

Gene

ATT BEAKTA!

FÖR DEN SOM ERHÅLLIT SIN MOTORCYKEL I FABRIKENS FÖRPACKNING.

1) Motorcykeln uppäckas försiktigt och kontrolleras omedelbart på det att evtl. transportskador omedelbart kunna reklameras.

2) Den särskilt för sig inpackade styrstängens med den koniska spännbulten införes efter det spännbultsmuttern lösgjorts i framgaffelhylsan, varefter klämbulten och spännbultsmuttern åter försiktigt skruvas fast.

3) De färdigt vid respektive stälvairar fastmonterade gas-, tändnings- och handbromsreglerspakarna fästas vid styrstängens högra sida ca. 3 cm. från gummihandtagen, så att de bekvämt kunna nås av högra handens fingrar utan att greppet kring handtaget behöver släppas. (Spännskruven bör dragas så hårt till att en förskjutning eller förvridning icke kan förekomma). Med den undre, längre spaken regleras tändningen och öppnas samtidigt då spaken är ställd i sitt yttersta vänstra läge dekompressionsventilen, varigenom motorn omedelbart upphör att arbeta. Vid Evans motorns startande bör även dekompressionsventilen hållas öppen, d. v. s. den längre spaken bör vara i sitt yttersta vänstra läge, emedan motorn i annat fall svårligen kan trampa över kompressionspunkten. Den övre, kortare spaken reglerar gastillförseln.

4) De i sändningen bipackade pedalerna äro försedda den

ena med höger- den andra med vänstergångor, vilket bör beaktas vid fastskruvand. Pedalerna böra fästas stramt.

5) Före motorn sättes i gång, är det rådligt, att kontrollera att samtliga muttrar och skruvar äro fast tilldragna och om så fordras ytterligare spänna till dem.

6) Verktygslådan öppnas så att man med en nål trycker i det invid lockets övre rand befintliga hålet varigenom en hake öppnar sig och verktygen kunna tagas ut. Detta lås erbjuder även en viss säkerhet mot stöld av verktygen, då motorn står utan eftersyn.

7) *Strålkastaren* är vridbart anbragd så att densamma kan inställas efter motorcyklistens egen önskan. Därtill är det möjligt att installa lampan absolut i spegelns brännpunkt, därigenom att man med en skruvmejsel skruvar in eller ut den under lampan befintliga kontaktskruven. Ljuset av- och tillkopplas genom några vridningar åt vänster eller höger av den omedelbart bakom lampan befintliga räfflade kontaktmuttern, vilken samtidigt tjänar som kabelfäste. Lampan kan enkelt utbytas efter det det med gängor försedda locket, vilket samtidigt tjänstgör som fästmutter för spegeln avskruvats. På det att spegelytan städse måtte hållas blank, må man icke i onödan taga spegeln ur dess infattning, utan endast då, när det gäller att ersätta verkligen skadade delar.

Handledning för Evans motorcykelns igångsättning.

Bränsleblandningen.

„Evans“ motorcykel fordrar en blandning av benzin och gargoyle-mobil olja „B“ i förhållandet en del olja på tio delar benzin vid nya maskiner. Efter det ca. 150 km tillryggalagts användes lämpligen blandning av 1:12. Sin fulla kraft giver motorn först efter det samtliga rörliga delar blivit ordentligt inslipade, d. v. s. efter ca. 100 km. Särskild omsorg måste fästas vid bränsleblandningens tillredande och fyllande i benzinbehållaren och måste bränslet alltid *filtreras då det påfylls*. Filtringen sker bäst genom ett sämskskinn. Våra erfarenheter tala för en omsorgsfull filtring av den tidigare tillredda blandningen, samt påvisa att utan filtring samma tillförlitlighet och i övrigt utomordentliga resultat icke uppnås utan med tiden rosk samlas i förgasaren och tilltäppa densamma så att den måste rengöras.

Motorns igångsättande.

Efter det benzinbehållarskruvventilen öppnats några varv, fylls flottörkammaren med benzinblandningen tills denna rinner över och ut genom luftinsugningsöppningen. Detta sker då man en stund trycker på den i förgasarlocket befintliga flottörpiggen. Därefter upplyftes motorcykelns bakre del så högt som möjligt, varigenom benzinblandningen rinner in i cylindern. Efter det vardera ställspakarna inställts, d. v. s. den längre i sitt yttersta vänstra läge, den kortare $\frac{1}{4}$ – $\frac{1}{2}$ öppen kan motorn utan besvär startas, genom några kraftiga tramp på pedalerna och plötslig förskjutning av den längre reglerspaken till höger.

Under inga omständigheter får motorn rusa med fullt varvtal i tomgång, d. v. s. då motorcykeln står på sin ställning och försiktigtvis avbrytes strömmen även till stralkastaren för att förhindra glödlampan att brinna sönder.

Ehuru förgasaren redan i fabriken blivit noga injusterad förekommer dock till följd av särskilda omständigheter såsom

olika lufttryck och klimatiska förhållanden ävensom den olika beskaffenheten hos benzinets, att en fin inställning är nödig.

Förgasarjusteringen.

Vid förgasarns yttre sida finnes en med läderpackning försedd vingmutter vilken utskruvad tillåter benzinets att rinna ut. Förgasaren måste inställas så, att genom den kanal vingmuttern tilltäpper, ca 60 droppar i minuten kunna flyta ut, vilket lätt kontrolleras med tillhjälp av en klocka. Dropparnas antal regleras lätt genom den vid förgasarlockets rand befintliga ställskruven efter det dennas kontramutter lösts. Efter skedd reglering drages densamma åter fast till.

Om antalet droppar per minut är för stort erhåller motorn en alltför mättad benzinblandning, vilken den icke förmår smälta. I detta fall arbetar den oregelbundet, samt förorenar tändstiften. Genom att något stänga till reglerskruven (vid finreglering ca $\frac{1}{4}$ varv) blir gasblandningen den riktiga och motorn arbetar regelbundet. Motorn måste då giva ifrån sig ett brummande ljud, samt vid avloppsroret ett jämt knatter. Om man egnar denna viktiga omständighet någon uppmärksamhet, lär man sig snart att företaga denna fininställning på några ögonblick. När så motorn arbetar tillfredsställande, bör allt onödigt omskrivande underlåtas.

Viktigt!

Endast vid mycket kall och dimmig väderlek bör förgasarns tillsatsluftventil i början hållas stängd. När motorn blivit varm, öppnas lufttagets spjällventil genom att draga ut den vid densamma befintliga tappen och erhåller motorn numera sin fulla luftsats. Under normala förhållanden hålles motorn öppen även vid starten.

Starten.

Man sätter sig upp på motorcykeln liksom på en vanlig velociped, ställer vardera reglerspakarna i deras yttersta vänstra läge, samt trampar i väg som på en vanlig cykel. Då nödig hastighet nåtts, flyttas plötsligt spakarna mot höger ungefär till medelläge, då motorn börjar att arbeta. Man understöder ännu motorn i dess begynnelsearbete genom några trampningar, varvid man även i hög grad skonar kilremmen, keden och lagren. Därefter regleras hastigheten enligt önskan genom tänd- och gasreglerspak. Då man vill stanna för man den längre spaken möjligast långt åt vänster och bromsar samtidigt med någondera broms. Först efter det ca 100 km. tillryggalagts giver motorn ifrån sig sin fulla kraft och största hastighet, samt uppnår sin största elasticitet och backtagningsförmåga. Man bör alltså icke tro att motorn är felaktig om den icke i början ger sin fulla kraft. Var och en bör anse det som sin plikt att icke köra med större hastighet än 25 km. i timmen, förrän han tillryggalagt sina första 100 km.

Kilremmen.

Kilremmen har i början en benägenhet att sträcka sig och har därför för att bekvämt kunna förkortas försetts med ett antal hål i vardera ändan. Remmen bör ständigt hållas lagomt spänd. Då ett avkortande företages avskär man remmen vid följande hål och hakar åter in remläset. Då kompressionen är upphävd lyckas man lätt åter placera kilremmen i remskivan genom att med vänstra handen föra densamma så långt in i den drivande d. v. s. den vid motorn anbrakta remskivan som möjligt och med den högra vrida bakhjulet då den drivande remskivan härigenom rullat ca $\frac{1}{2}$ varv är remmen på sin plats. Tid efter annan isynnerhet vid fuktig väderlek bör remmen gnidas med en i olja fuktad lapp samt rengöras från fasttorkad smuts.

Den ljudlösa kedens justering.

Runt vevaxeln, magnetapparaten och remskivans kugghjul löper i triangeldrift en ljudlös ked, vilken för att icke hoppa av, ständigt bör ha ungefär samma spänning, isynnerhet i början töjer den sig och måste spännas om. Detta sker på följande sätt: Vid vevhusets nedersta del finnes en 26 mm. sexkantmutter, vilken genom en tandad ringsäkring uppbär den exentriskt lagrade kombinerade kugghjulremskivan. Om en otillräcklig kedjespänning bör avhjälpas vrides denna mutter upp och löstages helt och hållet från sina gängor. Vidare observeras tvenne skårar på den genom muttern utskjutande rörändan, vilken är försedd med en tandad bricka. Denna är säkrad mot vridning genom en hake, vilken å sin sida kan förskjutas i ett i rörändan befintligt kilspår. Brickan utdrages något och rörändan vrides med tillhjälp av en på tvären lagd skruvmejsel eller något annat lämpligt föremål mot vänster tills en lämplig kedjespänning ernåtts. En riktigt inställd ked bör vid måttligt tryck giva efter ca 5 mm.

Om också keden genom en i mitten löpande tvärbalk hindras att hoppa av, bör man dock städse hålla keden väl spänd, ty härigenom hindras ett för tidigt slitage.

Efter det keden numera erhållit sin riktiga spänning, placeras brickan ånyo på sin plats, och måste densamma därvid inpassas så, att någon urgröpning mellan dess kuggar passar in i en vid vevhuset fäst tapp. Skulle detta icke vara möjligt vid den riktiga kedjespänningen, bör man begagna sig av brickans motsatta del och skall därvid säkert komma till resultat.

Tändstift.

En ständigt återkommande kontroll av tändstiften är att rekommendera och bör härvid särskilt observeras, att tändstiftet alltid är rent samt att gnistavståndet bör vara 0,4 mm.

Vid ytlig kontroll observeras ofta intet fel, först vid närmare eftersyn märker man då man håller tändstiftet mot ljuset att ett fint hårt tunnt metallspån förenar vardera polerna eller

om detta icke är fallet, att metallspänet endast är fäst vid ena polen. Explosionerna i cylinderns inre få metalltråden att glöda och att åstadkomma sålunda förtändning. Därför är det städse rådligt att föra med sig ett reservstift och en tändstiftsrenare.

Frihjulets smörjning.

Bakhjulets frihjulsnav bör tid efter annan rikligt oljas med Gargoyle-Mobilolja "B". I all synnerhet bör dylik oljning ske när man märker att bromsningen blir hård och ryckande.

Driftstöringar.

Ehuru „Evans“ motorcykelns konstruktion är så enkel att cykeln utan vidare kan lämnas åt varje lekman, kunna dock driftstöringar till följd av försyndelser mot de enkla instruktionserna inträffa, varföre här ännu en gång hänvisas till dessas noggranna efterföljelse.

Om störingar inträffat och man icke mera får motorn i gång bör man i första rummet övertyga sig om:

- 1) att förgasaren får benzin, (se under förgasarreglering). Tryck på flottörpiggen. Om härvid intet benzin rinner över, se efter om benzin finnes i benzintanken, om detta är fallet rengör förbindelse-röret mellan förgasaren och benzintanken.

I utströmningskammaren vid benzinbehållarens nedre del, finnes en mutter, vilken då den

samma öppnas frigör en filterkägla, försedd med ett fint messingsnät, vilket om så erfordras bör putsas;

- 2) att tändstiftena äro torra och användbara (evtl. ombyte bör förordas);
- 3) att dekompressionsventilen hålles slutet, vilket evtl. icke är fallet om vaier töjt sig alltför mycket. Avhjälpes genom omjustering;
- 4) att kabeln antingen löst sig från tändstiftet eller ligger till mot den heta cylindern så att gummiisoleringen bortbrunnit och kortslutning uppstått.

Om man trots de givna vinkarna icke lyckas komma fram och om man icke har alltför långt till sitt mål, kan remmen tagas lös och Evans köras som en vanlig cykel.

Vid allvarsamma störingar må man vända sig till oss. Slita delar som skola ersättas tillsändas oss portofritt med nödig förklaring och med angivandet av avsändarens noga adress, även som motornummer. Om delar gått förlorade och nya önskas, böra dessas konstruktion och ändamål så noga som möjligt beskrivas, ifall icke en allmän giltig benämning som utesluter alla misstag förefinnes. För snabb leverans till moderata pris svara vi alltid.

Kolven inställes i sitt högsta läge (övre död-
punkt). Rätt inställning kontrolleras antingen ge-
nom tändstiftsöppningen
eller genom de på svänghjulet och cylinderns kyl-
lameller befintliga märkena (vid övre dödpunkt böra
märkena ligga mot varann)

Märket „a“ på avbrytarhuset passas in med
märket „a“ på magneten.

Då keden gjorts så lös som möjligt, bringas
fiberhammaren genom att vrida ankaret i det an-
givna läget d. v. s. så att platinakontakterna just
börja öppna sig.

Utän att förändra det så erhållna läget späns
keden genom excen:rens vridning i pilriktning
gen samt fästes och säkras.



