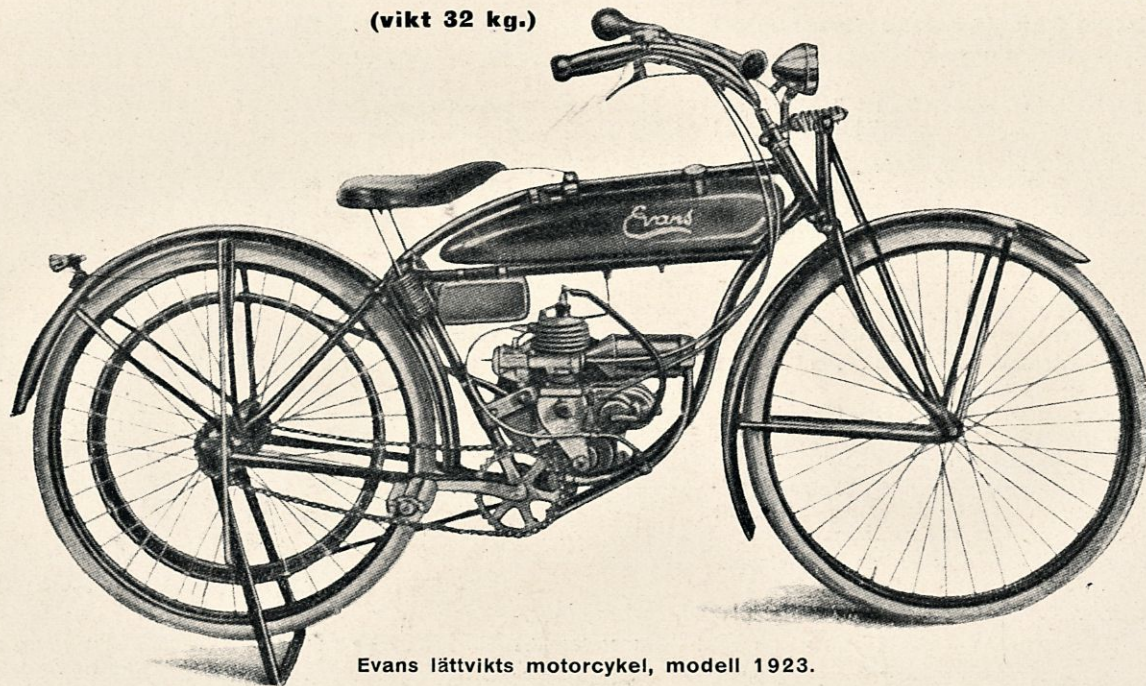


„EVANS“ 1 1/2 hkr. lättvikts motorcykel med elektrisk belysning

(vikt 32 kg.)



Evans lättvikts motorcykel, modell 1923.

Evans är lättskött som en velociped. Evans har samma prestationsförmåga som en motorcykel. Enkel konstruktion. Billig i inköp. Billig drift. Alltid färdig till användning.

BESKRIVNING

över EVANS 1 1/2 hkr. lättvikts motorcykel (vikt 32 kg.)

Motor:

1 1/2 hkr. 1-cyl. 2-takts motor 2" x 1 3/4", så väl balanserad att dess gång även vid högsta varvtal är absolut vibrationsfri.

Vevhus tudelat av ädelaluminium.

Cylinder vertikalt anordnad av bästa specialmaterial, med dekompressionsrör och fastgjuten ljuddämparbotten.

Kannan av specialmaterial försedd med tre kannringar. Sammanlagd vikt 170 gram.

Vevstake av fosforbrons, med tudelat undre glidlager.

Vevaxel försedd med balansvikter, är smidd ur ett stycke specialstål.

Förgasare Evans specialförgasare med ytterifrån inställbart droppinrättningssystem. Gastillgången regleras genom förskjutbart cylinderspjäll.

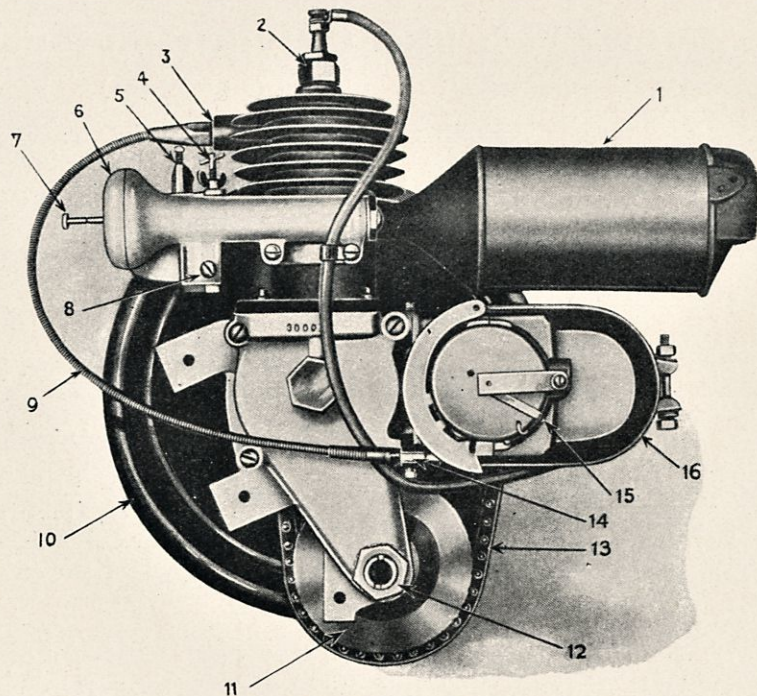
Tändning sker genom högspänningsmagnetapparat, vilken samtidigt genom en sinnrik inrättning (Patent Evans) ger elektrisk ström för strålkastaren.

En ljudlös ketting driver i triangelsystem magnetapparaten och den nedväxlade remskivan.

Ljuddämpare, stor, väl avkyld och ändamålsenligt placerad.

Kraftöverföring:

Motorns drivkraft överföres till bakhjulet genom en nedväxlad, genom exenter förställbar i kullager löpande remskiva och kilrem.



- | | | |
|-------------------------------|--|--|
| 1. Ljuddämpare | 9. Förbindelsevajer mellan dekompressionsinrättning och magneten | 13. Ljudlös ked |
| 2. Tändstift | 10. Svänghjul | 14. Vajerbefästnings- och regleringsstycke |
| 3. Dekompressionsventil | 11. Ljudlös ked jämte exentriskt lagrat kombinerat kugghjul och remskiva | 15. Apparat för tändmomentinställning jämte avgivande av belysningsström |
| 4. Droppreglerventil | 12. Sexkant mutter för kedjespänning | 16. »Mea» magnetapparat. |
| 5. Tryckstift för flottören | | |
| 6. Luftinsugningsöppning | | |
| 7. Luftstrypningsventil | | |
| 8. Droppkontrollhål med skruv | | |

Ramen:

Helt sluten, av bästa stålrör. Samtliga ramdelar, vilka äro utsatta för större påpressning, äro extra förstärkta.

Benzinbehållare av särskilt starkt material rymmande c:a 5 liter. Benzinbehållaren är försedd med en spindelventil för avstängande av benzintillgången till förgasaren.

Framgaffel, förstärkt och synnerligen mjukt avfjädrad. Styrstäng förnicklad, bekväm och elegant försedd med kraftiga gummihandtag. Reglering av gas och tändning sker från styrstäng.

Utrustning:

Sadel extra stor, väl avfjädrad genom kombinerat blad- och tryckfjädersystem.

Bromsar 1 st. handbroms verkande på bakhjulets remskiva, 1 st. frihjulsbroms.

Belysning, elektrisk belysning system Evans är absolut driftsäker, fordrar ingen eftersyn och drager inga kostnader.

Signalhorn modell Evans, kraftigt och elegant, anpassar sig absolut efter styrstäng.

Pakethållare över bakhjulet för paket upptill 30 kg.

Nedfällbart stöd möjliggör cykelns ställande överallt utan andra hjälpmedel. Vid avfärd slås stödet automatiskt upp.

Förbrukningsdata, vikt m. m.

Bränsleförbrukning (en del Vacuum-Mobiloil B på 12 delar benzin) per 100 km.	2-2 1/2 liter
Sadelhöjd.....	c:a 75 cm.
(en normal person når ledigt med fötterna till marken).	
Vikt	32 kg.
Fritt avstånd mellan motorn och marken	28 cm.
Största längd	2,4 meter.
Skatt enligt gällande lag	Fmk pr år

Pris för den kompletta cykeln jämte ringar, verktyg och utrustning

Fmk

Leveranstid:

Betalningsvillkor:

Vi erkänna oss vara bundna av ovanstående anbud till den

Så länge motorcyklar existerat har konstruktörernas strävan varit att skapa en billig, lätt, driftbillig, säker och enkelt skött motorcykel, med andra ord, ett universal fortskaffningsmedel egnat att underlätta läkaren i hans praktik, affärsmannen i hans verksamhet, handelsresanden och agenten på deras färder runt landet, jordbrukaren på hans stadsresor och den utom staden boende arbetarens dagliga färd till och från fabriken, att överhuvudtaget göra envar mera oberoende av tid och avstånd och sålunda tjäna såväl nyttans som nöjets syften.

Motorindustrin har även att uppvisa en stor mängd alster, vilka alla sökt tjäna samma syftemål, d. v. s. att utgöra ett snabbt, billigt och bekvämt fortskaffningsmedel; dock ha de flesta visat sig vara för dyra för att kunna nå en mera allmän spridning, dels ha de icke motsvarat det praktiska livets fordringar, utan varit ämnade för specialändamål i främsta rummet sportliga. Deras skötsel har kraft en lång specialutbildning och den som icke skaffat sig sådan, har icke länge haft glädje av sin motorcykel, ty den har snart nog tagit fel. Det är först på senare tider motorcykelkonstruktörerna beaktat den rent praktiska sidan, allmännyttigheten och enkelheten. Man utgick därvid från den tanken att motorcykeln borde få samma eller större spridning än velocipeden om den blott var billig och lika lätt att sköta och uppbevara, som cykeln. Det första resultatet av den nya tanken var den lätta motorn, vilken skulle anbringas på en vanlig cykel, men den tanken var dödfödd, ty med den gick man tillbaka till den länge sedan övergivna ståndpunkten från motorcykelns barndomsår, att av en vanlig velociped göra en motorcykel. Och följderna visade sig snart, nu liksom tidigare: Velocipedramen, hjulen m. m. voro icke vuxna den ökade påfrestningen, vilken uppstod då människokraften ersattes av motorkraft, därom bära noggsamt brustna fälgar, ekrar och framgafflar vittne. Praktiken visade att det gällde att beräkna varje del, lika som för en motorcykel. Det var de praktiska amerikanerna förbehållet att göra den första lyckade konstruktionen av en lätt och billig och driftsäker motorcykel, och har denna

konstruktion från första stund visat sig vara så fulländad att nämvärda förändringar ej behövt göras, utan denna lilla, billiga, bekväma cykel har dag efter dag, år efter år, troget och snabbt fört sina ägare vart de önskat, alltid i ett ögonblick varit färdig att användas och vid framkomsten lätt kunnat ställas undan.

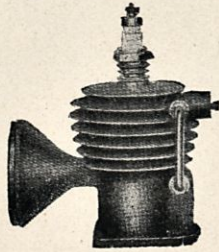
Denna cykel, vilken redan vunnit den största spridning är „Evans“.

„Evans“ motsvarar alla de anspråk, som kan ställas på ett universalfortskaffningsmedel. Dess 1 1/2 hkr. starka motor arbetar tyst och vibrationsfritt och övervinner stigningar med lätthet. Driftkostnaderna äro därvid synnerligen små d. v. s. c:a 10 penni per km. och det betalar envar gärna, då han slipper besväret att trampa, samt kommer snabbt och bekvämt fram. Dess skötsel är den tänkbart enklaste. Man öppnar benzinkranen och trampar iväg liksom på en vanlig cykel och när man nått en viss hastighet, startar motorn. Motorn regleras med ett finger från styrstången. För övrigt har man samma intryck, som när man med en vanlig velociped åker ned för backe utom att man sitter bekvämare. Motorns ringa vikt, endast 32 kg. gör att cykeln utan vidare kan lyftas in i en trappa eller bäras upp till vilken våning som helst och dess ringa omfång möjliggör dess undanställande överallt.

Att motorn kunde taga fel är så gott som otänkbart, därtill är dess konstruktion alltför enkel. *Hela motorn består av endast 18 större delar*, och kan av vem som helst på mindre än 1/2 timme plockas i stycken och granskas. Den omsorg som kommit utvaltet av material och förfärdigandet av de enskilda delarna till del, garanterar även en klanderfri funktion.

Evans motorn bygges efter toleranssystemet med toleranser av ända till 1/1000 mm. För övrigt kan endast på detta sätt den fördelen nås att reservdelarna utan varje inslipning fullt passa.

Den enkla konstruktionen framgår av nedanstående avbildningar:



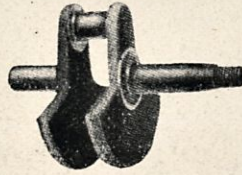
Cylindern med tändstift, gasförbindelserör, kompressionsventil och fastgjuten ljud-dämparbotten. Vikt: 1 1/2 kg.



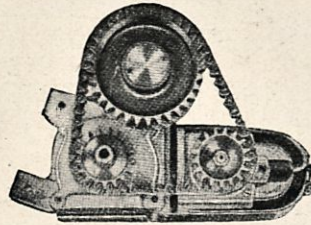
Kanna med gasstyrningskam och kanntapp samt 3 kannringar. Vikt: 170 gram.



Vevstake av fosforbrons med tudelad lagerskål. Vikt: 114 gram.



Vevaxel med balansvikter smidd ur ett stycke kvalitetsstål.



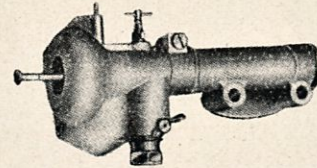
Vevhus av ädelaluminium med triangeldrift mellan vevaxeln, magnetapparaten och remskivan genom ljudlös kuggketting.



Ljudlös kuggked med styrkam.



„Mea“ magnetapparat med inrättning för leverans av belysningsström. Vikt: 1790 gram.



Evans specialföregasare med inställbar droppinrättning och genom hylsspjäll reglerbar gastillförsel.

„EVANS“ MOTORN

har endast tre rörliga delar
nämligen

Kannan, vevstaken och vevaxeln

och äro alltså

*slitage och driftstöringar så gott
som uteslutna.*



„EVANS“

är den självskrivna motor-
cykeln för den sportälskan-
de damen.