

Cyclemaster



INNEHÅLL

	Sidan
Allmänna uppgifter	2
Förord	3
Lämplig utrustning	7
Hjul — demontering	8
Hjul — montering	8
Frihjul — smörjning	8
Hjul — uppriktning	8
Hjul — ekrar	8
Hjul — lager	9
Första service	9
Motor — allmän beskrivning	10
Förgasare	12,10
Koppling	14,13
Sotning	13
Tändning	16,15
Motor — demontering	17
Motor — isärtagning	17
Motor — hopsättning	25

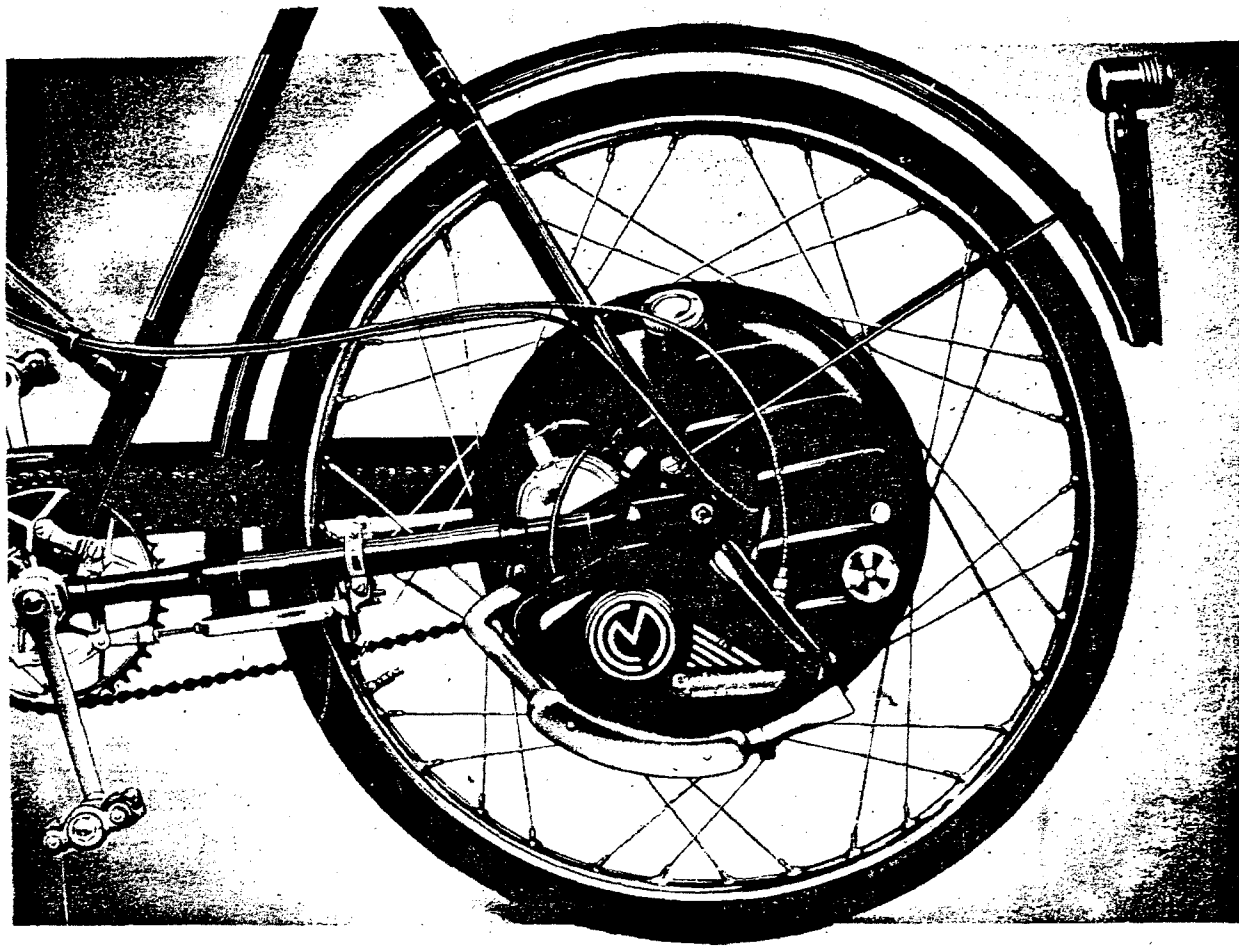
MONTERINGSRITNINGAR.

Fullständig plan	Omslagets tredje sida
Hjul och nav	5

	Sidan
Förgasare	12
Koppling	14
Tändning	16
Cylinder och vevhus	20
Kolv, vevstake, vevaxel	23

RITNINGAR FÖR VERKTYG OCH UTRUSTNING.

	Sidan
Cykel — stativ	4
Motor — stativ	4
Nyckel till eker Mutter	5
Avdragare för packbox	4
Hjulprovningsstativ	7
Stöd för svänghjulsmagnet	19
Avdragare för svänghjulsmagnet	18
Avdragare för svänghjulshuset	19
Avdragare för vevaxelns kullager	21
Stöd för vevaxeln	24
Verktyg för borttagning av kolvbulten	24
Kolvringssklammer	27



ALLMÄNNA UPPGIFTER

Hjulets dimensioner .. 26" eller 28".
 Motor Tvåtakt.
 Motorns nr Stämpelat på undersidan av
 kopplingshuset ovanför
 avgasrörets mynning.
 Cyl. diameter 36 mm eller 32 mm.
 Slaglängd 32 mm.
 Cyl. volym 32 cc eller 25,7 cc.
 Motorstyrka 0,8 eller 0,6 hästkrafter.
 Motorns varvtal 4000 v./m vid 30 km/Tim.
 Bränsle Oljeblandad bensin 25: 1.
 Motorolja S. A. E. 20.
 Bränsletankens rymd.. Ca 1,4 liter.
 Tändningssystem Bosch MZ/UN 1/110 L1,
 samt "Wico-Pacy" med resp.
 utan belysningssystem.
 Tändstift K. L. G. 14 mm typ F. 50.
 Tändstiftsgap 0,018"—0,020" (0,45 mm—0,50 mm).
 Brytarspetsarnas avstånd 0,018" (0,45mm).
 Förgasare Amal samt Mecco-Bielefeld.
 Kopplingsolja S. A. E. 90 sommartid, S. A. E.
 60 vintertid.

Kopplingshusets oljerymd 50 cc, d. v. s.
 bränsletankens
 påfyllningslock fyllt till kanten.
 Obs! överfyll ej kopplingshuset.
 Utväxlingsförhållande,
 motor-koppling ... 3,2: 1.
 Utväxlingsförhållande,
 koppling-hjul 5,6:1.
 Totalt utväxlings-
 förhållande 18:1.
 Kraftöverföring Kedjor.
 Mervikt med Cycle-
 Masteraggregat C:a 9,1 kilo.
 Stigningskapacitet
 utan trampring 6—7 %.
 Bränsleförbrukning ... Ca 0,095 Liter/mil.
 Koppling Enkel lamell i oljebad.
 Kopplingshandtagets
 frigång C:a 6—7 mm vid kopplings-
 handtagets ända.

Cyclemaster-aggregatet är ett fullständigt bakhjul byggt kring en tvåtaktsmotor.

Själva motorn svänger ej utan sitter stadigt, dels på navaxeln och dels med ett klammerfäste på det vänstra bakaffelröret. Motorns kraft överföres av en kedja, vilken löper i oljebad mellan vev- och kopplingsaxeln.

Sedan överföres kraften genom en kedja från kopplingsaxeln till ett kuggdrev som sitter parallellt med kugghjulet, som drives genom trampning. Det vill säga att emedan motorn och andra detaljer sitta orörliga i förhållande till hjulet, roterar trumman vid vilken ekrama äro fästade.

VÅR SERVICEPOLITIK

Cyclemaster-motorn har beskrivits vara "konstruerad som ett ur". På sätt och vis är detta sant, eftersom konstruktörernas avsikt var att på minsta möjliga utrymme pressa in en motor som skulle fungera perfekt och för lång tid framåt med ett minimum av underhåll.

Emellanåt behövs dock service, antingen rutinunderhåll som t. ex. sotning eller reparationer på grund av missöden.

Det är vår politik att hänvisa allt sådant arbete till våra auktoriserade återförsäljare. Framförallt råda vi våra kunder att inte plottra med sina Cyclemaster,

lika lite som man skulle göra det med sitt eget ur.

Vi äro säkra på att vi skall kunna vinna Ert fullständiga förtroende genom att ge god och snabb service till rätt pris.

Angående priserna försöka vi, genom denna servicebok, att ge uppgifter på så många tids- och arbetsbesparande metoder som möjligt. Vi kan även erbjuda Er en fullständig och för Cyclemaster speciellt tillverkad verktygsutrustning till lågt pris.

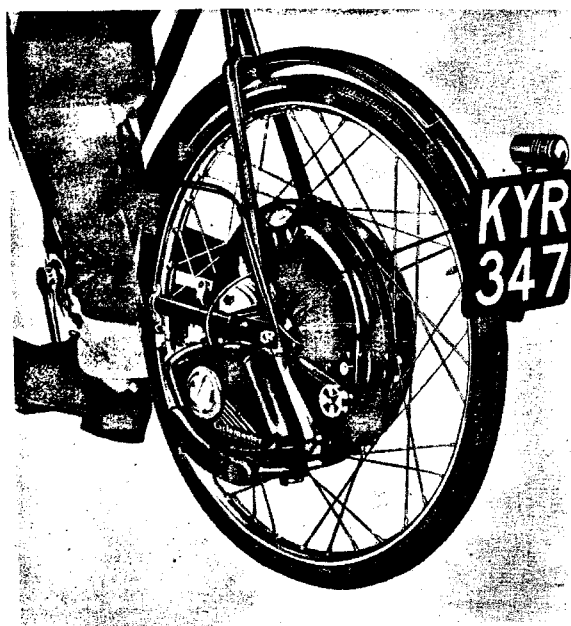
VIKTEN AV NOGGRANN RENGÖRING.

De flesta av våra återförsäljare ämna inrätta en särskild avdelning i sina verkstadslokaler endast för service och reparationer av Cyclemastermotorerna.

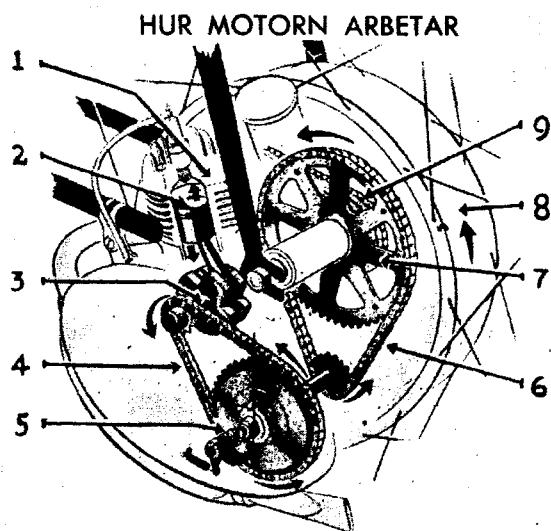
Vi tillråda att alla åtgärder vidtagas för att hålla denna lokal så ren som möjligt, med vitmålade väggar och ett golv som är lätt att hålla rent från damm.

Sådan renlighet, som naturligtvis i och för sig är mycket viktig, uppmuntrar montörerna att i större utsträckning skydda motorerna från smuts och damm.

Detta kommer också att göra Er Cyclemaster-avdelning till en permanent utställning som Ni skall vara stolta över och som kommer att öka kundkretsen.

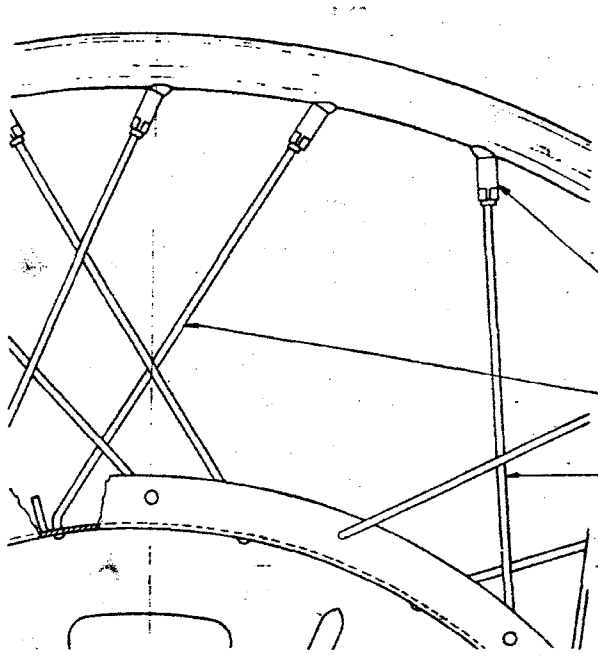


Fotografiet visar i närbild Cyclemaster-hjulet, och ger en utmärkt föreställning om motorns konstruktion.



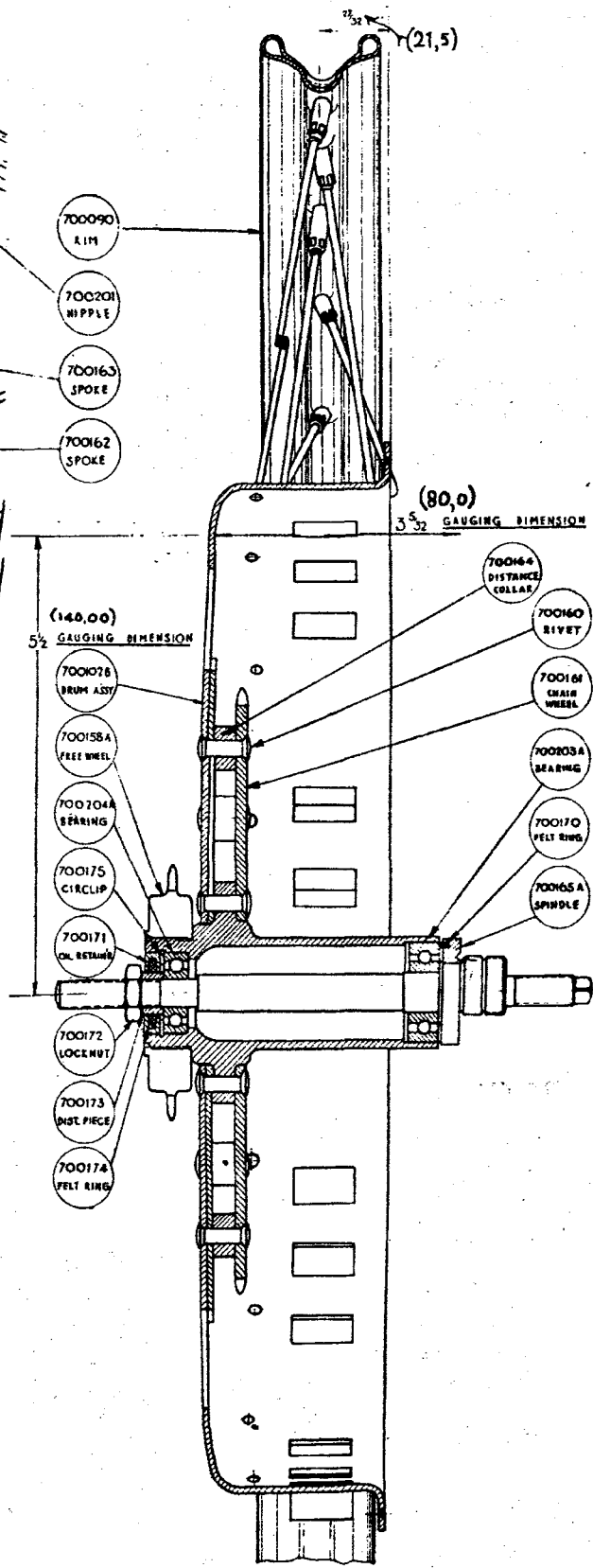
- 1) Cylindern. 2) Kolven. 3) 3-lagrade vevaxeln. 4) Kedjedrift till kopplingen. 5) Kopplingens mekanism. 6) Kedjedrift till stora navkugghjulet. 7) Stora navkugghjulet. 8) Hjultrumman. 9) Kedjedrift från pedalerna.

HJUL OCH NAV



- 700090 AXEL
- 700201 NIPPEL
- 700163 SPOKE
- 700162 SPOKE

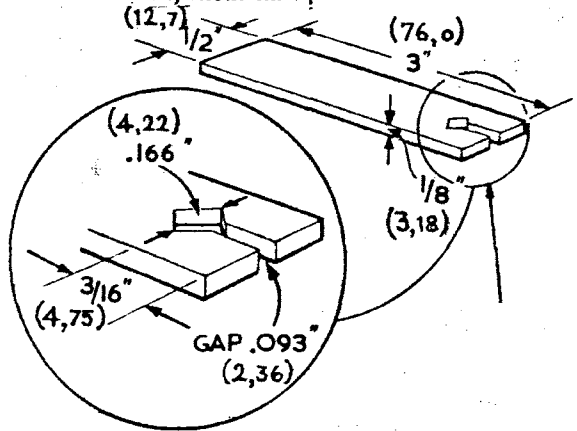
- 700090 fälg
- 700201 nippel
- 700163 eker
- 700162 eker
- 700102 B trumma — komplett
- 700158 A frihjul
- 700204 A lager
- 700175 låsring
- 700171 oljepackbox
- 700172 låsmutter
- 700173 avståndshylsa
- 700174 avståndskrage
- 700161 kedjekugghjul
- 700160 nit
- 700203 A lager
- 700170 filtring
- 700165 A bult



- (140,00) GAUGING DIMENSION
- 700028 DRUM ÅST
- 700158 A FEE WHEEL
- 700204 A BÄRING
- 700175 CIRCLIP
- 700171 OIL RETAINER
- 700172 LOCK NUT
- 700173 DIST. PIECE
- 700174 FELT RING

- (21,5)
- (80,0) GAUGING DIMENSION
- 700164 DISTANCE COLLAR
- 700160 RIVET
- 700161 CHAIR WHEEL
- 700203 A BEARING
- 700170 FELT RING
- 700165 A SPINDLE

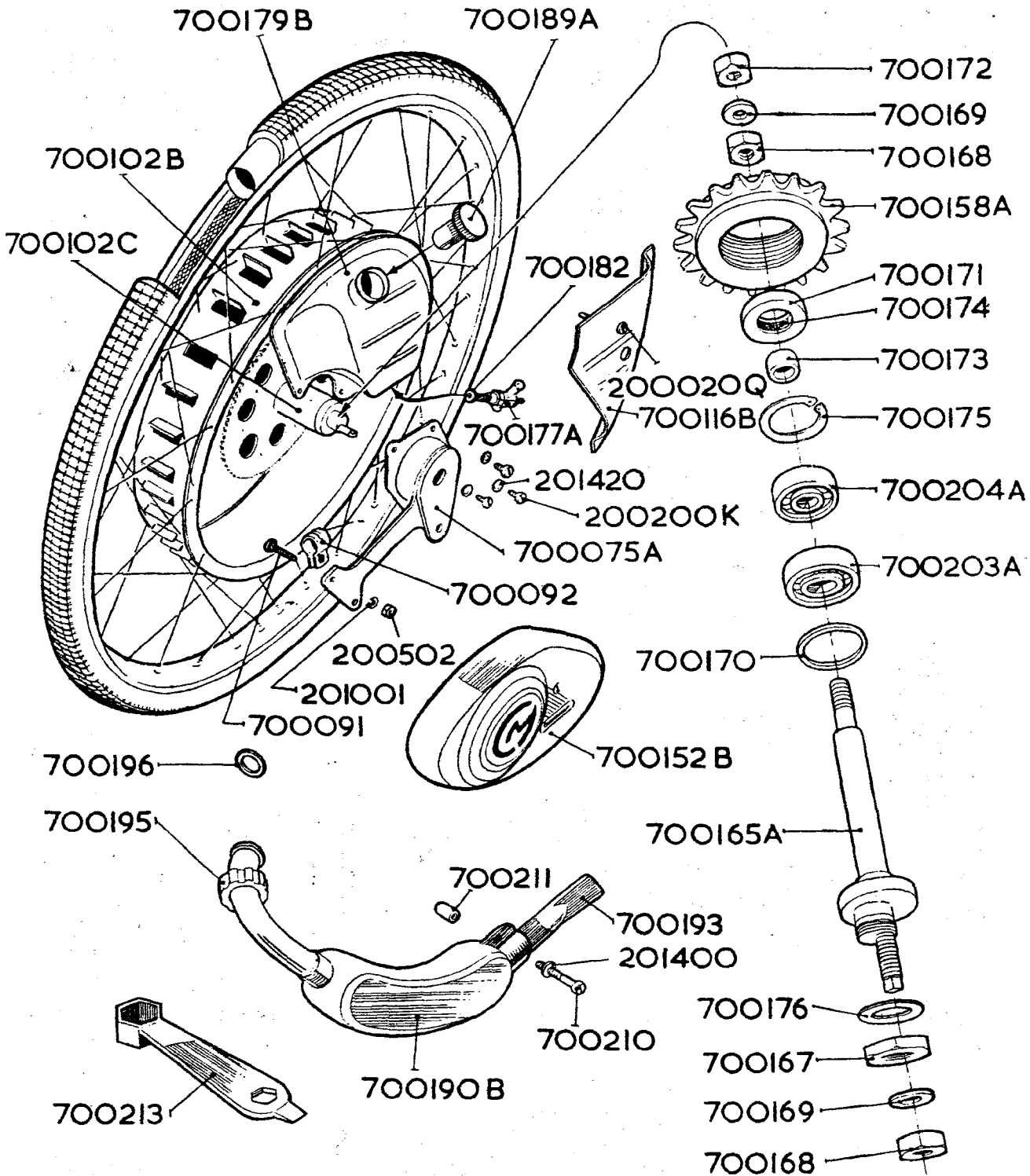
Nyckeln till hjulets ekar.



Delen inom cirkeln skall härdas.

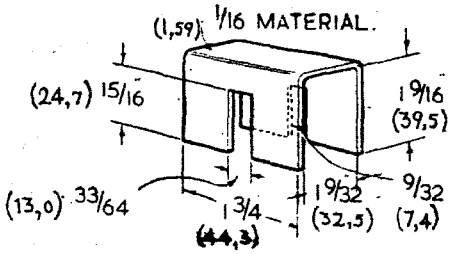
(Mått i millimeter stå inom parentes.)

HJUL OCH NAV ISÄRTAGET

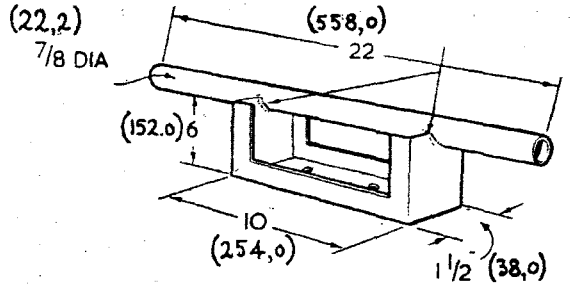


HJULPROVNINGSSTATIVET

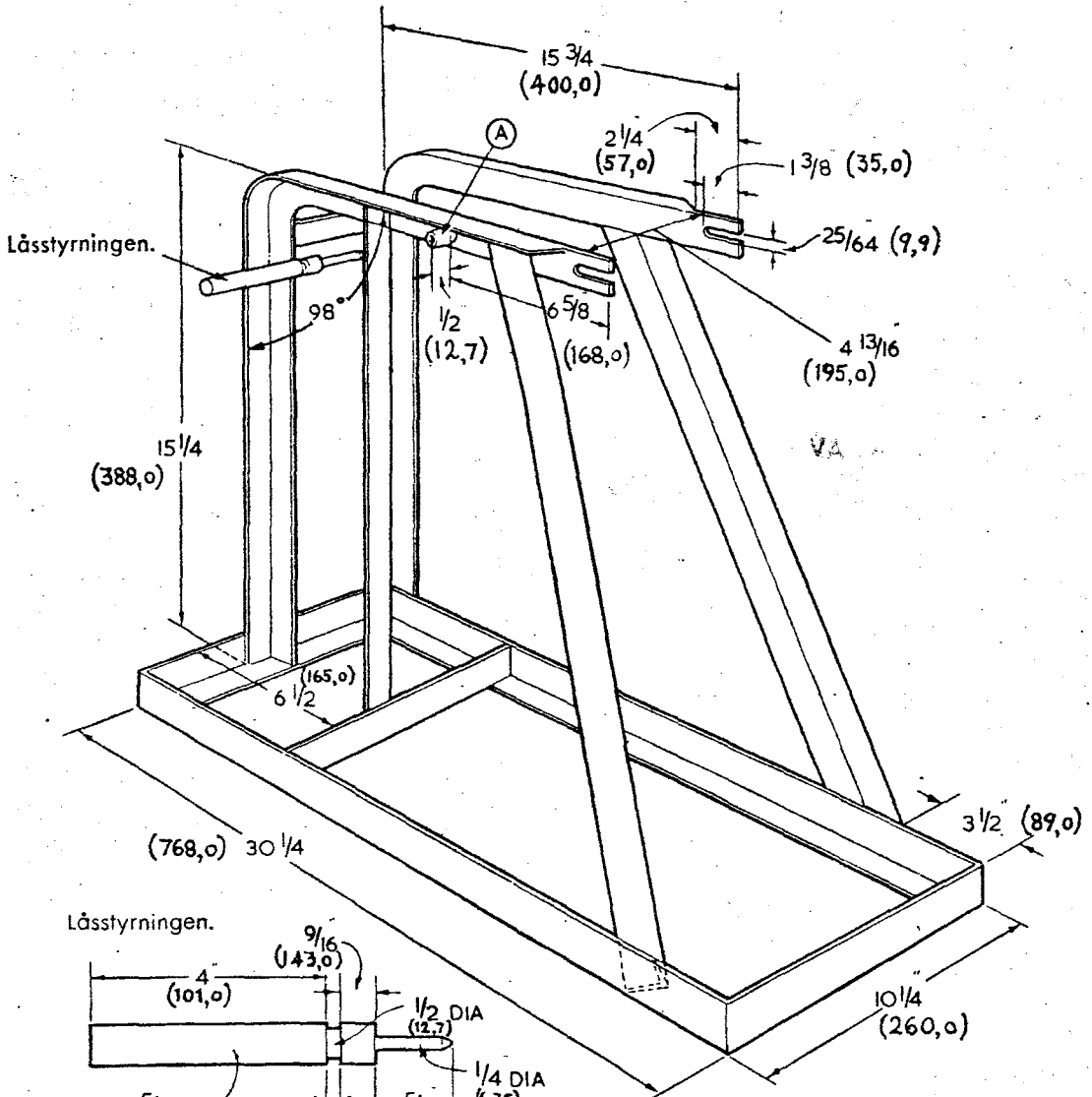
(svetsad eller nitad konstruktion.)



Denna skall sättas på stativet vid A för att låsa låsstyrningen.



Fästet för gasreglaget och kopplingsspaken.

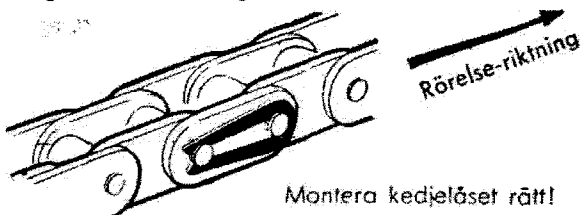


Material.
Vinkel-jörn
44,5 x 44,5 x 4,75 mm.

(Mått i millimeter stå inom parentes.)

DEMONTERING AV HJULET

1. Sätt upp cykeln på cykelstativet.
2. Tag bort bromsbackarna eller flytta dem åt sidan.
3. Tag loss stänkskärmens fäste.
4. Tag loss gasreglaget wire. Drag på wirens fria ände, där den kommer ut ur kabeln och lossa ändan ifrån sin ränna.
5. Tag loss kopplingswiren på samma sätt som gasreglaget wire. Släpp kopplingens spänning om detta är nödvändigt.
6. Tag loss gummibanden, som håller kablarna fast på ramen.
7. Tag loss tändstiftets högspänningskabel.
8. Tag bort kedjan från pedalernas kuggdrev genom att taga ut låslänken. Sätt tillbaka länken när kedjan har borttagits.
9. Lossa på motorns gaffelfäste.
10. Lossa på hjulets navaxel på båda sidor tills hjulet är lagom löst utan att taga bort muttrarna. Tag bort hjulet.

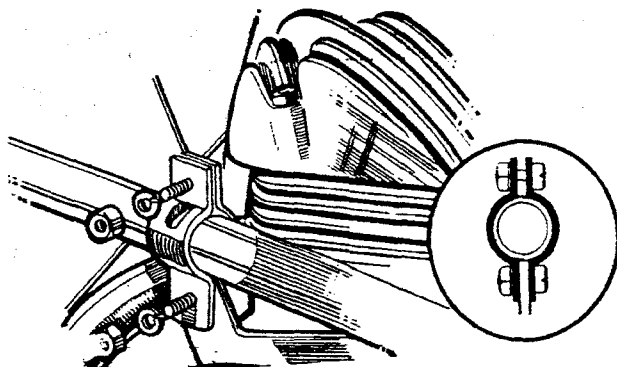


MONTERING AV HJULET.

1. Sätt hjulet i gaffeln.
2. Sätt på kedjan, kontrollera att kedjelåsets låsfjäder sitter åt rätt håll. Se skiss.
3. Sätt tillbaka justeringsskruvar där det är nödvändigt.
4. Kontrollera att planbrickan på navaxeln sitter utanför gaffeln.
5. Flytta motorns fäste tillbaka längs gaffeln och , sätt på motorns fläns. Sätt i bulten utifrån, sätt på fjäderbrickan och muttern men drag inte fast (se skiss).
6. Justera kedjans spänning (d. v. s. kedjan mellan pedalernas kuggjul och bakhjulets kuggjul). Spänningen skall vara något större än på en vanlig trampcykel. Den rotala upp- och nerrörelsen på den lägre kedjelängden skall icke vara mera än 18 mm, d. v. s. 9 mm upp och 9 mm ner.
7. Kontrollera hjulets uppriktning i gaffeln.
8. Drag fast navaxelns muttrar.
9. Kontrollera kedjans spänning en gång till.

* Om ett nytt hjul monteras för första gången skall fästet finnas fastskruvat vid motorns fläns och format för montering. på en D-formad gaffel. Om gaffeln har någon annan form, sätt i packning om det är nödvändigt. Det är en bra ide att sätta ett varv isoleringsband omkring gaffeln för att skydda lackeringen. Bulten sätts i bakifrån så att fjäderbrickan och muttern sitter utvändigt.

10. Drag fast motorfästets mutter.
11. Sätt fast stänkskärmens fäste.
12. Koppla till kopplingens och gasreglaget wire.
13. Koppla till tändstiftets högspänningskabel.



Det är mycket viktigt, att motorns fäste monteras riktigt.

NAVETS SMÖRJNING

Smörjhål finnes på samtliga modeller utom 25,7 cc motorn. Smörjhålet täcks av endera en navklammer eller ett vridbleck. Navet bör smörjas med tunn olja f. ex. S. A. E. 20.

HJULETS UPPRIKTNING

För att undvika onödigt däckslitage är det mycket viktigt att ganska ofta kontrollera hjulets uppriktning.

Detta göres bäst genom att montera hjulet i provstativet (se bild) och kontrollera uppriktningen med hjälp av en ritspets. Om justering erfordras skall detta utföras som på ett vanligt trampcykelhjul.

JUSTERING AV EKRARNA

Det enklaste och mest effektiva sättet att kontrollera ekrarnas spänning är att lätt slå på dem med en skruvmejsel. De bör ringa med en lätt metallisk ton. En svag ton betyder, att spänningen är för liten.

Ekrarna skall aldrig spännas utan att man först tar bort däck, slangen och fälgbandet. Om denna åtgärd inte vidtages kan punktering lätt ske eftersom ekrarnas ändrar skjutas fram vid fastdragning.

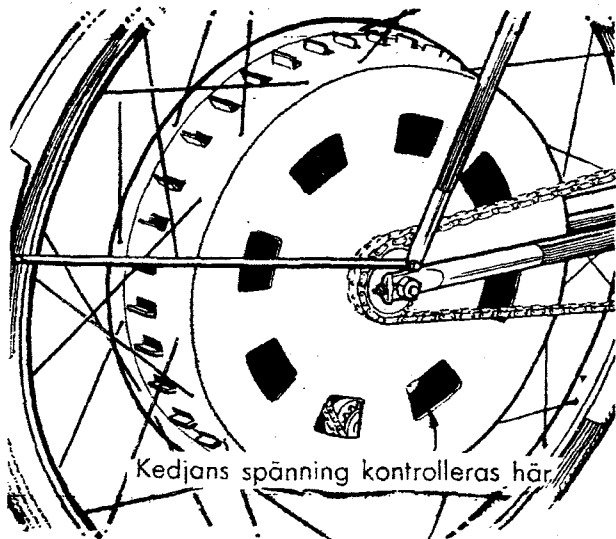
Ett lämpligt verktyg för fastdragningen av ekrarna illustreras på sid. 5 och kan lätt tillverkas.

När fastdragningen har utförts skall fälgens inre sida kontrolleras och de ekerändrar, som ha skjutits fram nerfilas innan fälgbandet, slangen och däck monterats på.

HJULETS LAGER

Lagren äro väl smorda med fett vid hopsättningen i fabriken och behöva icke smörjas. De böra dock kontrolleras från gång till gång och alltid när hjulet demonteras. Skulle det misstänkas att lagren äro mycket utslitna, gör då följande.

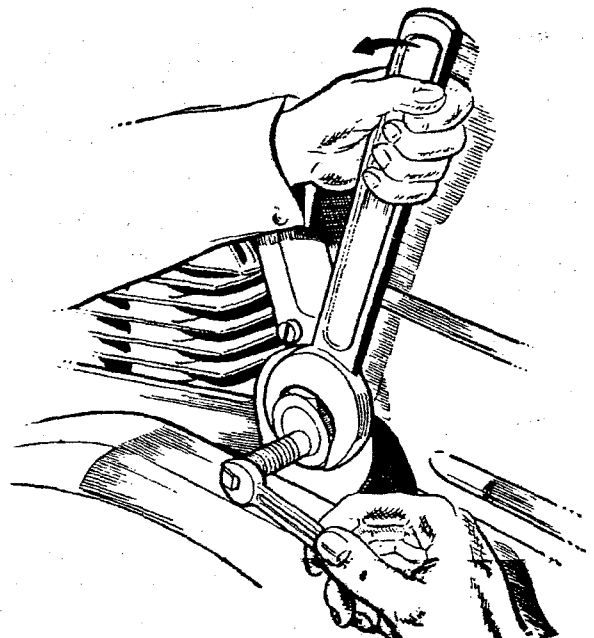
1. Demontera motorn ur hjulet.
2. Undersök vilket lager som är felaktigt, genom att kontrollera navaxelns axiala rörelse.
3. Om det är vänstra lagret (700203 A), tag bort låsmuttern (700172) och avståndshylsan (700173) från navaxeln.
4. Pressa ut navaxeln (700165 A), kullagret följer med.
5. Tag bort det felaktiga lagret genom att slå av det.
6. Undersök filtbrickan (700170) och byt den eventuellt före påsättning.
7. Pressa på det nya lagret.
8. Pressa in navbulten i navet.
9. Sätt tillbaka avståndshylsan.
10. Sätt tillbaka låsmuttern.
11. Om det är högerlagret som är felaktigt: Tag bort låsmuttern (700172) och avståndshylsan (700173).
12. Pressa ut navaxeln (700165 A).
13. Tag bort filtbrickan (700174).
14. Tag bort oljepackboxringen (700171) med hjälp av en särskild avdragare (se bild).
15. Tag bort låsringen med en särskild tång.
18. Montera eventuellt ny oljepackboxring (700171).
19. Montera ny fikring (700174) om så behövs.
20. Sätt in navbulten (700165 A).
21. Sätt på avståndshylsan (700173) och låsmuttern (700172).
22. Montera motorn i hjulet.



FÖRSTA SERVICE

Efter c:a 500 km körning skall första service utföras. Denna service omfattar följande:

1. Kontroll av oljenivån i kopplingshuset med eventuell påfyllning av olja. Obs! överfyll ej kopplingshuset! Se sid. 13.
2. Kontroll och erforderlig justering av kopplingen. Se sid. 13.
3. Kontroll och erforderlig fastdragnings av bultarna till cylinderlocket, motorfästet och avgasröret. Se sid. 29.
4. Kontroll och erforderlig justering av brytarspetsarna. Se sid. 15.
5. Kontroll av kedjan mellan kopplingen och trumman; för Justering, demontera hjulet och lossa den stora muttern (se bild). Justera kedjan genom att vrida den lilla bulten så att kedjan inte har mera än 12 mm upp- och nerrörelse. Håll fast den lilla bulten och drag fast den stora muttern. Kontrollera kedjans rörelse en gång till. Se sid. 17.
6. Kontroll av hjulets uppriktning. Obs! Justering av ekrarna skall icke ske utan att däckets, slangen och fälgbandet borttages.
7. Kontroll av tändstiftet och erforderlig justering av elektrodernas avstånd. Elektroderna bör vara ljusbruna till färgen. Om de äro mörkfärgade är blandningen för rik. Se sid. 11. Om motorns temperatur blir för hög på grund av felaktigt inställd tändning se sid. 15.
8. Fastdragnings av avgasrörets mutter vid cylindern. Obs! Denna mutter skall dragas fast då motorn är varm.



Hur kedjans spänning mellan kopplingen och trumman skall kontrolleras och justeras.

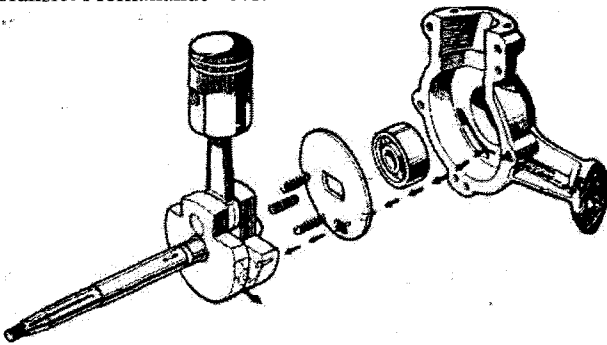
MOTORN

ALLMÄN BESKRIVNING.

Cyclemaster har en tvåtaktsmotor av särskild konstruktion. Vevhuset, cylinderblocket och cylinderlocket äro gjutna för sig och passformen äro så pass bra att endast packning användes mellan cylinderblocket och vevhuset.

Vevstaken och vevaxeln repareras som en enhet och skall alltid demonteras och monteras som en enhet. Dessa delar skall icke någon gång isärtagas. Vevaxeln monteras i 3 kullager.

Smörjning sker genom en blandning av bensin och olja i bränslet i förhållande 25:1.



Pilarna visa gasströmmen genom skivventilen.

MOTORN S ARBETSSÄTT.

Bränslet, blandat med luft, matas till ett inlopp i det hermetiskt tillslutna vevhuset, gasens inlopp regleras av en fjäderbelastad skivventil (se bild). Denna ventil erfordrar inga Justeringar och sliter obetydligt.

Alla andra "ventiler" äro endast portar i vevhuset och cylinderblocket som regleras av kolvens upp- och nerrörelser.

När kolven går upp komprimeras gaserna i kompressionsrummet och samtidigt uppstår ett vakuum i vevhuset. Skivventilen öppnas så att nya gaser insugas i vevhuset.

När gaserna i kompressionsrummet förbrännas, trycks kolven ner vid kraftslaget och avtäckar därvid avgasutloppet i cylinderväggen.

Skivventilen i vevhuset stänges då och kolvens nedåtgående rörelse komprimerar de nya gaserna i vevhuset. Denna komprimering trycker gaserna genom passagen ifrån vevhuset upp till kompressionsrummet och sedan upprepas detta kretslopp i fortsättningen.

Man bör lägga märke till att kolvens form inte är densamma som den vanliga kolvens i en tvåtaktsmotor eftersom den har en konvex topp och att kompressionsrummet har en jämn konkav form. Dessa faktorer ge bättre förbränning och därigenom bättre prestationsförmåga och minskad bränsleförbrukning.

FÖRGASAREN

ALLMÄN BESKRIVNING.

Motorns varvtal regleras av förgasarens spjäll, som i sin tur direkt påverkas av ett enkelt reglage monterat på styrstången. Vid luftintaget på förgasaren finns ett luftfilter med en trotteln som skall stå öppen utom vid start med kall motor.

Eftersom motorns smörjning åstadkommes av oljan i bränslet, förmedlar förgasaren en blandning av luft, olja och bensin.

Amal-förgasaren är av kraftig och effektiv konstruktion och erfordrar intet rutinunderhåll, Den är justerad i fabriken för att ge högsta möjliga prestationsförmåga med minsta möjliga bränsleåtgång, men enkla justeringar kunna utföras om det skulle bevisas att blandningen antingen är för rik eller för svag.

Förgasaren består av tre olika delar.

1. Flottörhuset med flottör och flottörnål.
2. Förgasarhuset som innehåller trotteln, nålen, en spridare och ett huvudmunstycke som sitter i spridarens lägre ända och därigenom reglerar bensintillförseln.
3. Ett luftfilter med ett spjäll.

Flottörhuset sitter på förgasarhuset med en mellanliggande packning. Bensinen passcerar genom ett filter som också är beläget mellan dem.

ARBETSSÄTT.

Bränslet går genom sitt självtryck genom ett filter ner till flottörhuset där en nålventil reglerar flottörnivån.

Det vakuum som bildas i vevhuset genom kolvens uppgång åstadkommer luftinsugning genom luftfiltret och över spridaren, där dess ström medför en stråle bensin som tillsammans med luft ger en explosiv blandning.

När gasreglaget på styrstången öppnas, lyfter wiren den fjäderbelastade trotteln i förgasaren och ökar därigenom luftströmmen genom förgasaren.

Trots att huvudmunstycket bestämmer bränsletillförseln tills trotteln är fullt öppen regleras denna mängd av en konisk nål, som sitter fast på trotteln med en fjäder. Denna koniska nål arbetar i spridaren och begränsar bensintillförseln tills trotteln är fullt öppen. Naturligtvis påverkar denna nåls ställning blandningen.

I nålens övre del finnas fem spår och genom det kopparfjäderfäste, som håller fast nålen i kolven, kan nålen ha fem olika ställningar i spridaren och därigenom reglera bränsletillförseln. I början sitter kopparfjäderfästet i det mellersta hålet. Ställningen bör icke ändras om det ej har bevisats att blandningen är felaktig. Om fjädern sättes i nålens högsta spår blir blandningen svagare — om den däremot sättes i nålens lägsta spår blir blandningen rikare.

FLÖDNING.

Denna orsakas i de flesta fall av smuts och dylikt som sitter under flottörnålen (308/027) och förhindrar att ventilen stänges varigenom regleringen av bränsletillförseln förhindras. Den kan även orsakas av en krokig flottörnål, en punkterad flottör eller att nålen inte hålls fast ordentligt av flottörfästet.

En *för rik blandning* (rökig avgas) kan antingen orsakas av flödning, ett löst huvudmunstycke eller spridare, eller att luftintaget ej är fullt öppet.

En *för svag blandning* kan orsakas av någon förorening i bränsleledningen, eventuella blockerade filter eller blockerat huvudmunstycke. Det kan även orsakas av vatten i bränslet.

DEMONTERING AV FÖRGASARE.

1. Tryck in bränslekranen så att bränsletillförseln avstängs.
2. Skruva bort luftfiltret.
3. Tag bort förgasarlocket.
4. Tag bort bränsleslangen mellan tanken och förgasaren.
5. Lossa skruven i klammerfästet på förgasarhalsen och lyft bort förgasaren med kabeln fortfarande tillkopplad.

INSPEKTION AV FLOTTÖREN.

1. Tag av flottörhusets lock genom att skruva loss två skruvar
2. Tag bort den 6-kantiga muttern under flottörhuset.
3. Tag bort banjokopplingen och de två. fiberbrickorna.
4. Tryck ner nålen tills den lossar från sitt fäste på flottören. Dra då ut den underifrån.
5. Gör ren samtliga borttagna delar och byt flottör om der är nödvändigt.
6. Hopsättningen sker i motsatt ordning mot isärtagningen. Observera att flottörfästet sitter rätt i nålens spår, och att banjokopplingen sitter rakt ut ifrån hjultrumman.

RENGÖRING AV MUNSTYCKET.

1. Tag bort den 6-kantiga muttern vid blandningsrummets lägsta punkt med medföljande CM-nyckel.
2. Skruva bort munstycket med hjälp av denna nyckel.
3. Blås igenom munstycket med komprimerad luft.
4. Hopsättningen sker i motsatt ordning mot isärtagningen. Observera att munstycket icke skall rensas med en tråd.

RENGÖRING AV FILTER.

Observera att bränslefiltret sitter mellan förgasarehuset och flottörhuset.

1. Tag bort de två muttrarna på förgasarhusets fläns.
2. Tag bort packningen och filtersilen.
3. Tvätta filtret i bensin.
4. Hopsättningen sker i motsatt ordning mot isärtagningen. Se till att packningen inte skadas.

JUSTERING AV BLANDNINGEN.

1. Skruva av locket (308/040) där kabeln går in i förgasarhuset.
2. Lyft ur den fjäderbelastade trotteln och den koniska nålen.
3. Tag loss wiren vid gasreglaget på Styrstängan och sedan från sin urskärning i trotteln.
4. Tag bort nålen tillsammans med fjädern.
5. I nålens övre del finnes fem spår. Ett kopparfjäderfäste sitter i det mellersta spåret och håller fast nålen i trotteln. Om detta fjäderfäste inre sitter i det mellersta spåret har ställningen ändrats sedan förgasaren hopsattes i fabriken.

BLANDNINGEN FÖR RIK.

Flytta kopparfjäderfästet till ett övre spår. Detta sänker den koniska nålen längre ner i spridaren och minskar därigenom bränsletillförseln.

BLANDNINGEN FÖR SVAG.

Flytta kopparfjäderfästet till ett lägre spår. Detta höjer den koniska nålen längre upp och ökar därigenom bränsletillförseln.

HOPSÄTTNINGEN.

1. Sätt nålens smalare ände in i fördjupningen i trotteln.
2. Sätt spiralfjädern omkring wiren.
3. Sätt wiren i spåret i trotteln och kontrollera att spiralfjädern sitter på trotteln och att den håller ned nålens fäste.
4. Sätt trotteln i förgasarhuset. *Viktigt!* Genom förgasarhusets vägg går en liten skruv (308/039), som ligger i trotteln spår och håller densamma i läge.
5. Skruva på. locket (308/040) och koppla till wiren på reglaget.

AMALFÖRGASAREN

700185A

Omfattar yttre kabel, nipplar, inre wire och skoning.

700123
201400
700121

12/029

12/031

12/523

12/033

12/007

12/040

11/014

700122A

Reglage komplett.

308/044

308/043

700119A

308/047
8 & 9

308/039

308/053

308/045

124/026

38/023

308/068

310/1

308/041

308/042

308/050

308/042

308/040

308/038

308/051
(NIPPEL)

308/037

308/034

308/056

308/045

700184

308/018

308/015

308/066

308/022

308/013

308/032

308/031

23/110

308/027

308/055

308/025

23/110

308/029

23/110

308/030

308/47

" /48

" /49

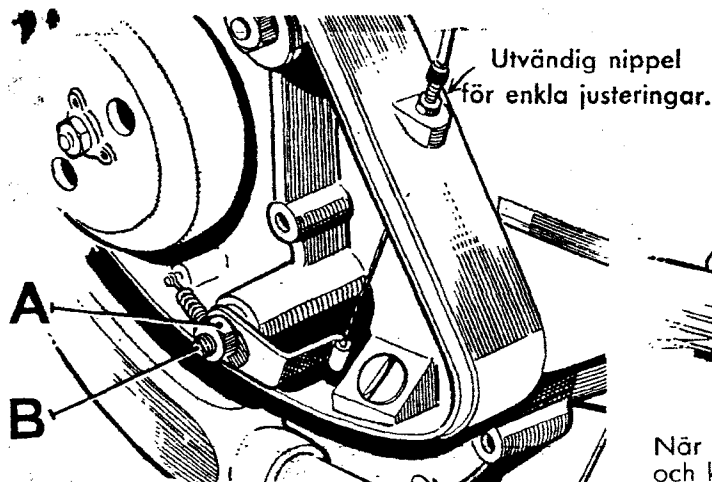
En enkel lamelloljekoppling med korkplattor arbetar konstant i ett oljebad. Dess nivå skall kontrolleras var tredje månad. Denna kontroll kan utföras och även kopplingen justeras utan att hjulet borttages. När kopplingen är justerad skall det finnas 6—7 mm frigång vid kopplingshandtagets ände.

1. Demontera svänghjulskåpan genom att taga bort en skruv.
2. Skruva bort den koniska påfyllningspluggen till höger i svänghjulshuset.
3. Oljan skall precis täcka kedjans lägre del (50 cc eller bensinpåfyllningslocket fullt). Det är mycket viktigt att kopplingshuset icke överfylls. Använd Castrol D eller någon annan bra olja S.A.E. 90 sommartid, S.A.E. 60 vintertid.
4. Sätt tillbaka påfyllningspluggen.
5. Sätt tillbaka svänghjulskåpan.

JUSTERING AV KOPPLINGEN.

1. Enkla justeringar kunna göras där kopplingskabeln går in i kopplingshuset. Lossa låsmuttern och skruva in eller ut nippeln för att få mera eller mindre frigång i kopplingshandtaget. Om denna skruv inte räcker till för att få den rätta frigången skall följande göras.
2. Demontera svänghjulskåpan genom att ta bort en skruv.
3. Håll fast justeringsskruven (B) med en skruvmejsel och lossa låsmuttern (A) med en nyckel.
4. För att få större frikoppling, skruva in justeringsskruven (B).
5. För att få mindre frikoppling, skruva ut justeringsskruven.
6. Håll fast justeringsskruven och drag fast låsmuttern.
7. Kontrollera ännu en gång kopplingshandtagets frigång.
8. Montera kopplingshusets kåpa.

För ytterligare kopplingsreparationer se sid. 18.



Sotningen av Cyclenmaster-motorn är inte svår att utföra men kan inte göras utan att man demonterar motorn ur hjulet eftersom både cylinderlocket och cylinderblocket ligga nära hjultrumman.

För demontering av motorn se moment 1—10 sid. 17. Lyft bort cylinderlocket genom att taga bort tre muttrar och tre brickor. Observera! Det finns ingen cylinderlockspackning. Skrapa bort sotet ifrån cylinderlocket och polera lätt med slippapper och fotogen.

Med hjälp av två muttrar skruva bort pinnbultarna och lyft av cylindern. **Viktigt!** Lyft cylindern rakt upp. Kolringarna kunna skadas om cylindern vrides vid bortlyftningen. Packningen mellan cylindern och vevhuset skall bytas varje gång cylindern demonteras.

Tag av cylindern samt stoppa därefter en ren trasa runt vevstaken vid vevhuset så att inga sotpartiklar komma ner i vevhuset vid sotningen. Skrapa koltoppen och kanten ovanför kolringarna, samt undersök om ringarna äro hela och ej sitta fastbeckade. (I så fall skrapas ringspåren rena med en gammal avbruten kolring som slipats vinkelrät i ena änden.) I cylindern slipas gångarna och cylinderkanten (även vändkanten) rena från sot. Blås rent med komprimerad luft och polera lätt, med slippapper och fotogen.

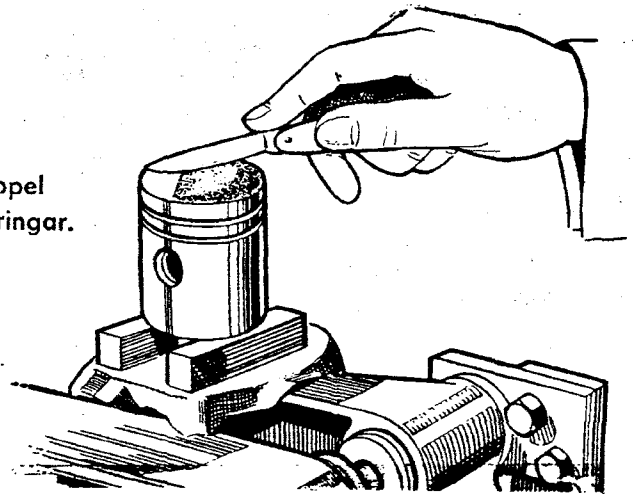
Skrapa bort sotet ifrån samtliga portar; insugningsportarna bruka vara förhållandevis rena men däremot blir avgasporten tämligen sotig efter mycket körning.

Det är viktigt att skrapa bort sotet i kolringsspåren. Ringarna äro ömtåliga och måste tas av med hjälp av bladstål. Se bild

Täck vevhuset med trassel så att det bortskrapade sotet inte går in i vevhuset.

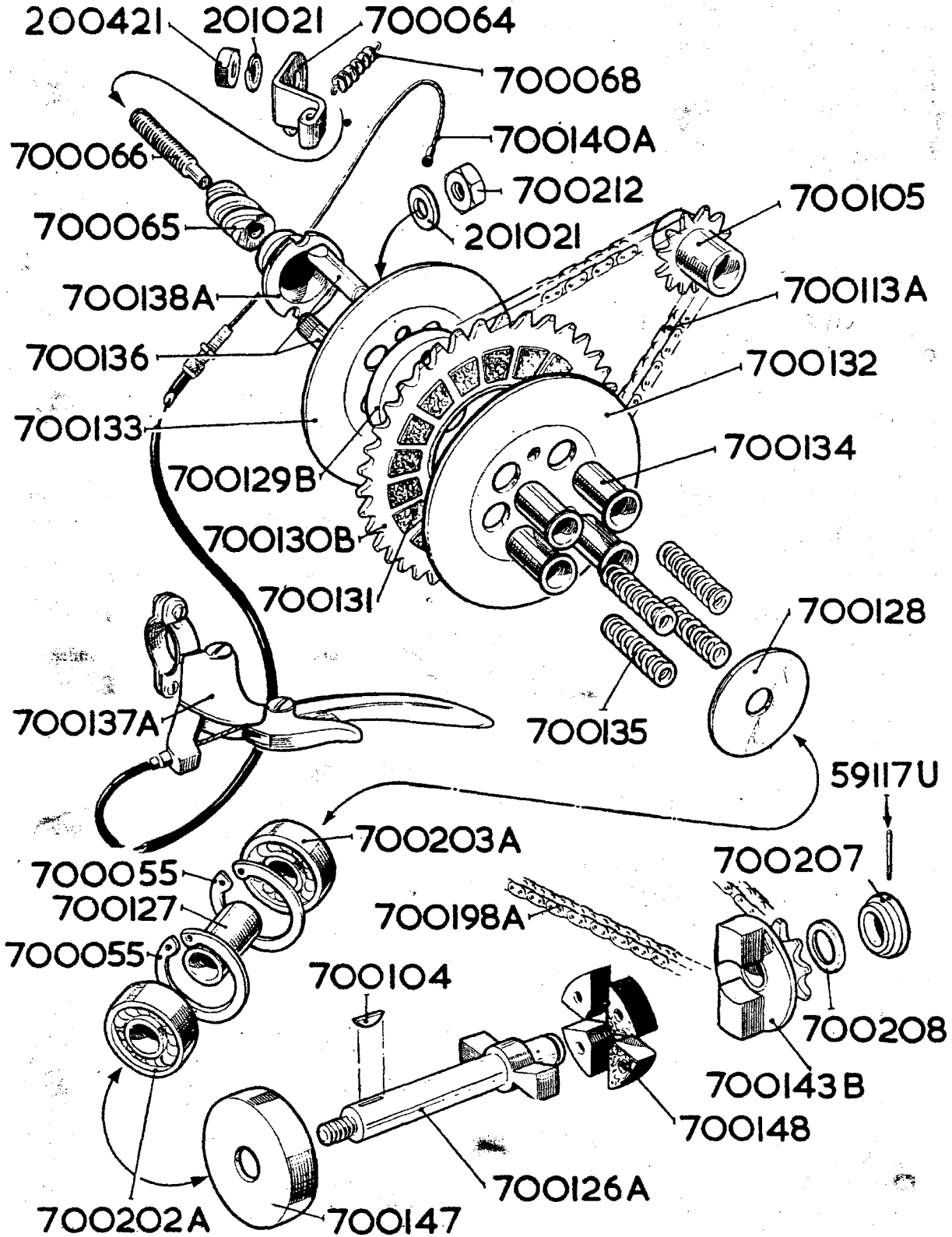
Det är en bra ide att sätta metallbitar under kolven så att den sitter stadigt.

När kolringarna påsättas kontrollera att de äro rätt placerade så att avståndet mellan ringändarna går över stiftet i varje spår.



När kolven sotas, skall vevhuset täckas med trassel och kolven stödas med två metallbitar.

KOPPLING OCH KOPPLINGSMEKANISMEN



TÄNDNING

ALLMÄN BESKRIVNING.

Tändningen fungerar genom en "Bantamag" svänghjuls magnet, som kan undersökas och underhållas endast genom borttagning av svänghjuls kåpan som hålles fast med en skruv. Den kompletta detaljen omfattar två principiella delar:

- Rotor - svänghjulet som är statiskt balanserat.
- Statorn.

På statorn sitter kondensatorn, tändspolen och brytarspetsarna. Allt vanligt underhållsarbete kan utföras genom hålen i rotorn utan att balanshjulet behöver borttagas. Om kondensatorn eller tändspolen skall bytas måste rotorn borttagas. Se sid. 18.

SMÖRJNING

En oljdränt veke ligger emot excentern vilkens kam påverkar brytarspetsarnas arm. Denna veke erfordrar en droppe tunn olja var 800:e eller 900:e km eller var tredje månad.

BRYTARSPETSARNA.

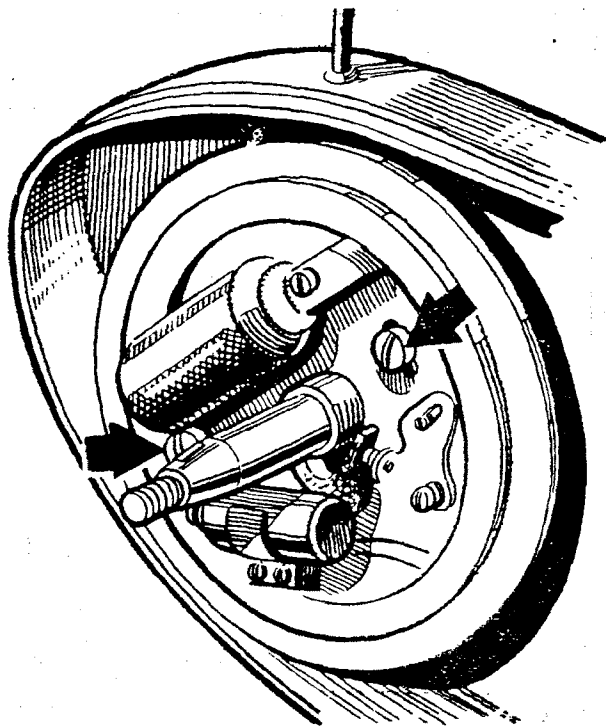
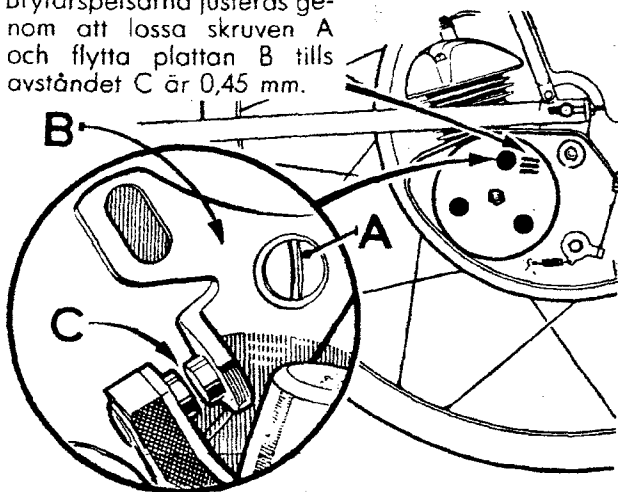
- Vrid rotorn till det läge där brytarna äro fullt öppna och kontrollera avståndet mellan dem med ett bladmått.
- För justering, lossa låsskruven (A).
- Med en skruvmejsel, flytta plattan (B) tills avståndet (C) mellan fullt öppna brytarspetsar är 0,45 mm. Vrid sedan fast låsskruven (A).

TÄNDNINGSPÄLLNINGEN.

- Brytarspetsarna skall börja an öppnas 24° F.Ö.D.P. d. v. s. mellan 22,5 mm och 25,5 mm, räknat på balanshjulets yttre omkrets.
- Vrid rotorn tills spåren i statorn synas (se bild).
- Lossa båda skruvarna.
- För att höja tändningen, vrid statorn medsols.
- För att sänka tändningen, vrid statorn motsols.
- Drag fast skruvarna.

Inställningsinstruktioner.

Brytarspetsarna justeras genom att lossa skruven A och flytta plattan B tills avståndet C är 0,45 mm.



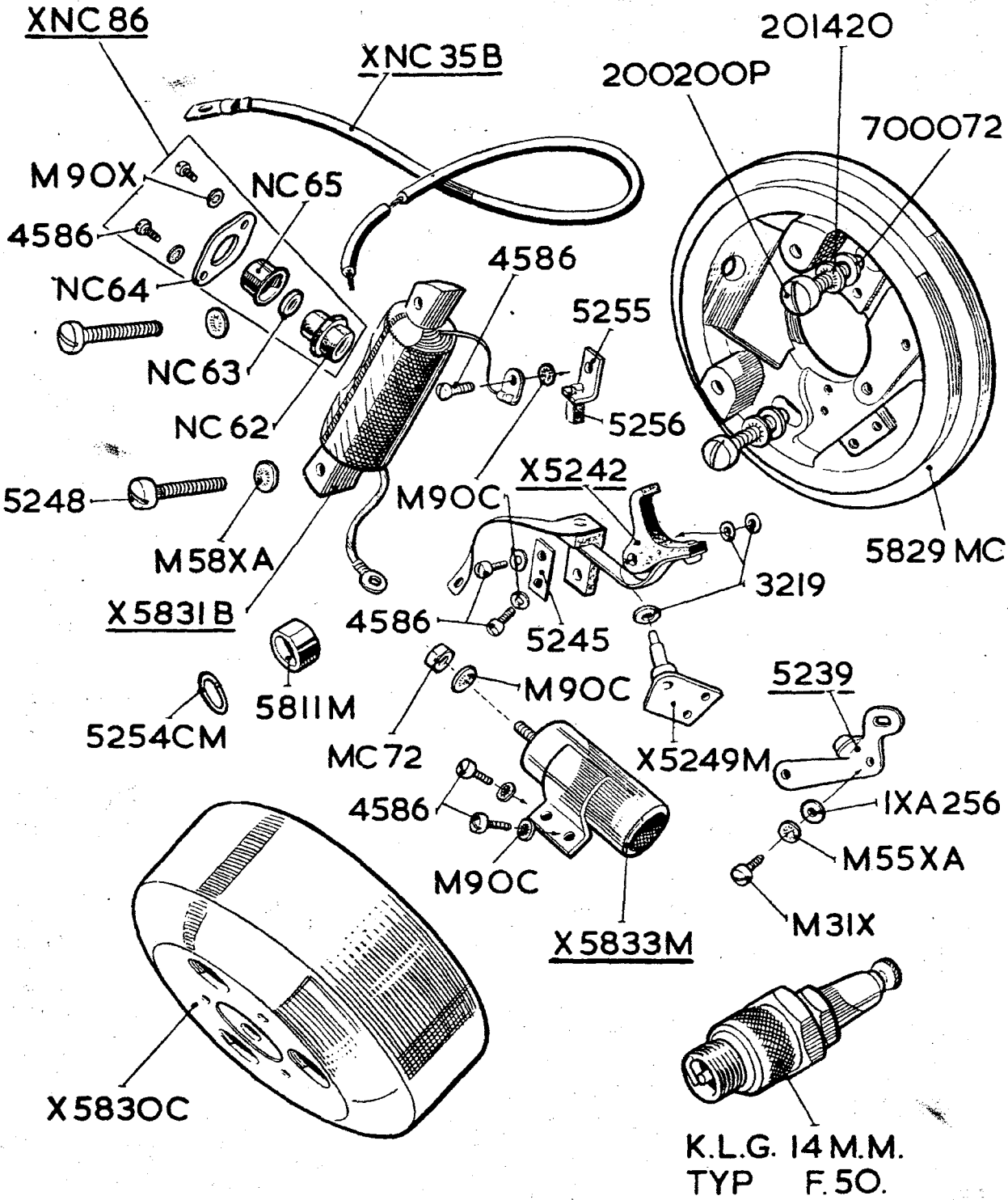
Pilarna visa de ovala spåren för tändningsinställningen. Både gjutningen och statorn bör markeras innan skruvarna lossas.

EVENTUELLA FEL.

Om tändningen verkar "död" skall "felsökning" utföras på följande sätt.

- Kontrollera på tändstiftet (utan att taga bort hjulet eller tändstiftet.)
 - att kabelskon sitter fast
 - att varken kabelskon eller porslinet är fuktigt
 - att det är fastdraget i cylinderlocket och jordningen är bra
 - att tändstiftskabeln inte är trasig på något sätt.Kontrollera även att tändstiftet ger ifrån sig en gnista.
- Om tändningen fortfarande är "död", kontrollera anslutningen till tändstiftskabeln. För att göra detta, tag bort svänghjuls kåpan, rotorn (se sid. 36) och svänghjulets kompletta bakplatta. Tag bort skruvarna som håller fast klammern NC 64 genom vilken kabeln går in i tändspolen. Kabelns ända från tändspolen bör tränga in i högspännings-kabelns tråd. Om denna förbindelse är felaktig, gör om och byt eventuellt högspänningskabeln. Sätt tillbaka klammern och dra fast skruvarna ordentligt.
- Undersök brytarmen så att den inte sitter för hårt på pinnen.
- Undersök avbrytarkontakterna så att de inte är brända eller smutsiga och att avståndet är 0,45 mm med avbrytarspetsarna fullt öppna.
- Undersök kondensatorn på en Crypton eller liknande provbänk.
- Om allt har befunnits vara i sin ordning måste felet ligga i tändspolen och vi rekommendera att den kompletta statorn bytes mot en ny.

WICO - PACY "BANTAMAG"



Understrukna detalnummer ingå i Wico-Pacy reservdelssats — vilket sparar pengar.