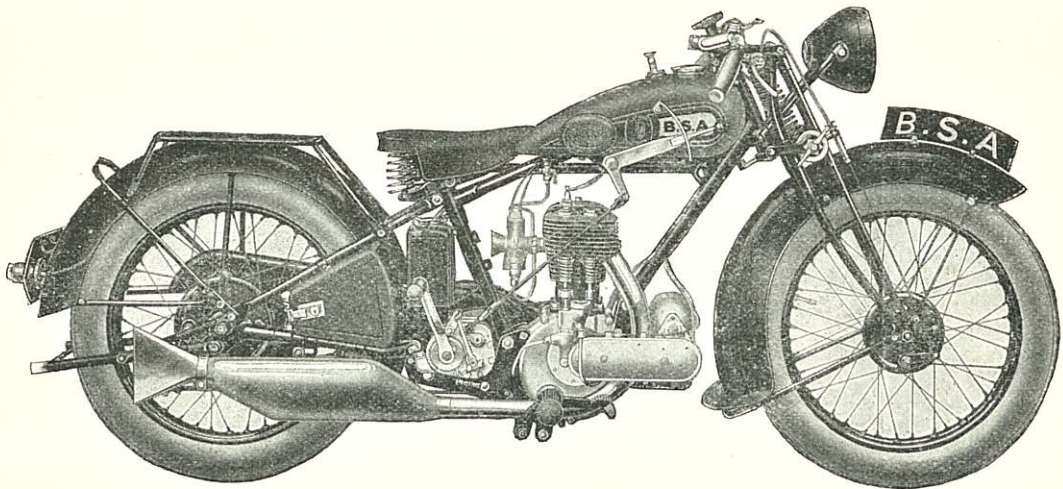


B.S.A. 4.93 h.p. O.H.V. kevyt malli S. 30-19.

Nämä kaksi B.S.A. moottoripyörää ovat rakennetut silmälläpitäen niiden ajajien vaatimuksia, jotka haluavat kevyen, säästävällisen ja helppohoitaisen koneen yksinajoa tai kevyttä sivuvaunuajoa varten.

4.93 h.p. O.H.V. kevyt, on mukava ajaa ja helppo ohjata. Sillä on huomattavan hiljainen ääni, hyvin pieni bensinin ja öljyn kulutus, nopea kiihtyvyyttä. Suurella nopeudella voidaan ajaa pitkiä matkoja koneen kuumenematta liikaa tai menettämättä voimaa. Sellaiset erikoisuudet kuten nivelellä varustettu takalokasuojat ja matala takatuki takapyörän irrottamisen helpottamiseksi, tai käsisäättö jarruissa, kytkimessä ja iskunvaimentajissa, osoittavat kuinka perin pohjin joka yksityiskohta on tutkittu ajajan mukavuuden lisäämiseksi.

4.39 h.p. kevyt malli täyttää niiden ajajien tarpeen, jotka antavat arvoa sivuventiili koneen yksinkertaisuudelle. Sen teho tyydyttää vaatimuksen kohtuullisesta nopeudesta ja hyvästä vetokyvystä yhdistettynä huomattavan pieneen kulutukseen. Se on mukava ja helppo käsitellä yksin ajaessa, mutta omaa runsaasti voimaa hyviä matkailunopeuksia varten kohtuullisella sivuvaunun kuormalla. Etuna on vielä mainittava että sen kunnossa pitäminen vaatii hyvin vähän huomiota.



B.S.A. 4.93 h.p. kevyt malli S. 30-18.

Lucas asetyleni-lyhdyt tai Lucas Magdyno-laite haluttaessa saatavissa eri maksusta.

B.S.A. 4.93 h.p. O.H.V. kevyt malli S. 30-19.

Moottori. Yksisylinterinen, 4,93 h.p., 80×98 mm. läpim. ja iskun pituus. Irroitettava kansi suurine pystyventtiileineen. Venttiilinnostajat koteloidut. Jakopyörästö rullalakaakereilla. Venttiilinnostajissa jouset. Äänetön jakopyörästö, leveäpäiset venttiilinnostajat ja leveät nokkapyörät. Kampiakseli kuulalakaakereilla. Mäntä alumiinimerikoisesta. Kaksi äänenvaimentajaa kavennettuine suulakkeineen, kiinnitetyt rungon alakappaleeseen.

Voitelu. Öljy valuu itsestään pumppuun, menee siitä osoittajaan jakajan kuoressa, ja suoraan kampilaakeriin. Öljytyksen säätö osoittajan luona. Käsipumppusyöttö vaihdelaatikkoon. Öljyä saadaan etuketjuun painamalla jousiventtiiliä osoittajassa. Navat, haarukan yhdistäjät j.n.e. varustetut suukappaleilla vaseiliini puristinta varten. Magnetolla varustettuihin malleihin voidaan erikseen saada apuöljysäiliö, kiinnitettynä satulaputkeen, jossa on polkimella toimiva pumppu öljyn syöttöä varten suoraan sylinterin seinämiin.

Voimansiirto. Etuketju $\frac{1}{2}'' \times 0.305''$ kokonaan suljettu kaksiosaiseen koteloon. Takaketju $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$, tehokkaasti suojattu. Ketjupyörä nystyräkytkyllä kiinni kampiakselissa. Suureen ketjupyörään kiinnitetty, helposti asetettava, vapaa kuivalevykytkin, joka ei voi särkyä, säädettävä vivulla vasemman kädensijan luona. B.S.A. vaihdelaatikko kolmine nopeuksineen, ruuvilla asetettava etuketjun kirstystä varten. Potkukäyntiinpanolaite, suljettu vaihdelaatikkoon, akseli vahvistettu enti-

sestä. Alumiinista puristettu kuori vaihdelaatikon kannessa olevien laitteiden peitteeksi erikseen. Kalteva vaihdetanko säiliön oikealla puolella. Välitykset: yksinajettavissa 5,0, 6,9, 11,9 : 1; sivuvaunua varten 5,6, 7,6, 13,2 : 1.

Runko. Rakennettu matalaa ajoasentoa varten. Lujat, saumattomat teräsputket ja teräksestä taotut ohjauskappaleet. Erikoiset kiintonaiset kiinnitysholkit B.S.A. sivuvaunuja varten. Ohjaustanko varustettu B.S.A. iskunvaimentajalla. Käännettävä ohjaustanko, kiinnitetty ohjauskappaleen taakse. Satulanmuotoinen säiliö, nikkelöity, yläosa B.S.A. vihreä, vetää bentsiiniä 8,7 l., öljyä 1,8 l. Uuden malliset asetettavat B.S.A. polvientuet. Renkaat 26×3.25 , vahvoissa $19'' \times 2\frac{1}{2}''$ vanteissa. Jarrut nopeasti säädettävät, edessä $5\frac{1}{2}''$, takana 7'' läpimitaltaan. Jarrukengät entistä leveämmät. Etulokasuojassa sivusiivet, takasuojassa sarana takapyörän irrottamisen helpottamiseksi. Samasta syystä matala takatuki.

Pienin korkeus maasta $4\frac{1}{3}$ tuumaa, satulan $29\frac{1}{2}''$.

Varusteet. Lucas Magdyno valaistuslaite erikseen saatavissa. Hyvin jousitettu satula. Työkalulaatikko suurennettu ja ulkonäöltään parannettu paremmin kokonaisuuteen sopeutuvaksi. Täydellinen sarja työkaluja, myös venttiilijousen poistaja ja pumppu. Pitkät, kierrettävät kädensijat kaasun ja sytytyksen säätöä varten erikseen saatavissa, samoin irroitettava kuljetusteline. Myös ilmanpuhdistaja.

B.S.A. 4.93 h.p. kevyt malli S. 30-18.

Samantapainen kuin S. 30-19 O.H.V. kevyt, paitsi:

Moottori - - - 493 cm³, venttiilit sivussa.

Kytkin - - - - kevyempi malli.

Takaketju - - - $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$

Kuljetusteline - kuuluu varusteisiin.

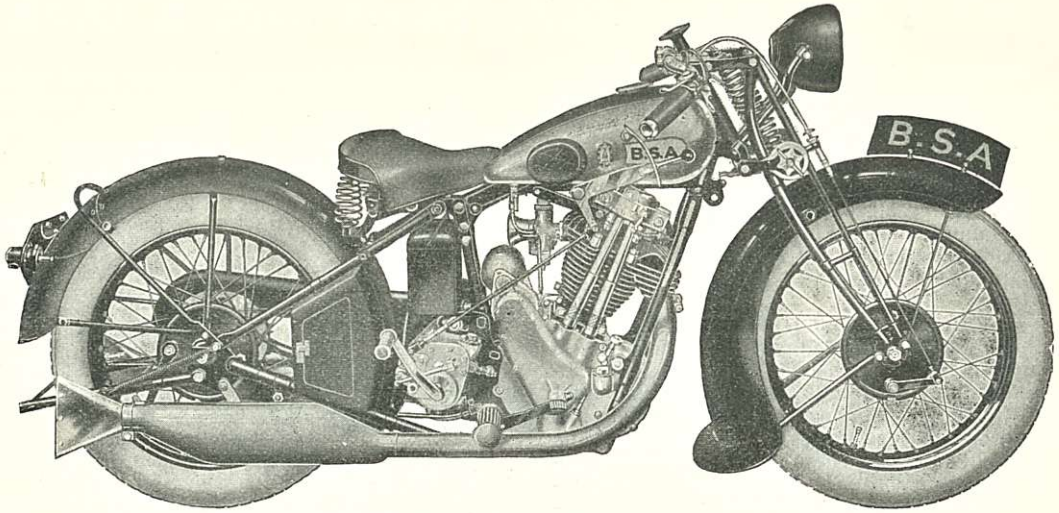
Säiliö - - - - kokonaan B.S.A. vihreä, tavallisin painoksin.

Voitelu - - - - öljy menee vaihdelaatikkoon suoraan osoittajasta. Apusäiliötä ei voida sovittaa.

Välitykset - - - yksinäisellä 5,2, 7,1, 12,3, : 1.

sivuvaunullisella 5,7, 7,8, 13,5 : 1.

Eri maksusta voidaan malliin S. 30—19 saada erikoisesti tarkistettu moottori (korkeapuristusmäntä, erikoispeukalopyörät, kilpailumagneto) kilpailuajoa varten ja vaihdettavat varaosat tavallista ajoa varten.



„SELKÄRANKA“ TAOTTU TERÄKSESTÄ — siinä eräs näiden uusien B.S.A. O.H.V. mallien huomattavista erikoisuuksista. Moottoripyöräilijät tulevat huomaamaan mitä merkitsee tämä ainutlaatuinen erikoisuus moottoripyörän rakenteessa: ylimääräistä lujuutta moottoripyörän tärkeimmässä osassa, rungossa. Se merkitsee jäykkyyttä — ehdotonta vakavuutta epätasaisimmillakin teillä — ja suurempaa varmuutta. B.S.A. kaltevan koneen voimamäärä takaa erinomaisen suorituskyvyn suurimmalla vaihteella ja tekee mahdolliseksi pitää korkeita keskinopeuksia pitkillä matkoilla ilman liikakuumenemista. Auton tapaan rakennettu öljytysjärjestelmä merkitsee tehokasta koneen voitelua ja säästeliästä öljynkulutusta. B.S.A. pakoputkijärjestelmä vähentää pakokaasun äänen miellyttäväksi, pehmeäksi surinaksi, kun taas tie-teellistarkka rakenne on alentanut mekaaniset ja venttiilinnostajien äänet mahdollisimman vähäisiksi. Kaksoisrakenteinen umpinainen runko ja satulamainen säiliö tekevät ajoaseman matalaksi ja mukavaksi. Tukeva ohjaus ja tehokkaat sisäpuoliset jarrut antavat mahdollisimman suuren varmuuden kaikilla nopeuksilla.

B.S.A. 4.93 h.p. O.H.V. malli S. 30-12.

Tämä on kevyempi kuin 4.93 h.p. S. 30-13 loistomalli, mutta pääpiirteissään samanlainen. Tärkeimmät eroavaisuudet ovat seuraavat:

Säiliö - - - - B.S.A. vihreä.
Etujarru - - - - 5½ tuumaa läpim.
Etuhaarukka - - - - uusi rakenne 5½" jarrua varten.
Satula - - - - tavallinen jousisatula.

Ilmanpuhdistaja erikseen saatavissa.
Venttiilinnostajat yksinkertaisissa putkissa ilman palautusjousia.
Viimeistely - - - - kirkkaat osat nikkelöidyt.
Kädensijasäätö kaasua varten erikseen saatavissa.

Lucas asetylenilyhdyt tai Lucas Magdyno laite
eri maksusta haluttaessa saatavissa.

B.S.A. 4.93 h.p. O.H.V. Loistomalli S. 30-13.

Moottori. Kalteva, yksisylinterinen, 4,93 h.p., 80×98 mm. läpimitta ja iskun pituus. Irroitettava kansi suurine pystyventtiileineen. Venttiilinnostajat koteloit. Palauttajajouset nostajissa ja venttiileissä. Äänetön jakopyörästä, leveäpäiset venttiilinnostajat ja leveät nokkapyörät, kumpikin erikseen kampiakselin käyttämänä. Teräksiset vauhtipyörät kuula- ja rulla-laakereissa käyvällä akselilla. Kampilaakerissa kaksi rullariviä, ja öljytys suoraan pumpusta.

Voitelu. Öljysäiliö yhteydessä kampikamion kanssa; vetää 1,7 l. Öljyn pinnan alapuolella oleva pumppu, helposti tavoitettava säätäjä. Suora öljytys kampilaakeriin. Näkyvä osoittaja jakajan sivussa. Liika öljy kampiakammioista palaa säiliöön vauhtipyörien ja koojan kautta. Öljynpinnanosoittaja.

Satulaputkeen kiinnitetty apuöljysäiliö, josta on polkimen avulla toimiva syöttö sylinterin seinämään, voidaan eri maksusta saada magnetolla varustettuihin malleihin.

Voimansiirto. Etuketju $\frac{1}{2}'' \times 0.305''$, täysin koteloitu saaden voitelunsa koneesta. Takaketju $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$, tehokkaasti suojattu. Ketjupyörä nystyräkytkyllä kiinni kampiakselissa. Kytin kiinni suuressa ketjupyörässä, nopeasti asetettava. Vapaa kuivalevykytkin, särkymätön, säätö vivusta vasemman kädensijan luona. B.S.A. kolminopeuksinen vaihdelaatikko, joka on liikkuva ketjun kiristämistä varten. Potkukäyntiinpänsäily suljettuna vaihdelaatikkoon, akseli entistä vahvempi. Alumiinimista puristettu kuori vaihdelaatikon sivussa olevien laitteiden suojaksi erikseen saatavissa. Kalteva vaihdetanko säiliön oikealla puolella. Väilykset: yksin 5,0, 6,9, 11,9, sivuvaunulla varusteissa 5,6, 7,6, 13,2.

Runko. Uusimallinen, suunnattoman luja. Yläkappale yksiosainen, teräksestä taottu, kiintonaesineen haarukan ja satulanohjauksineen;

tieteellisesti mitoitettu niin, että joka kohta on erittäin luja. Saumatonta teräsputkea rungon muissa osissa. Vinoputket edessä päättyvät taottuihin teräskappaleihin, jotka ovat pulteilla kiinnitetyt yläkappaleessa oleviin vahvistusholkkeihin. Satulaputket, joita myös on kaksi, on siirretty enemmän eteenpäin, niin että akkumulaattori mahtuu satulan alle. B.S.A. etuhaarukat helposti säädettävine, suurennettuine iskunvaimentajineen. B.S.A. ohjaustangon iskunvaimentaja. Kiintonaesineet holkit sivuvaunun kiinnitystä varten. Käännettävä ohjaustanko. Satulanmuotoinen säiliö, kromilla päällystetty, yläosa B.S.A. vihreä, ainoastaan polttoainetta varten, vetää 9,8 l. Uusimalliset B.S.A. asetettavat polvituet. Renkaat $26 \times 3,25$, tukevalla $19'' \times 2\frac{1}{2}''$ vanteilla. 27×4 renkaat voidaan eri maksusta saada, (jolloin tarvitaan avonainen etulokasuojus), samoille vanteille. Molemmat jarrut 7 tuuman läpimittaiset ja nopeasti asetettavat. Jarrukengät entistä leveämmät. Etulokasuoja sivukäänteillä varustettu, takasuoja saranallinen ja tuki matala, niin että takapyörä on helppo irroittaa.

Korkeus maasta $4\frac{5}{8}$ tuumaa, satulan korkeus 27''.

Varusteet. Lucas Magdyno valaistus eri maksusta. Hyvin jousitettu loistosatula. Suuri kourusatula erikseen saatavissa. Suurennettu entistä sirompi työkalulaatikko. Täydellinen sarja työkaluja, myös venttiilijousen irroittaja. Kaasuvipu aukeaa sisäänpäin. Kädensija säätö kaasua varten haluttaessa. Samoin sytytystä varten eri maksusta. Kaasuttajassa on ilmanpuhdistaja. Kuljetusteline erikseen saatavana.

Viimeistely. Kromipäällystys bentsinisäiliössä, äänenvaimennuslaitteissa, ohjaustangossa laitteineen, vaihdetangossa ohjaajineen, venttiilinnostajien suojustukissa j. n. e.

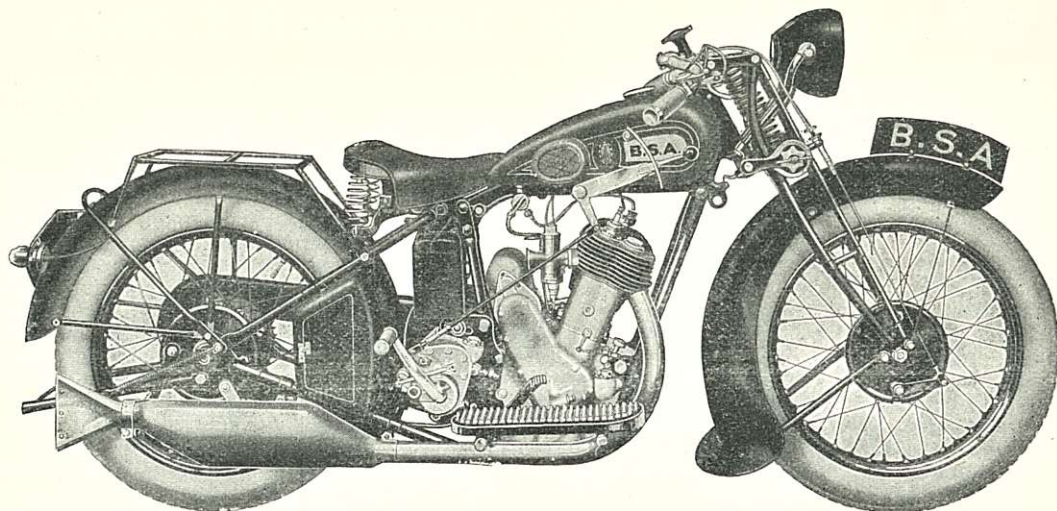
B.S.A. 3.49 h.p. O.H.V. malli L. 30-11.

Samantapainen kuin S. 30-13 O.H.V. Loistomalli, paitsi:

Moottori - - - $72 \times 85 \frac{1}{2}$ mm., 349 cm³.
Korkeus maasta $4\frac{1}{2}$ tuumaa.
Venttiilinnostajat yksinkertaisissa putkissa ilman palautusjousia.
Etujarru - - - $5\frac{1}{2}$ tuumaa.
Etuhaarukka - uusimall. $5\frac{1}{2}''$ jarrua varten.

Ilmanpuhdistaja erikseen saatavissa.
Satula - - - - tavallinen.
Kytin - - - - vastaavasti pienempi.
Takaketju - - - $\frac{5}{8}'' \times \frac{1}{4}''$
Väilykset - - - yksin. 5,7, 7,8, 13,5, sivuvaunun kera 6,0, 8,2, 14,3.

Kaikki nämä koneet voidaan eri maksusta saada varustettuina erikoisesti tarkistetulla moottorilla kilpailuajoa varten sekä vaihdettavilla varaosilla tavallista ajoa varten.



Tämä kone on jokaisen moottoripyöräilijän ihanne. Se on voimakas, nopea, turvallinen, äänetön, säästävä ja erittäin luotettava — tästä on takeena 70 vuoden maine hyvästä ammattitaidosta, joka on tehnyt B.S.A:n nimen maailmankuuluksi. Katsokaa sen siroa, voimakasta urheilumuotoa — se on moottoripyörä, jonka omistamisesta olette ylpeä ja ajamisesta nautitte. Huomioikaa sen tärkeät erikoisuudet: luja umpinainen kaksoisrunko uusine teräksestä taottuine yläkappaleineen; mukava ja turvallinen matala ajoasento; vuoren vakaa ohjaus ja voimakkaat sisäpuoliset jarrut; kuuluisa B.S.A. sisäinen painevoitelu, joka ajajan kannalta katsoen on niin perin yksinkertainen ja hämmästyttävän säästävä; maineen saavuttanut, suuremmoinen äänettömyys; ja lukemattomat yksityiskohtien parannukset, jotka tekevät mahdolliseksi löytää arvokkaampaa kuin tämä uusiin B.S.A. — Teidän moottoripyöränne.

B.S.A. 4.93 h.p. malli S. 30-7.

Kevyempi malli kuin 4.93 h.p. S. 30-9. Loistomalli, mutta samantapainen. Pääeroavaisuudet ovat:

Etujarru - - - 5½ tuumaa.
Etuhaarukka - sovitettu 5½" jarrua varten.
Satula - - - tavallinen.
Takaketju - - 5/8" × 1/4".

Kytkin - - - - kevyempi.
Puolipuristuslaite - puuttuu.
Viimeistely - - - kirkkat osat nikkelöidyt.
Välitykset - - - yksin 5.2, 7.1, 12.3, sivuvaunun kera 5.7, 7.8, 13.5

**Lucas asetyleni valaistus tai Lucas Magdyno-
 laite haluttaessa erikseen saatavana.**

B.S.A. 4.93 h.p. Loistomalli S. 30-9.

Moottori. Kalteva, yksisylinterinen, venttiilit sivulla, 4,93 h.p., 80×98 mm. läpimitta ja iskun pituus. Venttiilit suojattu alumiinikannella. Äänetön jakaja, leveäpäiset venttiilinnostajat, leveät nokkapyörät saaden liikkeensä erikseen pääakselista. Pääakseli suurissa kuula- ja rulla-laakereissa. Kaksi rullariviä, kampilaakerissa, johon öljy tulee suoraan pumpusta. Puolipuristuslaite sylinterissä käyntiinpunan helpottamiseksi.

Voitelu. Öljysäiliö samaa kappaletta kamppikammion kanssa, vetää 1,7 l. Öljyn pinnan alapuolella oleva pumppu helposti tavoitettavine säätäjin. Öljytys suoraan kampilaakeriin. Näkyvä osoittaja jakajan kuoressa. Liika öljy palaa säiliön vauhtipyörien ja kokoojan välityksellä. Öljynpinnanosoittaja.

Voimansiirto. Etuketju $\frac{1}{2}'' \times 0.305''$, kokonaan koteloitu, saa voitelun koneesta. Takaketju $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$, tehokkaasti suojattu. Ketjupyörä nystyräkytkyllä kiinni kampiakselissa. Kytkin kiinni suuressa ketjupyörässä, nopeasti asetettava, vapaa kuivalevykytkin, särkymätön, säädetään vivusta vasemman kädensijan luona. B.S.A. vaihdelaatikko kolmine nopeuksineen, liikkuva ketjun kiristämistä varten. Polkukäyntiinpunolaite vaihdelaatikossa, akseli entistä vahvempi. Puristettu alumiinium kuori vaihdelaatikon päässä olevien laitteiden suojaksi entiseen saatavana. Kalteva vaihdetanko säiliön oikealla puolella. Väilykset: yksin 5.3, 7.2, 12.6, sivuvaunun kera 5.9, 8.0, 13.9.

Runko. Uusimallinen, suunnattoman luja. Yläkappale yksiosainen, teräksestä taottu, kiintonaisine haarukan ja satulanohjauksineen: tieteellisesti mitoitettu niin, että joka kohta on erittäin luja. Saumatonta teräsputkea rungon muissa osissa. Vinoputket edessä päättyvät

taottuihin teräskappaleihin, jotka ovat pulteilla kiinnitetyt yläkappaleessa oleviin vahvistusholkkeihin. Satulaputket, joita myös on kaksi, on siirretty enemmän eteenpäin, niin että akkumulaattori mahtuu satulan alle. B.S.A. etuhaarukat helposti säädettävine, suurennettuine iskunvaimentajineen. B.S.A. ohjaustangon iskunvaimentaja. Kiintonaiset holkit sivuvaunun kiinnitystä varten. Käännettävä ohjaustanko. Satulanmuotoinen säiliö, kromilla päällystetty, yläosa B.S.A. vihreä, ainoastaan polttoainetta varten, vetää 9,8 l. Uusimalliset B.S.A. asetettavat polvituet. Renkaat 26×3.25, tukevilla $19'' \times 2\frac{1}{2}''$ vanteilla. 27×4 renkaat voidaan eri maksusta saada, (jolloin tarvitaan avonainen etulokasuojus), samoille vanteille. Molemmat jarrut 7 tuuman läpimittaiset ja nopeasti asetettavat Jarrukengät entistä leveämmät. Etulokasuoja sivukäänteillä varustettu, takasuoja sarannallinen ja tuki matala, niin että takapyörä on helppo irroittaa.

Korkeus maasta $4\frac{7}{8}$ tuumaa; satulan korkeus 27".

Varusteet. Lucas Magdyno valaistuslaite erikseen saatavissa. Jousisatula loistomallia. Suuri kourusatula erikseen saatavana. Täydellinen sarja työkaluja sievässä nahkakäärössä. Työkalulaatikko tehty suuremmaksi ja paremmin koneen ulkomuotoon sopeutuvaksi. Ilmapumppu. Kaasuvipu aukeaa sisäänpäin. Kädensijasäättö kaasua ja sytytystä varten erikseen saatavissa. Tavalliset jalkatuet. Kiinteät tai käännettävät jalkalaudat erikseen saatavana. Samoin ilmanpuhdistaja.

Viimeistely. Kromipäällystys äänenvaimentajassa, ohjaustangossa ja sen laitteissa, vaihdetangoissa j.n.e.

B.S.A. 5.57 h.p. Loistomalli H. 30-10.

Eroaa 493 h.p. S. 30-9 loistomallista ainoastaan seuraavissa kohdissa:

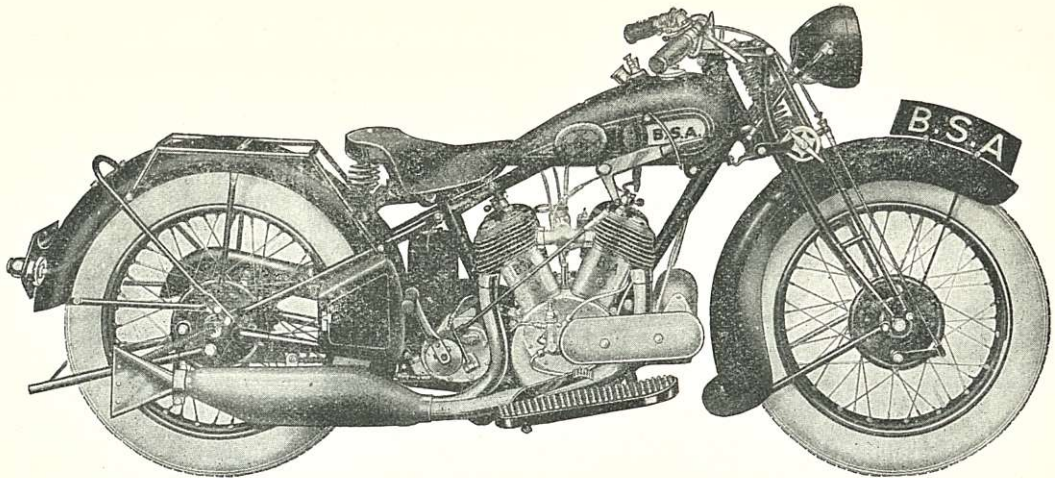
Moottori - - 557 cm³, venttiilit sivussa, 85×98 mm.
Väilykset - - yksin 5.0, 6.9, 11.9, sivuvaunun kera 5.9, 8.0, 13.9.

Jalkalaudat - teräksestä puristetut, karkeapintaisin kumimatoin. Käännettävät jalkalaudat eri maksusta.

B.S.A. 5.37 h.p. malli H. 30-8.

Kuten 493 h.p. malli S. 30-7, mutta 5.57 h.p. moottori 85 mm. × 98 mm.

Väilykset - 5.0, 6.8, 11.8, sivuvaunua varten 5.7, 7.8, 13.5.

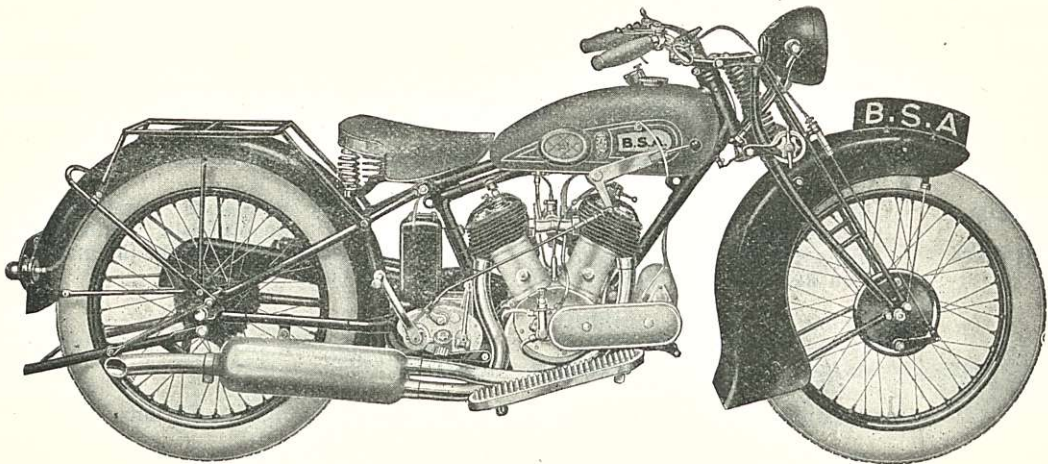


B.S.A. 7.70 h.p. malli E. 30-14 (australialainen).

Tämä uusi B.S.A. kaksisyylinterinen moottoripyörä, joka on erikoisesti suunniteltu ja rakennettu sellaista ensiluokan suorituskykyä ja poikkeuksellista palvelusta varten, jonka tarvisijoita on moottoripyöräilijöissä ympäri maailman.

Luja ja voimakas moottori, joka on erittäin tottelevainen ja joustava, „vetää“ melkein päkävelyvauhtia ylimmällä vaihteella, ja koskettamalla kaasusäätöä saadaan aikaan ilmiömäinen kiihtyväisyys. Koneella on voimakas, pehmeä veto ylimmällä vaihteella, ja sillä voidaan pitää yllä suuria keskinopeuksia pitkät matkat raskain sivuvaunukuormin ilman liikakuumenemistä ja voimanhukkaa.

Sellaiset erikoisuudet kuin nivel takalokasuojuksessa; matala takatuki; käsiasetus molemmissa jarruissa, kytkimessä, haarukan ja ohjauslaitteen iskunvaimentajissa — osoittavat miten tarkoin joka yksityiskohta on tutkittu ajajan mukavuutta silmällä pitäen. Tässä todella kone jonka nimi on iskusana yli maailman, kone, joka nopeussuorituksillaan antaa omistajalleen teiden herruuden



B.S.A. 9.86 h.p. W.T. malli G. 30-16.

Lucas asetylenilyhdyt tai Lucas Magdynolaite erikseen saatavana.

B.S.A. 7.70 h.p. malli E. 30-14 (australialainen).

Moottori. 50° V-moottori, venttiilit sivulla, 7.70 hv. (770 cm³), 76×85 mm. läpimitta ja iskun pituus. Kone kehittää 18 jarrutettua hevosvoimaa. Kaksiriviset kuulalaakerit kuulannpitiminen kummassakin kampilaakerissa. Venttiilien suojana alumiinikannet. Kampiakselit kuulalaakerilla. Männät kovasta erikoisalumiiniseoksesta. Kädensijasäätö kaasuuun ja sytytykseen.

Voitelu. Öljy tulee säiliöstä painollaan mekaniseen pumppuun, sieltä säiliöön kiinnitettyyn osoittajaan, ja edelleen kampikammioon. Käsipumppu on myös. Öljyä etuketjuun saadaan painamalla jakajan kuoressa olevaa jousiventtiiliä.

Voimansiirto. Etuketju $\frac{1}{2}'' \times 0.305''$, kokonaan koteloitu. Takaketju $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$, tehokkaasti suojattu. Ketjupyörä nystyräkytkyllä kiinni kampiakselissa.

Kaksi kytkimensäätöä, joko vasenpuolisella varvaspolkimella tai vivulla vasemman käden sijan luona. B.S.A. vaihdelaatikko kolmine nopeuksineen. Erikseen saatavana suojuskuori vaihdelaatikon päässä olevien laitteiden suojaksi. Väilykset: yksin 4.4, 6.0, 10.4, sivuvaihua varten 4.6, 6.3, 10.9.

Runko. Kaikki kiinnitysholkit koneistetut teräksestä taottuihin kappaleisiin. Vahvat saumattomat teräsputket. Akseliväli $57\frac{3}{4}''$. B.S.A. etuhaarukat asetettavine iskunvaimentajineen, samoin ohjauslaite. Rungossa kiintonaiset sivuvaunun kiinnitysholkit. Ohjaustanko, kiinnitetty haarukanohjauksen taakse, asetettava joko urheilui- tai matkailuasentoon. Satulamainen säiliö, vetää 9,8 l. bensiniä ja 2 l. öljyä, vaihdetanko oikealla. Erikseen voidaan saada säiliö, joka vetää 13 l. bensiniä ja 2 öljyä, vaihdetanko joko oikealla tai vasemmalla. Renkaat 27×4 , avonainen etulokasuojus. Takasuojus 7 tuumaa leveä, peräosa nivelillä kääntyvä, mikä seikka yhdessä matalan takatuen kanssa helpottaa takapyörän irroittamista. Molemmat jarrut 7 tuumaa läpimitaltaan nopeasti asetettavine säätöineen. Kääntyvät jalkalaudat. Irroitettava kuljetusteline. Teräslevy kampikammion alla.

Korkeus maasta $5\frac{1}{4}$ tuumaa, satulan 28''

Varusteet. Lucas Magdyno laite suojuksineen, akkumulaattori satulan alla, erikseen saatavana. Sähkömerkinantotorvi, etuvaihinoputkeen kiinnitettävä, erikseen. Erikoissatula.

B.S.A. 770 h.p. malli E. 30-14.

Samantapainen kuin 7.70 h.p. malli E. 30-14 (australial.) seuraavin ominaisuuksin: Kiinteät jalkalaudat (tai tuet, jos halutaan). Käännettävät erikseen saatavissa. Kytkimeen vain käsiasäätö. Renkaat 26×3.25 . Lokasuojan läpi menevä etuhaarukka. Tavallinen jousisatula loistomallia Kampikammion alla ei ole suojukslevyä. Kädensijasäätö vaan eri maksusta.

B.S.A. 9.86 h.p. malli G. 30-15 (Australial.)

Kuten 7.70 h.p. malli E. 30-14 (austr.), mutta moottori 986 cm³, 80×98 mm. (Kehittää jarrutettuna 24 hevosvoimaa.)

B.S.A. 9.86 h.p. malli G. 30-15.

Kuten 7.70 h.p. malli E. 30-14, mutta moottori 9.86 h.p., 80×98 mm. (24 jarr. h.v.)

B.S.A. 9.86 h.p. malli G. 30-16. W.T.

Tämä malli sopii raskaaseen sivuvaunutyöhön, ja on mallin 7.70 h.v. E. 30-14 (austr.) tapainen paitsi seuraavissa pääkohdissa:

Moottori 9.86 h.p. (986 cm³), 80×98 mm. Kehittää 24 jarrutettua hevosvoimaa. Kädensijasäädöt erikseen saatavissa.

Runko akseliväli 63''. Erikoisen vankka rakenne kauttaaltaan, luja teräksestä taottu alakappaleiden yhdistäjä, leveät haarukat. Kiinteät jalkalaudat, käännettäviä ei voida sovittaa. Korkeus maasta $5\frac{1}{4}''$, satulan 29''.

Voimansiirto erikoinen raskas vaihdelaatikko suuria matkustaja — tai kuljetuskuormia varten. Etuketju $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$. Kytkimessä vain käsiasäätö. Vaihdelaatikon pään suojukskoteloa ei ole.

Pyörät helposti irroitettavat ja vaihdettavat, renkaat 28×35 .

Säiliö satulamainen, vetää bensiniä 13 l., öljyä 2 l.

B. S. A. sivuvaunut.

Tilattaessa B.S.A. sivuvaunuja erillisinä on hyvin tärkeätä mainita koneen malli ja vuosiluku koska jotkut osat ovat eri malleissa erilaiset.

Tarvittavien yhdistyskappaleiden yksityiskohdat ja osanumerot on mainittu erikoisluettelossa, jonka pyydetessä lähetämme B.S.A. myyjille.

Haarukan yhdistäjät, merkitty „Sidecar“, erikoispituutta, asetetaan 3.49, 4.93, 5.57 ja 7.70 h.p. malleihin, jos ne on tilattu sivuvaunun kanssa käytettäväksi. Yksinajoa varten on käytettävä tavallisia yhdistäjiä.

Asetyleni tai Magdyno sähkölyhdyt voidaan sovittaa B.S.A. sivuvaunuihin eri maksusta.

B.S.A. sivuvaunu N:o 9 c.

Tämä malli on rakennettu tyydyttämään yleistä halvan sivuvaunun kysyntää. Kori on luja, väri tavallinen B.S.A. tummanvihreä; pehmustus napiton. Hyvä peite, lukittava tila irroitettavan selkänojan takana. Tässä mallissa ei ole ovea. Alustalla on B.S.A. tavallinen kolmiomainen rakenne ja jousitus, mutta se on yksinkertaisempi ja kevyempi. Sillä on kapea pyöräväli.

Malli N:o 9. Alusta kuten N:o 9 c., kori kuten N:o 7.

B.S.A. sivuvaunu malli N:o 7.

Tämä alusta on samantapainen kuin N:o 6, mutta hieman muutettu kapeampaa pyöräväliä varten, mikä on suuri etu urheilualustassa. Suokappaleet vaselinipuristinta varten jousien pulteissa. Korin ääriviivat ovat sirot, etupää vino ylöspäin, niin että jaloille tulee mukava asento ja pitkälti tilaa. Väri miellyttävä tummanvihreä. Napiton patjoitus, käsinajat. Lukittava matkatavarasäiliö kiinteän selkänojan takana, ja avoin tavaratila säiliön päällä. Vedenpitävä peite.

Malli N:o 7 c. Alusta sama kuin N:o 7, kori kuten N:o 9 c.

B.S.A. sivuvaunu malli N:o 6.

Tämän sivuvaunun alusta on kolmiomaista rakennetta, ja se kiinnitetään moottoripyörän runkoon neljästä kohdasta erikoisella yhdistyskappaleilla. Korin etuosaa kannattaa kierrejousi, joka on kiinni alustan etumaisessa kärjessä olevassa haarukassa. Takana kori on kiinnitetty ylösalaisin olevan poikittaisen, puolielliptisen jousen keskelle, joka on päistään kiinnitetty alustan akseliputkiin. Vasemmanpuolisessa päässä on nivelkappaleet, jotta jousi pääsisi liikkumaan. Nivelpulteissa on vaselinipuristinta varten suokappaleet. Takajousi poistaa iskut hyvin tehokkaasti aiheuttamatta haitallisia nytkähdyksiä. Lokasuojus, joka on erittäin leveä, on kiinnitetty koriin. Sivuvaunun pyörän koholla pitämistä varten on tuki. Kori on siro ylöspäin vinoine etuosineen. Jalkojen asento mukava. Väri miellyttävä tummanvihreä. Kori on hyvin tilava, tummanvihreä napiton patjoitus ja käsinajat. Syvä jousityyny istuimessa, ja selustassa myös hyvät jouseet. Koriin kuuluu vielä karttatasku, lukittava työkalulaatikko istuimen alla, vedenpitävä peite sekä ovi. Korin takaosan muodostaa erikoisen suuri matkatavara säiliö, johon voidaan sovittaa lapsen istuin. Istuin ja tyyny saatavissa eri maksusta.

Tähän sivuvaunuun kuuluu tuulensuojus. Erikseen on saatavana myös 5½" jarru sivuvaunun pyörään.

Malli N:o 6 a. Kori kuten N:o 6, mutta se on kiinnitetty alustalle jossa on jousitettu pyörä, mikä suuresti lisää sekä matkustajan että ajan mukavuutta. 7" jarru erikseen saatavissa.

B.S.A. sivuvaunu malli N:o 15.

Tämä on loisto-urheilusivuvaunu, rakennettu kiilloitetuista alumiinilevyistä. Kori on poikkeukseltaan kahdeksankulmainen ja suippenee takana kärjeksi, ilmanvastuksen vähentämiseksi. Saranoilla kääntyvä kannen takaosa tekee vaunuun ja siitä pois astumisen helpoksi. Tässä osassa on käsinesäiliö. Tuulensuojus kuuluu varusteisiin. Matkatavarasäiliö saranallisen selkänojan takana. Vedenpitävä peite. Alusta kuten N:o 7. Tämä sivuvaunu voidaan eri maksusta saada maalattuna siten, että ylälevy on tumman vihreä ja levyt sen molemmin puolin kermanväriset.

Malli N:o 14. Tämä sivuvaunun kori on sama kuin N:o 15, mutta alusta kuten N:o 9.

B.S.A. sivuvaunuja rakennetaan myös kaikenlaisia kuljetustarkoituksia varten kuten pienempiä ja suurempia pakettivaunuja, maidonkuljetusvaunuja y.m.

Myöskin on saatavana sivuvaunuja useampia matkustajia varten, haluttaessa tuulisuojuilla ja kuomulla varustettuna.

B.S.A. moottoripyörien ja sivuvaunujen takuu,

jonka B.S.A. Cycles Limited antaa B.S.A. moottoripyörien ja sivuvaunujen myyjille.

Jokaista moottoripyörää ja sivuvaunua, jonka myymme, seuraa allaoleva sopimus, joka sisältää ja korvaa kaikki laissa tai asetuksissa edellytetyt ja muut ehdot ja sitoumukset. Mikään tiedotus, selitys, ehto tai kuvaus jossain luettelossa, ilmoituksessa tai esittelyvihossa ei ole käsitettävä tämän takuun lisäykseksi.

1. Emme anna mitään takuuta käyttökelpoisuudesta, laadusta ja sopivaisuudesta jotain määrättyä tarkoitusta varten. Jos kuuden kalenterikuukauden kuluessa siitä, kun moottoripyörä tai sivuvaunu on ostettu meiltä tai valtuuttamaltamme myyjältä, ilmoitetaan aine- tai työviasta, otamme me kyseenalaisen osan tutkittavaksemme saatuaamme sen rahtivapaasti tehtaallemme. Jos huomaamme vian johtuvan yksinomaan huonosta aineesta tai työstä, korjaamme viallisen osan tai toimitamme uuden sen tilalle maksuttomasti. Emme suorita kustannuksia korjatun tai uuden osan paikoilleen asettamisesta.

2. Tämä takuu raaka-aineista ja työstä ei koske 1:0 toiseen kertaan myytyjä moottoripyöriä ja sivuvaunuja, joita on vuokrattu toisten käytettäväksi tai on käytetty kilpailuihin maa-, hiilimurska- tai nurmiradalla (tai muihin kilpailuihin suljetulla alalla, joissa osanottajilta tai katselijoilta kannetaan maksu) 3:0 moottoripyöriä ja sivuvaunuja, joista meidän tehtaanmerkkimme tai valmistusnumeromme on poistettu, 4:0 moottoripyöriä, joihin on kiinnitetty sivuvaunu laitteita, jotka eivät ole meidän toimittamiamme tai hyväksymiämme, 5:0 moottoripyöriä, joihin on kiinnitetty sivuvaunu siten että pyörä vahingoittuu tai tulee epävarmaksi ajaa. 6:0 moottoripyöriä yksin tai sivuvaunui- neen, joilla on kuljetettu useampia henkilöitä kuin se määrä, jota varten ne ovat rakennetut. Tämä takuu ei myöskään koske vikoja jotka aiheutuvat hurjasta ajosta, kulumisesta, liasta, huolimatto- masta hoidosta ja käytöstä tai onnettomuuksista.

3. Vastuumme rajoittuu tässä takuussa mainittuihin seikkoihin, emmekä korvaa mitään kuluja tai vahinkoja jotka aiheutuvat työ- tai ainevioista tai niiden korjaamisesta.

4. Tehtäessä valituksia tämän takuun perusteella valittajan on ilmoitettava meille rungon ja koneen numerot (jotka ovat satulanohjaukspaleessa ja kampikammiossa), myyjän nimi, ja ostopäivä.

5. Tämä takuu koskee myös osia, jotka on korjattu tai uusittu kohdan 1. perusteella, sekä on näihin osiin nähden voimassa ja päättyy samaan aikaan kuin kohdassa 1. mainittu takuu, ja sisältää samat rajoitukset.

6. Palautettaessa konetta korjattavaksi kaikki varusteet on siitä poistettava. Tämä takuu ei koske moottoripyörän eikä sivuvaunun osia, jotka eivät ole meidän valmistamiamme, emmekä vastaa mistään sellaisia osia koskevista ehdoista, takuista tai sitoumuksista, mutta me autamme ostajaa tällaista takuuta soveluttaessa.

Jos olette tyytyväinen kertokaa siitä muille.

Jos ette olisi tyytyväinen kertokaa siitä
lähimmälle **B. S. A.** myyjälle.

Ajakaa

B. S. Ailla.

”

Se on

taloudellinen,

luotettava ja

miellyttävä.