

F 463-6

Mc 255 o. 355 A

M 5110-255011 MC 255 MT (JAWA 6-dagars 250 cm³)

M 5110-355011 MC 355 A MT (JAWA 6-dagars 350 cm³)

samt i tillämpliga delar

M 5110-356011 MC 356 A MT (Monark/Jawa 350 cm³)

Beskrivning del II



utarbetad av

AB E. FLERON

i samråd med

KUNGL ARMÉFÖRVALTNINGEN

1965

0

00-09

Allmänt

1

10-19

Service och underhåll

2

20-29

Motor

3

30-39

Elsystem

4

40-49

Kraftöverföring

5

50-59

Bromsar

6

60-69

Framgaffel

7

70-79

Ram, bakhjulsfjädring, hjul

8

80-89

9

90-99

Tillbehör, skidor

Förord

Denna handbok, som är avsedd för mekaniker, innehåller beskrivningar och reparationsanvisningar för motorcykel 255 och 355 A samt i tillämpliga delar 356 A.

Indelningen är gjord i tio **avdelningar**, 0–9, var och en i sin tur indelad i tio **grupper**, exempelvis inom avd. 2 grupperna 20–29. Inom varje avdelning behandlas en huvuddel av fordonet, t. ex. motor, kraftöverföring o. s. v. Först inom varje avdelning sitter en förteckning över de grupper som finns medtagna. Från början vakanta grupper kan senare komma att utsändas. Vid sådana kompletteringar kommer även förteckningsbladet att bytas ut.

Varje blad i Inlagen är sidnumrerat **inom gruppen**, d. v. s. sidnumreringen börjar från 1 inom varje grupp. Samma är förhållandet beträffande bildnumreringen. För att förväxling inte skall ske med andra liknande publikationer är varje sida försedd med publikationsförteckning.

Vid ändrings- och nytryck kommer sidorna dessutom att förses med datering och utgåvebeteckning.

Beställs från
Försvarets Bok- och Blankettförråd
Bokdetaljen
Fack
Sundbyberg 1

AVD 1

SERVICE OCH UNDERHÅLL

Grupp 10

Grupp 11

Grupp 12 Smörjning

Grupp 13

Grupp 14

Grupp 15

Grupp 16

Grupp 17

Grupp 18

Grupp 19 Specialverktygsförteckning

Smörjning

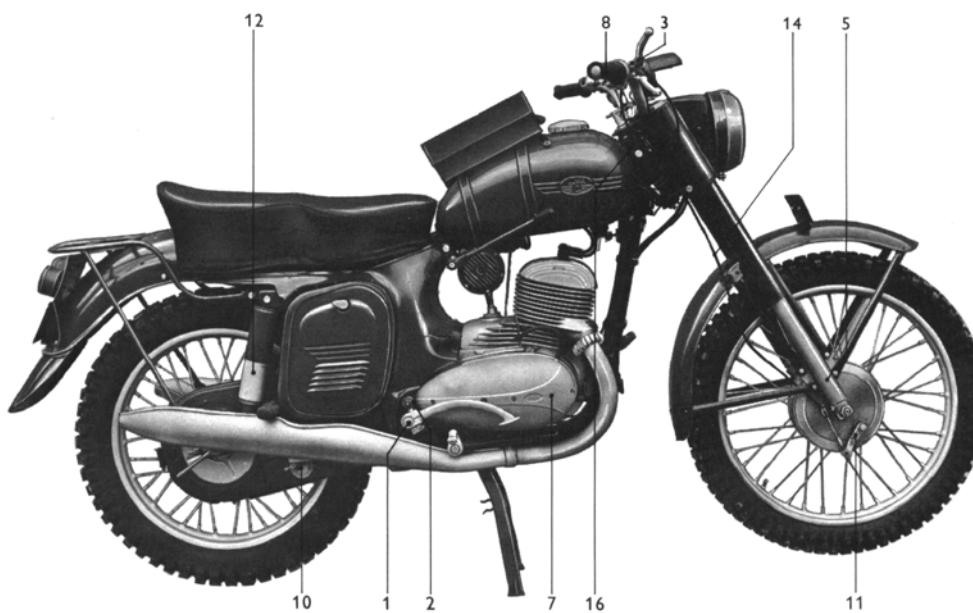
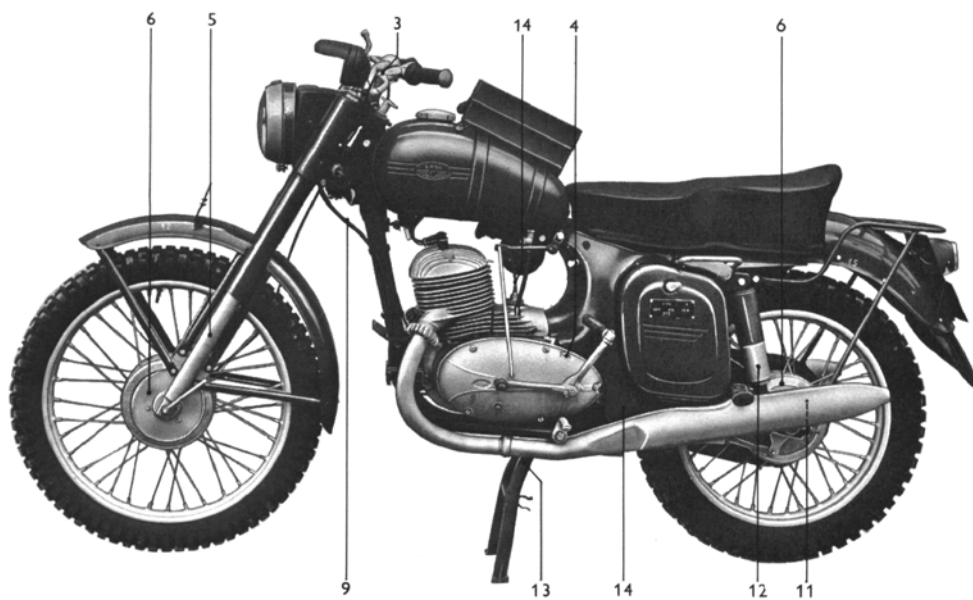


Bild 12-1. Mc 355A smörjställen

Sträcka km	Smörjställe	Nr	Antal	Smörjmedel sommar - vinter
500	Ankarbult för handtag	3	3	DG 20W/30
	Bromspedal	1	1	Fordonsfett MP
	Svängarmslagring	2	1	Fordonsfett MP
1500	Kontroll av oljenivå i växellåda	4	1	MP 90 MP 80
	Sekundärkedja	10	1	DG 20W/30
	Brytararmens axel	7	1	DG 20W/30 1)
	Smörjfilt för brytarkam	7	1	Fordonsfett MP
	Hastighetsmätarkabel	9	1	DG 20W/30
	Gashandtag	8	1	Fordonsfett MP
6000	Oljebyte i växellåda	4	1	MP 90 MP 80
	Bromsexcenteraxel 2)	11	2	DG 20W/30
	Reglagekablar	14	5	DG 20W/30
	Axel för centralstöd	13	1	Fordonsfett MP
	Kullager i hjulen	6	2	Fordonsfett MP
	Styrlager	16	2	Fordonsfett MP
Vid behov	Teleskopgaffel	5	2	DG 20W/30 (SAE 20-50 allt efter önskad hård- het).

Olja i bensinen

Blandningsförhållande:

under inkörning 1:20

Tvåtaktsolja 015

efter inkörning 1:25

Tvåtaktsolja 015

1) 1-2 droppar

2) Smörjs försiktigt så att fett inte
tränger in på bromsbanden.

Specialverktygsförteckning

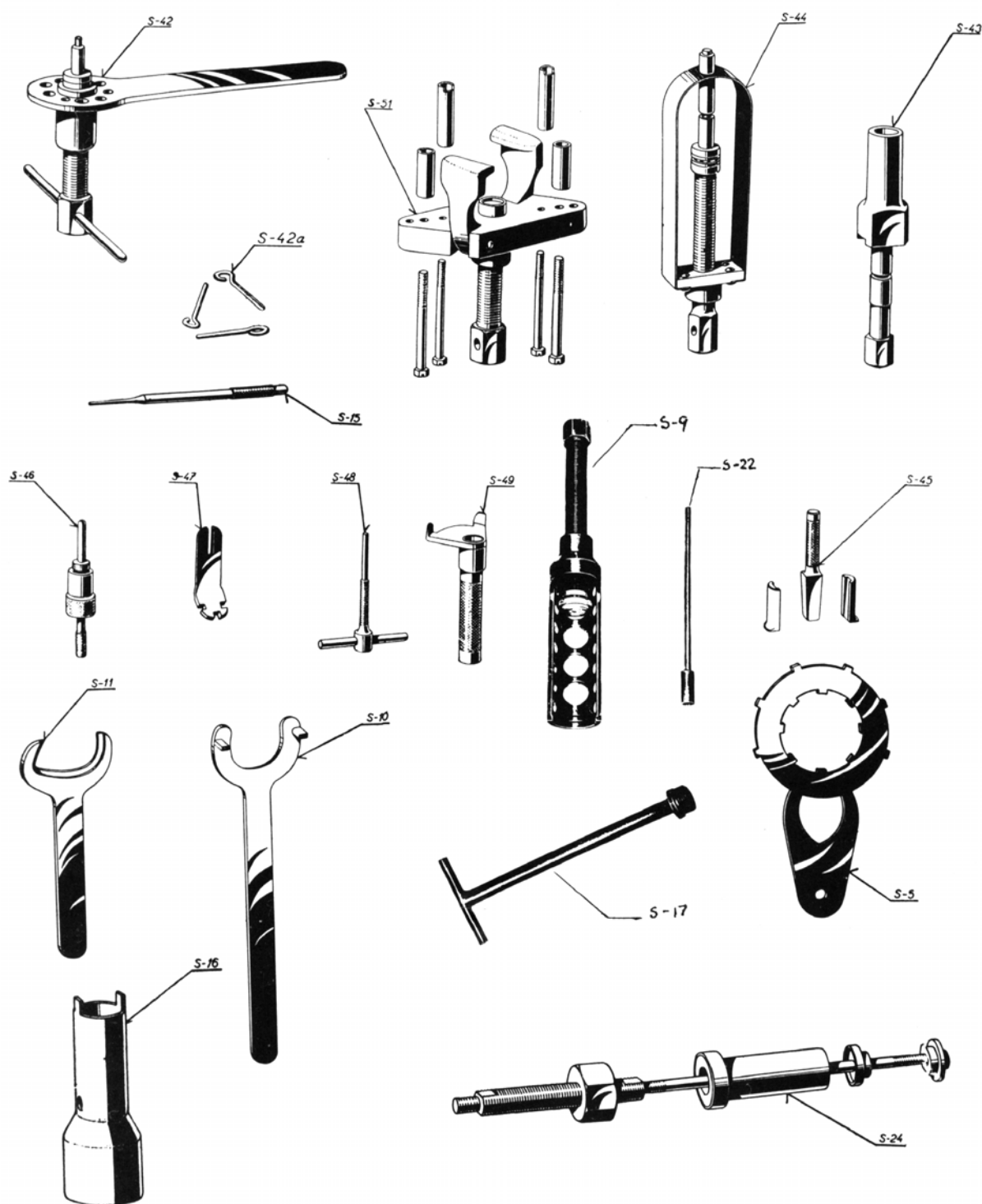


Bild 19-1. Specialverktyg

Materiel-nummer	Fabriksbeteckning	Benämning	Förekommer i avd
16-2194-3	S-10	Nyckel för avgasrörets muttrar	2
16-2199-2	S-43	Utpressningsverktyg för kolvtappsbusningar	2
16-2205-2	S-44	Utpressningsverktyg för kolvtappar	2
16-2206-2	S-51	Universalavdragare	2 o. 4
16-2187-4	S-45	Utpressningsverktyg för kullager	2
16-2193-3	S-11	Nyckel för kontroll av växlar	2
16-2508-4	S-46	Kontrollmått för tändning	3
16-2186-4	S-48	Avdragare för generatorankare	3
16-13466-3	S-5	Hållare för lamellcentrum	4
16-19758-4	S-16	Hylsnyckel för justering av styrlager	4
16-2204-2	S-42	Avdragare för lamellcentrum	4
16-13454-4	S-42a	Stift för S-42	4
16-13451-4	S-15	Dorn för urkopplingskammens stift	4
16-2196-3	S-49	Monteringsverktyg för växlingsspärrhake	4
16-13468-2	S-9	Avdragare för framgaffelbusningar	6
16-13462-3	S-22	Nyckel för upptagning av dämparstång	6
16-65776-4	S-17	Nyckel för montering av gaffelrör	6
16-13471-2	S-24	Ut- och inpressningsverktyg för svänggaffelbultar	7
16-13461-4	S-47	Nyckel för fasthållning av dämparstång och för ekernipplar	6 o. 7

AVD 2

MOTOR

Grupp 20 *Allmänt*

Grupp 21 *Motorkropp*

Grupp 22 *Specialverktyg*

Grupp 23 *Bränslesystem*

Grupp 24

Grupp 25 *Ljuddämpare och Ljuddämparerör*

Grupp 26

Grupp 27

Grupp 28

Grupp 29

Allmänt

Data

	<u>250 cm³</u> (Typ 354)	<u>350 cm³</u> (Typ 554)
Motortyp	2-takts luftkyld	2-takts luftkyld
Antal cylindrar	1	2
Cylinderdiameter x slaglängd	65 x 75 mm	58 x 65 mm
Cylindervolym	248,5 cm ³	344 cm ³
Kompressionsförhållande	1:8	1:8
Förgasare	29 28 Ø 28 mm	29 28 Ø 28 mm
Huvudmunstycke	133	133
Motoreffekt på vevaxel/varvtal	14,5/4750	15,5/4750
Oljemängd i växellåda	800 cm ³	800 cm ³
Bränsleblandning	1:25	1:25

TOLERANSER

Mått i mm 250 cm ³			Mått i mm 350 cm ³		
Cylinder	Std 64, 97 H6	+ 0, 019 0, 000	57, 97 H6	+ 0, 019 0, 000	
	Klass A-Ø 64, 97	+ 0, 005	A-Ø 57, 97	+ 0, 005	
	B-Ø 64, 975	+ 0, 007	B-Ø 57, 975	+ 0, 007	
	C-Ø 64, 982	+ 0, 007	C-Ø 57, 982	+ 0, 007	
	Ödim 0, 10 65, 22	+ 0, 019 0, 000	58, 22	+ 0, 019 0, 000	
	Klass A-Ø 65, 22	+ 0, 005	A-Ø 58, 22	+ 0, 005	
	B-Ø 65, 225	+ 0, 007	B-Ø 58, 225	+ 0, 007	
	C-Ø 65, 232	+ 0, 007	C-Ø 58, 232	+ 0, 007	
	Ödim 0, 20 65, 47	+ 0, 019 0, 000	58, 47	+ 0, 019 0, 000	
	Klass A-Ø 65, 47	+ 0, 005	A-Ø 58, 47	+ 0, 005	
	B-Ø 65, 475	+ 0, 007	B-Ø 58, 475	+ 0, 007	
	C-Ø 65, 482	+ 0, 007	C-Ø 58, 482	+ 0, 007	
	Ödim 0, 40 65, 97	+ 0, 019 0, 000			
	Klass A-Ø 65, 97	+ 0, 005	A-Ø 58, 97	+ 0, 005	
	B-Ø 65, 975	+ 0, 007	B-Ø 58, 975	+ 0, 007	
	C-Ø 65, 982	+ 0, 007	C-Ø 58, 982	+ 0, 007	

Här angivna mått skall användas för klassificering av cylindrar efter cylinderrenovering.

Vid borrhning är det lämpligt att anpassa cylinderdiametern efter de kolvar som skall användas.

Efter cylinderborrhning skall alla kanalkanter över vilka kolvringarna löper (utblåsningskanalens övre och undre kant, överströmningskanalerna, insugningskanalens övre kant) brytas på samma sätt som hos en ny cylinder.

Tillåten cylinderslitning är cirka 0,15 (max 0,20) mm över toleransen. Listen som delar avgasporten är för det mesta mer sliten än övriga cylinderdelar, varför mätningen i första hand skall ske över denna.

Kolvtoleranser

Mått i mm 250 cm ³		Mått i mm 350 cm ³	
Std	Ödim 0,20	Std	Ödim 0,20
Klass A-64,925 - 0,01	A-65,425 - 0,01	Klass A-57,93 - 0,01	A-58,43 - 0,01
B-64,935 - 0,01	B-65,435 - 0,01	B-57,94 - 0,01	C-B-58,44 - 0,01
C-64,945 - 0,01	C-65,445 - 0,01	C-57,95 - 0,01	C-58,45 - 0,01
Ödim 0,10	0,40	Ödim 0,10	0,40
Klass A-65,175 - 0,01	A-65,925 - 0,01	Klass A-59,18 - 0,01	A-58,93 - 0,01
B-65,185 - 0,01	B-65,935 - 0,01	B-58,19 - 0,01	B-58,94 - 0,01
C-65,195 - 0,01	C-65,945 - 0,01	C-58,20 - 0,01	C-58,95 - 0,01

Måtten tas på kolvens nedre del, vinkelrätt mot kolvtappshålet.

Max tillåten slitning är 0,15 mm under utgångsvärdet.

Vid kolvbyte och efter cylinderrenovering skall kolv och cylinder av samma klass användas. Spelet mellan kolv och cylinder är vid renovering hos Motor-Fleron 0,07 mm. Vid montering av nya cylindrar och kolvar erhålls toleranser enligt ovanstående tabeller. I 350 cm³ motorn skall cylindrar av samma klass monteras parvis.

Anm. Kolv märkt BX o. By är lika med Klass B

<u>Kolvring</u>	Övre kolvringsspår: normalbredd	2,555	+0,02
	(Andra och tredje) kolvringsspår: normalbredd	2,54	+0,02
	Kolvring: tjocklek	2,50	-0,010 -0,022
	Kolvringens axialspel i övre spåret:	min 0,065 max 0,097	
	Kolvringens axialspel i nedre två spåren	min 0,050 max 0,082	

Tillåten axialslitning hos kolvringarna och kolvringsspåren får vara högst 0,05 - 0,08 mm över utgångstoleransen.

<u>Kolvtapp</u>	Utgångsvärdet på kolvtappshålet $\emptyset$ i kolven	15,000	-0,0010 -0,0035
	Kolvbultens diameter nominellt värde	15,000	-0,0025
	Därvid uppstår max grepp	0,0035	
	max spel	0,0015	
	Kolvtappens diameter	15,000	-0,005
	Kolvtappsbusningens innerdiameter	15,000	+0,016
	Radialspel	max	+0,021
		min	+0,005

Max tillåten slitning mellan kolvtappen och bussningen: ca 0,07 mm över toleransen.

VEVPARTI

Axialspelet mellan vevparti och vevhus skall vara 0,3 - 0,5 mm. Detta är emellertid mycket svårt att kontrollera, eftersom axeltapparna monteras med krympmån i sidolagren. Vevhuspackning bör därför alltid anbringas för att spel med säkerhet skall erhållas.

VEVSTAKSLAGER

Radialspelet får uppgå till max 0,11 mm. Obs! När spelet överskrider 0,07 mm blir det hörbart.

Mc 355 A (avvikelser från mc 255)

Vevpartiets mittlager

a/	Innerringens diameter hos kullagret 6303 ($\emptyset$ 72/30/19) 30	+ 0,003
		- 0,013
	Tappens diameter 30	+ 0,005
		- 0,004
	varvid uppstår <u>grepp</u>	0,018
	<u>spel</u>	0,007
b/	Lagerhus (frontdelen komplett)	
	Lagerhålets diameter 72	- 0,021
		- 0,051
	Ytteringens diameter 72	+ 0,004
		- 0,017
	varvid uppstår <u>grepp</u> min	0,004
	max	0,055
c/	Diameter hos hålet i vevhuset 152	+ 0,040
		- 0,000
	Ytterdiameter hos lagerhus (komplett) 152	+ 0,083
		- 0,043
	varvid uppstår <u>grepp</u> min	0,003
	max	0,083

KULLAGER OCH BUSSNINGAR I MOTOR OCH VÄXELLÅDA (Se Bild 21-2)

a/ <u>Kullager 6305</u>		Yttre diameter 62	+ 0,004
			- 0,017
		Hål i vevhus $\varnothing$ 62	- 0,035
			- 0,054
		varvid uppstår: <u>grepp</u> min	0,018
		max	0,058
		Ramlagrets inre diameter 25	+ 0,003
			- 0,013
		Ramlagertappens diameter 25	+ 0,005
			- 0,004
		varvid uppstår <u>grepp</u>	0,018
		<u>spel</u>	0,007
b/ <u>Kullager 6303 i vänstra vevhushalvan</u> (kopplingssidan)	d/ <u>Kullager 6205 i högra vevhushalvan</u> (på kugghjulet med nav)		
Yttre diameter 47	+ 0,003	Yttre diameter 52	+ 0,004
	- 0,014		- 0,017
Diameter i vevhusets hål 47	+ 0,034	Diameter i vevhusets hål 52	- 0,042
	- 0,059		- 0,072
varvid uppstår <u>grepp</u> min	0,020	varvid uppstår <u>grepp</u> min	0,025
max	0,062	max	0,076
		Huvudaxel 353-22-802	
		Lagerdiameter 17	- 0,000
			- 0,011
c/ <u>Kullager 6303</u> Innerringens diameter 17	+ 0,003	e/ <u>Kullager 6205</u> Innerringens diameter 25	+ 0,003
	- 0,013		- 0,015
varvid uppstår <u>grepp</u>	0,013	varvid uppstår <u>grepp</u>	0,024
<u>spel</u>	0,014	<u>spel</u>	0,007
Kugghjul med nav 353-22-810		Bussning i vevhus 151-11-030 151-11-047	
Lagrets diameter 25	+ 0,009	Diameter efter brotschning 14	+ 0,027
	- 0,004		- 0,000
		Bi Axeländarna 353-22-818	
		Diameter 14	- 0,032
			- 0,057
		varvid uppstår <u>spel</u> min	0,032
		max	0,084

Tillåtet max spel efter slitning, bussningar/bi axel: 0,15 mm.

Motorkropp

Losstagning av motorn från ramen.

1. Ta loss anslutningarna till batteri, tändledning, generatorledning, gas- och kopplingsreglage, bränsleslang, hastighetsmätarkabel samt inklädningsplåt höger och vänster.
2. Ta av kedjeskyddet och bakkedjan.
3. Ta bort batterilådan och luftrenarlådan, den automatiska kopplingsmekanismen och plåtfästet för kedjeskyddet samt bromskabel för vinterbroms.
4. Skruva av avgasrörens muttrar med nyckel S-10 och vrid avgasrören nedåt.
5. Skruva av alla sex fästbultarna för motorn (först de främre)
6. Skjut ut motorn åt vänster.

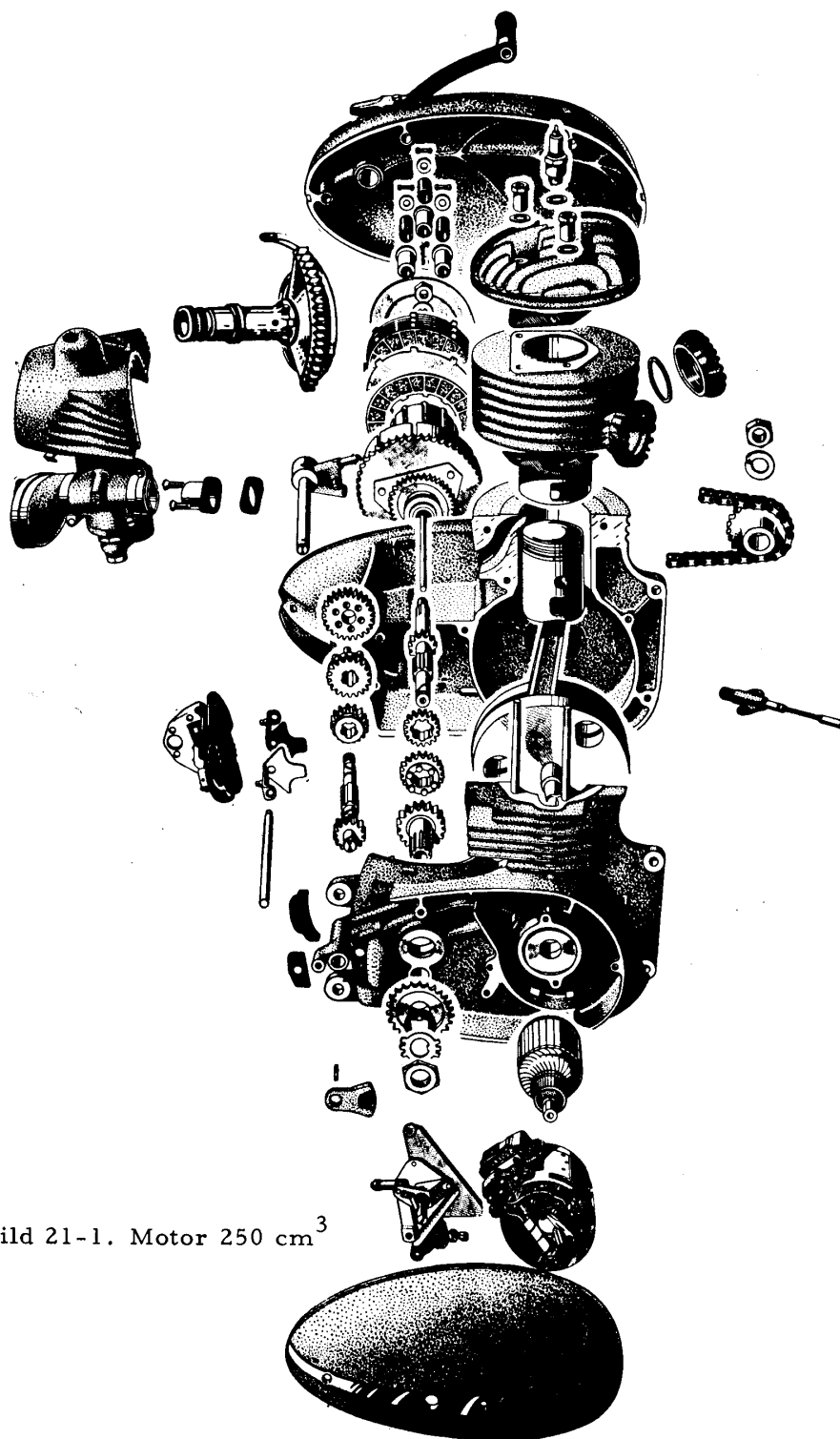


Bild 21-1. Motor 250 cm³

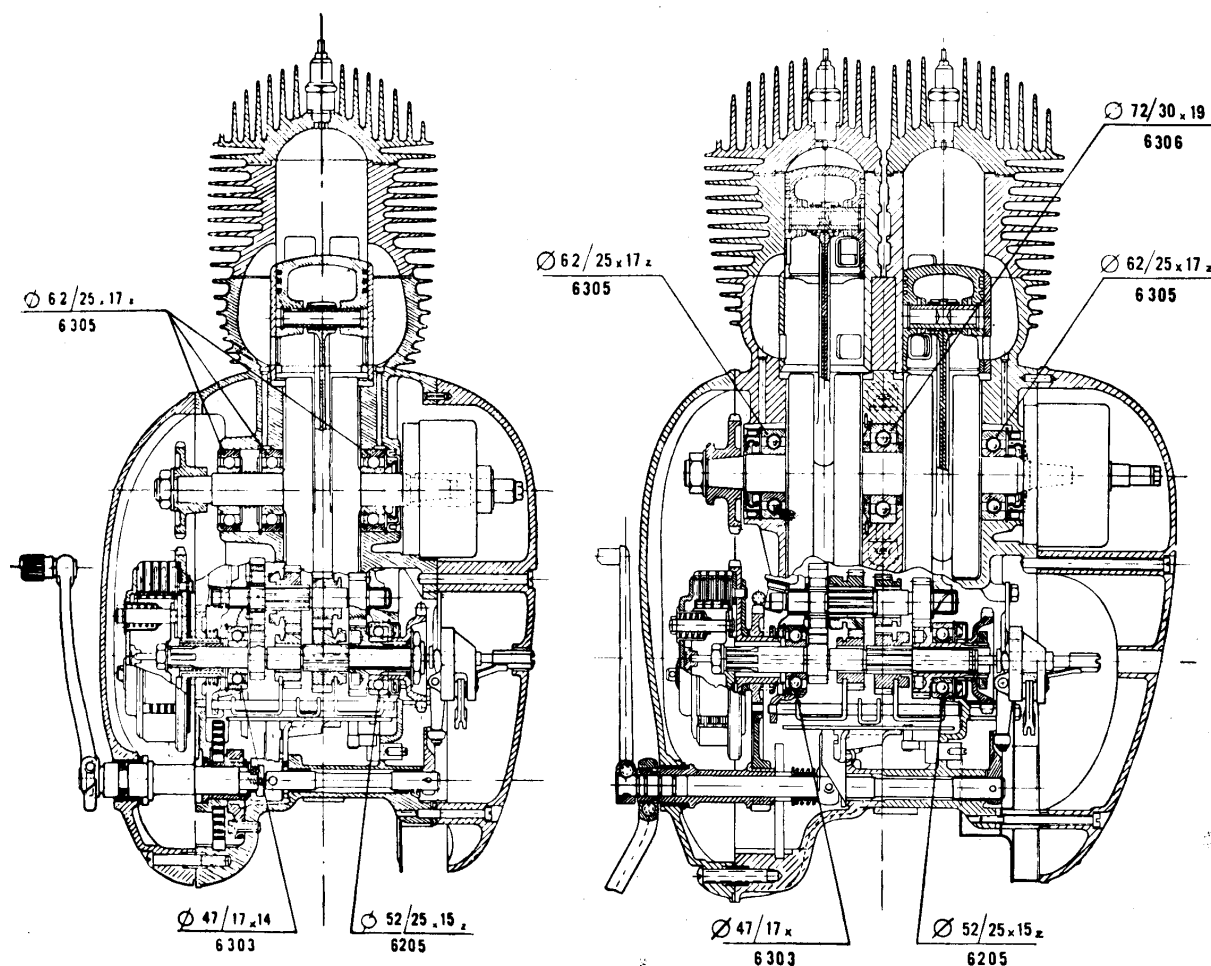


Bild 21-2.

Motor 250 cm³ i genomskärning.

Motor 350 cm³ i genomskärning.

Bilden ovan visar en motor med kolvar som rör sig växelvis. Numera har denna motor kolvar med samtidig rörelse uppåt och nedåt.

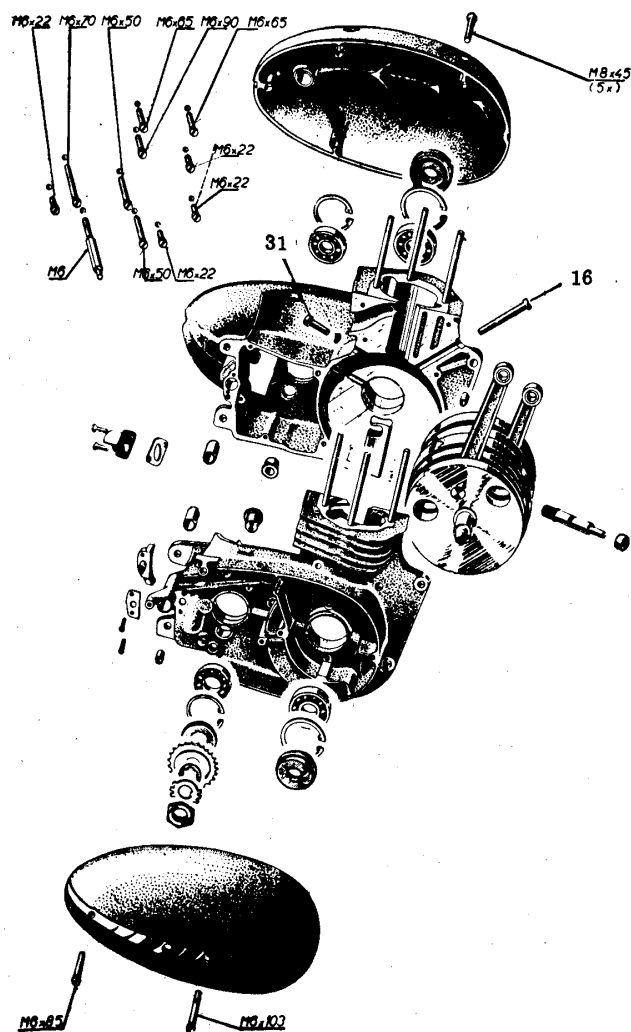


Bild 21-3. Vevhus, 350 cm³ motor

Reparationsanvisningar

Cylindertopp, cylinder och kolvar (kan tas bort utan att motorn tas ur ramen).

1. Ta bort bensintank och tändspolar, skruva av toppbultarnas muttrar och ta av cylindertopp och cylinder. För sedan kolven till dess understa läge med hjälp av kickstarten och lyft av cylindern.
2. Se till att smuts, eventuellt skadade ringar eller avlagringar inte kommer in i vevhuset. Förhindra detta genom att lägga en ren duk kring och under kolven när cylindern lyfts av. Sedan cylindern tagits bort täcks öppningen över med en ren duk, så att inga föroreningar kan tränga ner.
3. Ta av kolvringarna.
4. Ta ut kolvtappens låsringar och pressa ut tappen, på motor 250 cm³ med verktyg S-44. (På 350 cm³-motorn tas först ena sidans främre topplocks-bult bort.)
5. Om kolvtappsbusningen behöver bytas ut: använd verktyget S-43 för ut- och inpressning. Efter inpressningen brotschas bussningen mycket noggrant till $\varnothing 15 + 0,017$
 $+ 0,006$
Om kolvtapp med överdimension $\varnothing 15,1$ används, brotschas bussningen och kolvtappshålet mycket noggrant till $\varnothing 15,1 + 0,017$
 $+ 0,006$
Kolvtappsbusning med yttre överdimension finns som reservdel.
6. Använd vid hopsättningen nya packningar och kontrollera att packningen under cylindern inte täcker överströmningskanalerna.
7. För in kolvringarna i cylindern (30 mm under den övre cylinderkanten) och kontrollera spelet. Med nya kolvringar uppgår spelet till 0,2 mm; är spelet större än 0,8 mm måste kolvringarna bytas ut.
8. Passa in kolvringarna i samma spår från vilka de tagits ut.
9. Såväl kolvar som cylindrar är indelade i tre grupper, A B C. Använd alltid cylinder och kolv med samma beteckning.
10. Montera alltid kolvarna med märkpilen riktad framåt. På 350 cm³-motorn är kolvarna märkta L (vänster) och R (höger).

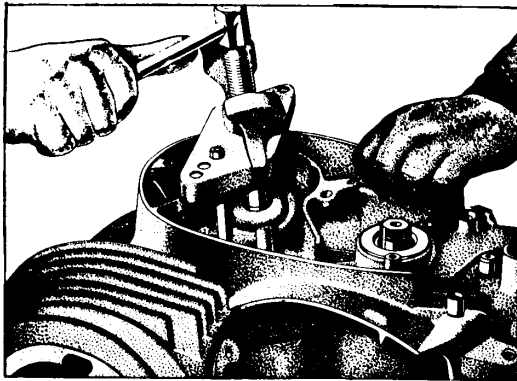


Bild 21-4. Isärtagning av vevhus-halvorna

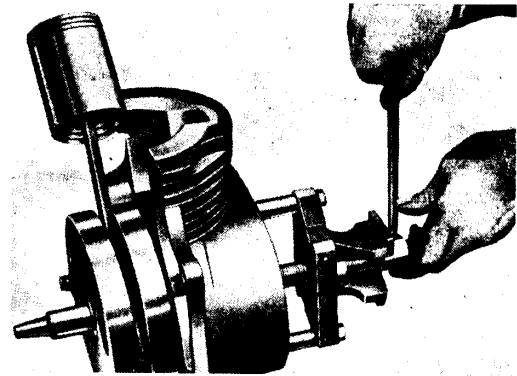


Bild 21-5. Utpressning av vevaxel

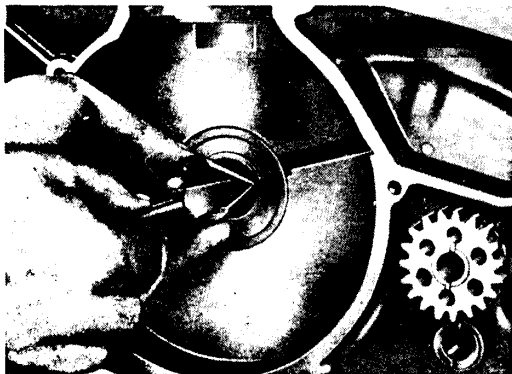


Bild 21-6. Insättning av verktyg för utpressning av kullager

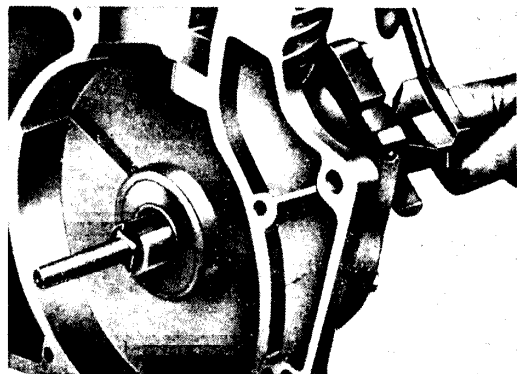


Bild 21-7. Utpressning av kullager

Vevhuset - isärtagning

1. Sedan cylinder, generator, förgasare, transmission och växlingsaxel tagits bort, knackas de två styrtapparna ut.
2. Skruva av fästbultarna och skilj vevhushalvorna från varandra med universalavdragaren S-51, som skruvas in i hålen för skruvarna (M 6) för generatorkåpan (16, 31 bild 21-4). Genom lätta slag på bakre delen av vevhuset underlättas isärtagningen, så att denna sker samtidigt överallt. På 350 cm³-motorer utskruvas främre och bakre fästbultarna (16, 31 bild 21-3) för balanspartiets mittlagerhus. Se vid isärtagningen till att vevstakarna befinner sig i övre dödpunktsläget.
3. Tag ut axeln för växelförarna, biaxeln, kugghjulen och växelförarna. Driv ut huvudaxeln med kopparhammare. Axialspelet för huvudaxel och biaxel är ofta bestämt genom en distansbricka. Se till att denna inte kommer bort (se bild 21-8).
4. Pressa ut vevaxeln ur vänstra vevhushalvan endast då så är nödvändigt. Härför används universalavdragaren S-51, som skruvas in i fästbultshålen för transmissionskåpan (M 8). Bild 21-5
5. Pressa ut balanspartiets kullager med hjälp av verktyget S-45 och tryck ut lagret med universalavdragaren S-51 inåt vevhuset. (Bild 21-6, 7). Se till att vevhuset inte skadas. Obs att mellan kullagret och tätningsringen finns en låsring. Utgående drevet med nav drivs försiktigt ut inåt huset. Mestadels stannar lagret kvar på navet till kugghjulet (enklare sätt: värm upp huset till 70 - 80°C).
6. Skruva av de fyra säkrade skruvarna för växelförarplattan och tryck ut plattan åt vänster.
7. Dra ut slitna bussningar i riktning inåt vevhuset. Efter inpressning av nya bussningar brotschas dessa till i tabellen uppgivna diametermått (Se kullager 6205, Grupp 20 Allmänt).

Anm. Biaxelbussningar med yttre överdimension finns som reservdelar.

Har lager 6205 för utgående axel lossnat i vevhuset, finns stålfoder att montera för detta i vevhuset. (jfr service-meddelande).

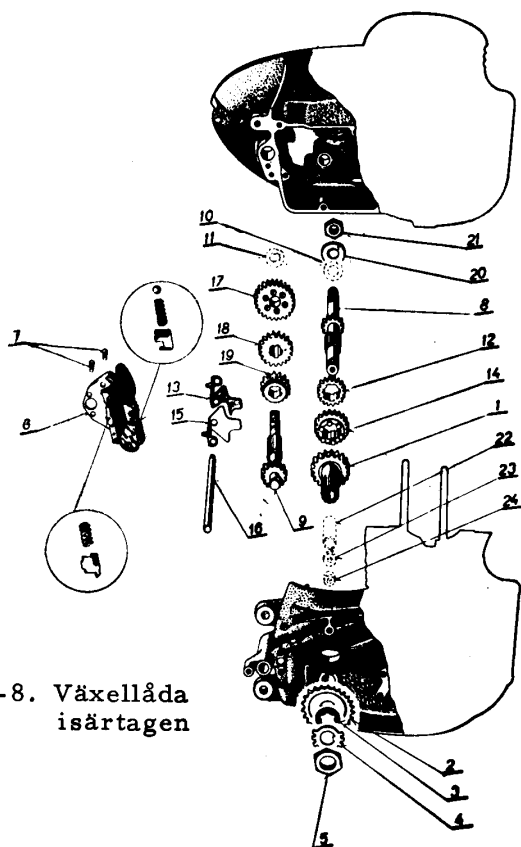


Bild 21-8. Växellåda
isärtagen

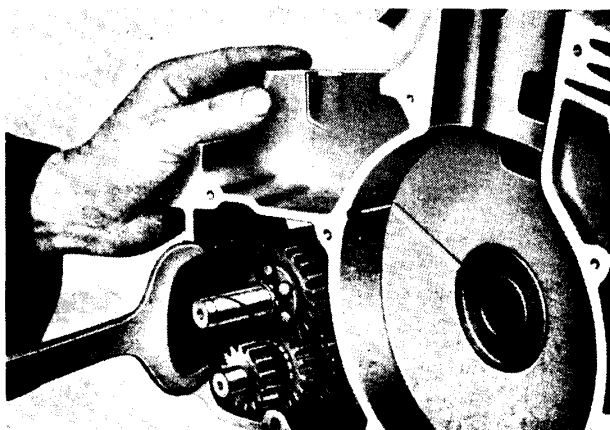


Bild 21-9. Växlarna kontrolleras.

Vevhuset - hopsättning

1. Avsyna passytorna på vevhushalvorna och planslipa dem om så behövs på en läppningsskiva.
2. Sätt på låsringarna så att smörjspåren inte täcks över. Vevhushalvorna värms upp till 70 - 80°C, sätt in kullagren och pressa in dem, tills de ligger an mot låsringarna (på motor 250 cm³ sätts först labyrinttätningen på, därefter det yttre lagret). Pressa in i högra vevhushalvan det utgående drevet, tills det ligger an mot kullagret.
3. För in huvudaxeln (8) och biaxeln (9) i vänstra vevhushalvan. Fäst vevhushalvorna provisoriskt med några bultar. Kontrollera axlarnas axialspel. Båda axlarna måste kunna vridas fritt, biaxeln med ett axialspel av 0,2 - 0,3 mm. Större spel begränsas på vänster sida genom att man lägger in stålbrickor (10, 11) mellan lagerbana och axel på vänster sida.
4. Värm upp vänster vevhushalva på nytt till 70 - 80°C och sätt in vevaxeln. (På motor 350 cm³ vrids först vevaxelns mittlagerhus i rätt ställning för fästbultarna).
5. Vrid växelförarplattan (6) i läge för 3:e växeln. Pressa in huvudaxeln (8) i lagret, sätt in huvudaxelns drev (12) samt växelföraren (13) huvudaxelns drev (14) växelföraren (15) och dennas axel (16). Sätt in biaxeldrevet (17). Skjut in biaxeldreven (18) och (19) i växelförarna (13, 15). Sätt in biaxeln (9) i dreven (19, 18, 17). Kontrollera hur växlarna fungerar, lägg i samtliga växlar medelst nyckeln S-11 bild 21-9.
6. Före hopsättningen av vevhushalvorna läggs friläget mellan 1:a och 2:a växeln in. Bestryk passytorna på vänstra vevhushalvan med tätningsmedel. Värm upp högra vevhushalvan till 70 - 80°C och lägg ihop båda halvorna (på 350 cm³ sätts mellanstycket in). Dra åt fästbultarna och sätt på tätningsringarna, tillse att dessa ej skadas vid hopsättningen. Montera de återstående motordelarna.
7. Kontrollera (med indikatorlocka) att vevaxelns axialspel är 0,3 - 0,5 mm.

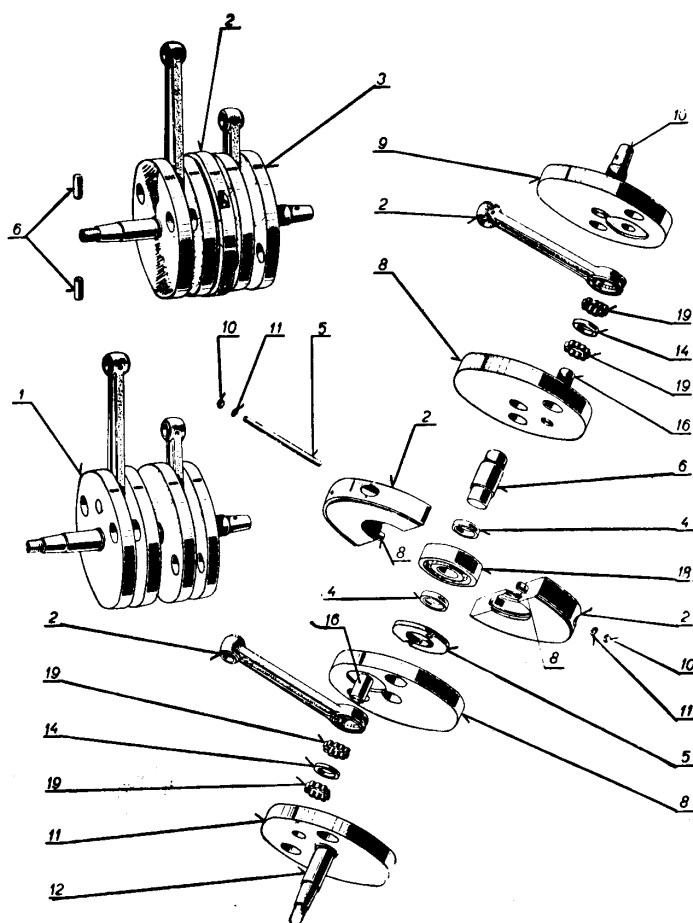


Bild 21-10.
Balansparti för
motor 350 cm³ isärtaget.

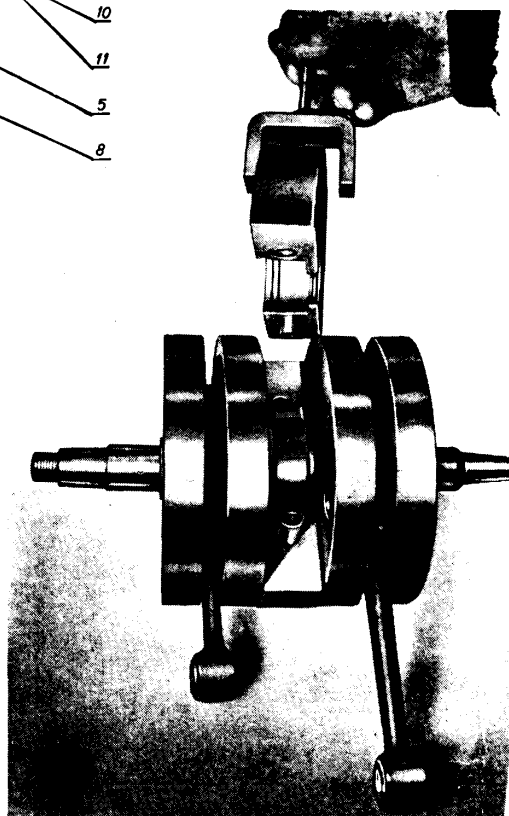


Bild 21-11. Borttagning av mittlager-
hus motor 350 cm³.

Balansparti - isärtagning och hopsättning

1. Använd en press med 3500 - 5000 kg tryck. Märk före isärtagningen balanshalvornas läge i förhållande till varandra. Praktiskt är att på motor 350 cm³ utföra märkningen genom att med vinkel dra en rits tvärs över balanspartiet i linje med axeltapparna, så att denna rits blir parallell med vevtapparnas centrumlinje. (Se också punkt 4). På motor 350 cm³ tas först mittlagerhuset av lättmetall bort (Bild 21-11).
2. Pressa vevtappen först ur den ena balanshalvan och därefter ur den andra. Denna åtgärd vidtas dock endast när så är oundgängligen nödvändigt. (Vevtappens $\varnothing$ 21,9 mm).
3. Pressa ut mellantappen på motor 350 cm³, om kullagret måste bytas ut. (Se bild 21-12 och 21-14).
4. Sätt ihop balanshalvorna enligt bilderna 21-15 och 21-18. Kontrollera inpressningen med den under punkt 1 rekommenderade ritsen.
 - a) Rengör balanspartiets olika delar grundligt. I synnerhet tapparna måste vara alldeles torra.
 - b) Axeltapparna skall pressas in i balanshalvorna så att ändarna inte kommer utanför kanten av urtaget för vevstaken. Spelet mellan mellankullagret och urtagets kant skall vara ca 0,1 mm. Vid inpressningen är det fördelaktigt att använda en distansbricka med en tjocklek av 3 mm för motor 250 cm³ och 3,35 mm för motor 350 cm³. (Distansbrickan kvarstannar i urtaget och bestämmer vevtappens rätta spel).

För att tändningen skall bli exakt, måste den högra axeltappen inställas så, att tappens styrstift visar exakt mot vevtappshålets centrum.

 - c) Pressa in vevtappen i balanshalvorna på så sätt att dess ändyta blir parallell med balanshalvornas ytor.
 - d) Fetta in och sätt in vevlagerrullarna (20 + 20 stycken) samt mellankullagret och vevstaken.
 - e) Pressa samman balanshalvorna i enlighet med den märkning, som gjordes före isärtagningen.
 - f) På motor 350 cm³ är tillvägagångssättet följande vid inpressningen av mellantappen.

Pressa in mellantappen i vänstra balanshalvan. Sätt på den vänstra distansringen. Sätt på tätningsringarna med ansatsen vänd mot lagret. Pressa på kullagret. Sätt på den högra distansringen och pressa på den högra balanshalvan.
5. Kontroll och centrering sker med hjälp av indikatorklockor. Vevstakens axialspel uppgår till 0,1 - 0,2 mm. Vevstakslagrets radialspel är 0,008 - 0,012 mm. Den tillåtna kastningen hos axeltapparna får vara högst + 0,02 mm. Avståndet mellan balanshalvornas ytter-sidor (ringansatserna) är efter sammanpressningen

på motor 250 cm ³	57	- 0,1 mm
		- 0,3 mm
på motor 350 cm ³	137,8	- 0,15 mm
		- 0,30 mm

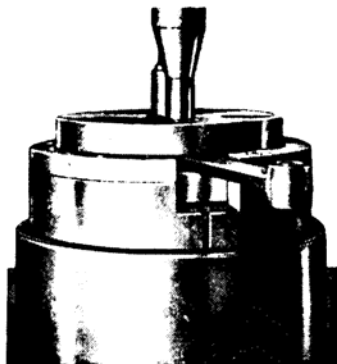


Bild 21-12.
Utpressning av vevtapp

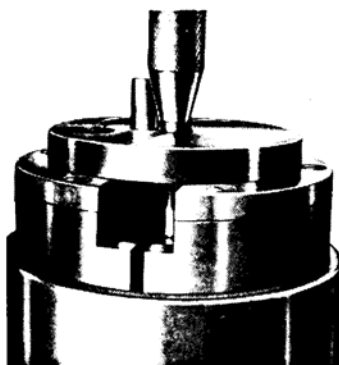


Bild 21-13.
Utpressning av
axeltapp

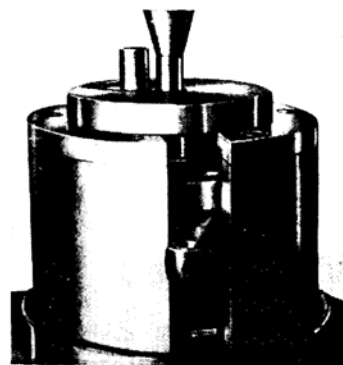


Bild 21-14.
Utpressning av mellantapp
motor 350 cm³

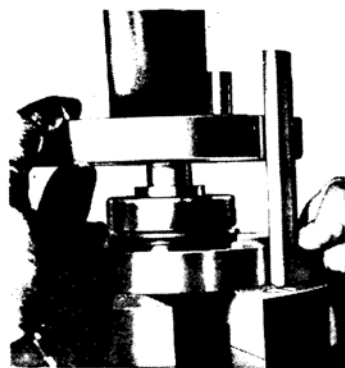


Bild 21-15.
Inpressning av mellan-
tapp motor 350 cm³
(Kontroll med vinkel)

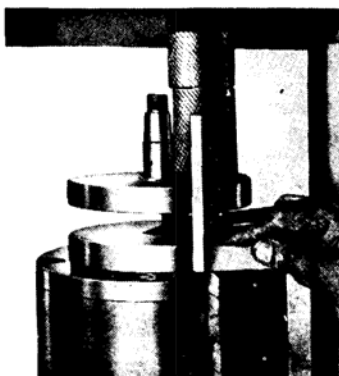


Bild 21-16.
Sammanpressning
av vevparti
(Kontroll med vinkel)

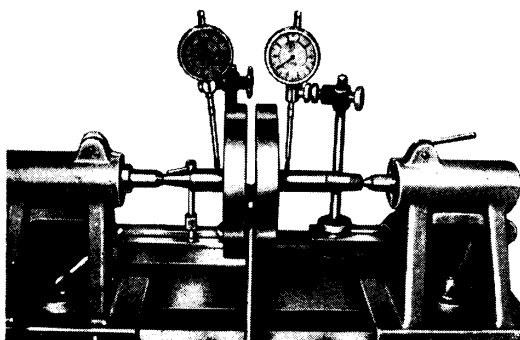
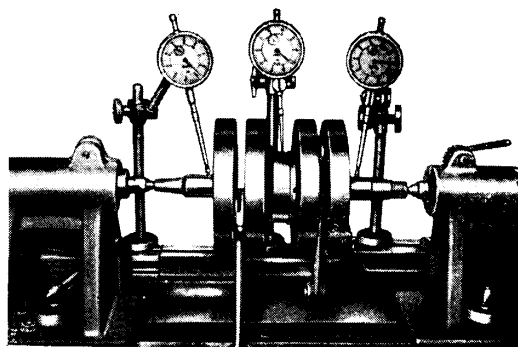
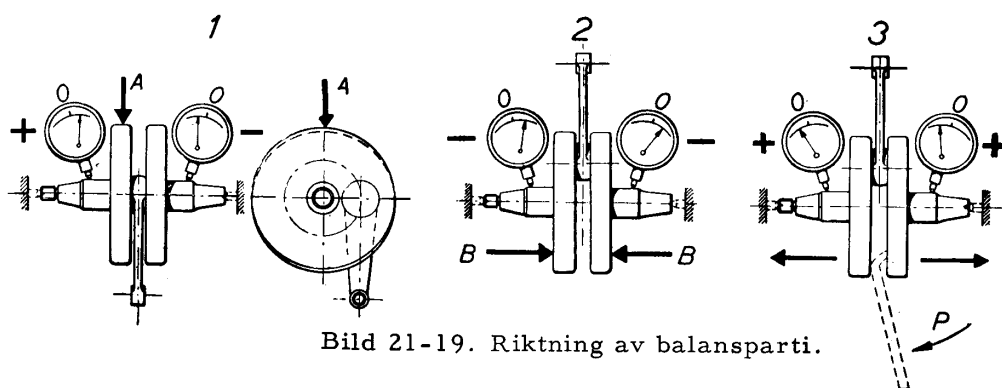
Bild 21-17. Kontroll av balansparti motor 250 cm³.Bild 21-18. Kontroll av balansparti motor 350 cm³.

Bild 21-19. Riktning av balansparti.

Riktning av balansparti

(tillåten avvikelse vid centrering: 0,02 mm).

Riktning i vertikalplanet.

- 1) Fastställ högsta punkten (+) på axeltappen.
- 2) Slå lagom hårt (+) med en kopparhammare på balanshalvan i angiven riktning (pil A, under 1, bild 21-19).

Riktning i vågplanet.

- 1) Om indikatorn visar + drar man isär balanshalvorna med en hävstång i angiven riktning (under 3, bild 21-19).
- 2) Om indikatorn visar -, klämmer man ihop balanshalvorna, t. ex. med en skruvving i angivna riktningar (under 2, bild 21-19).

Om balanspartiet är decentrerat (+ -) i vågplanet kan det inte riktas (pilarna B), eftersom avstånden från vevtappens mittpunkt till axeltappens mittpunkt är olika. I sådant fall måste vevaxeln monteras utan den föreskrivna riktningen. Avvikelsen får dock inte vara större än 0,05 mm. Skulle detta värde överskridas, måste vevpartiet bytas ut.

Tillvägagångssättet vid riktning av balanspartiet på den tvåcylindriga motorn 350 cm³ är detsamma som för 250 cm³, så att man först centrerar den första axeltappens balanshalvor och sedan den andras.

(Vid riktning av balansparti på motor 350 cm³ skall tre indikatorklockor användas), bild 21-18.

Specialverktyg

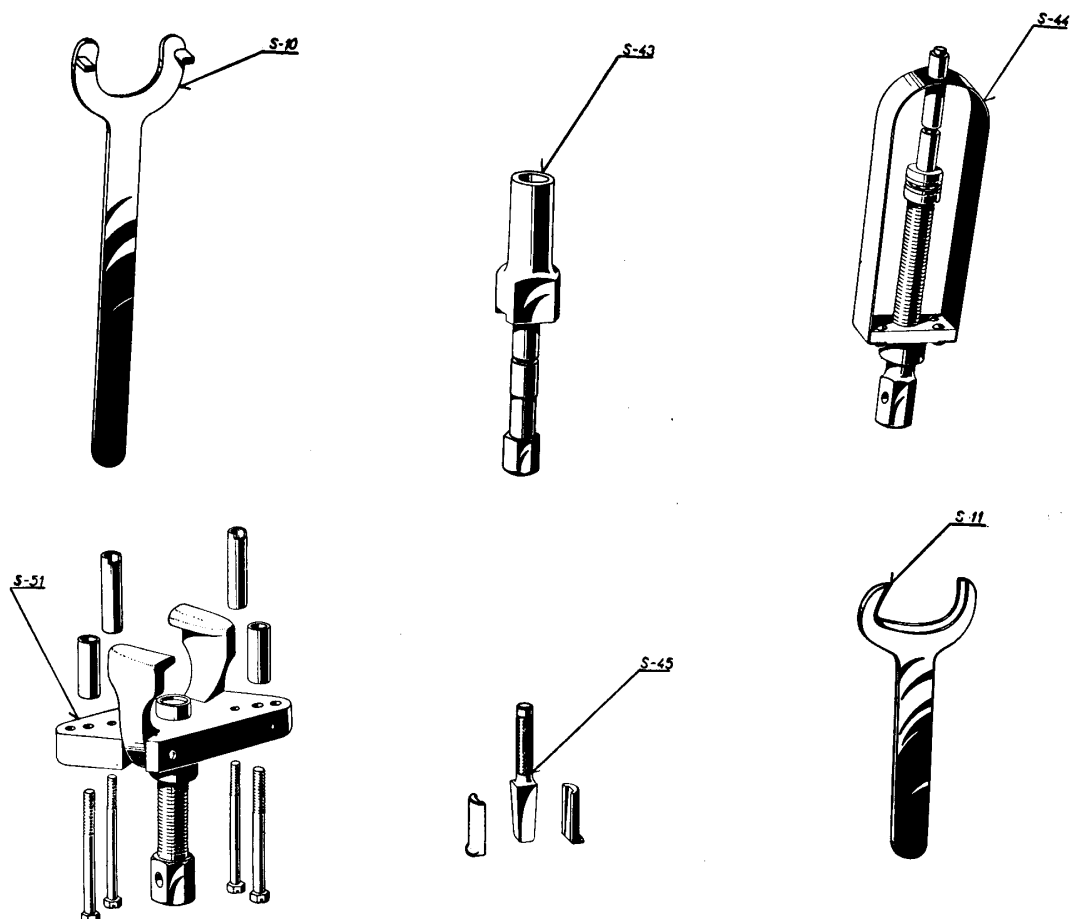
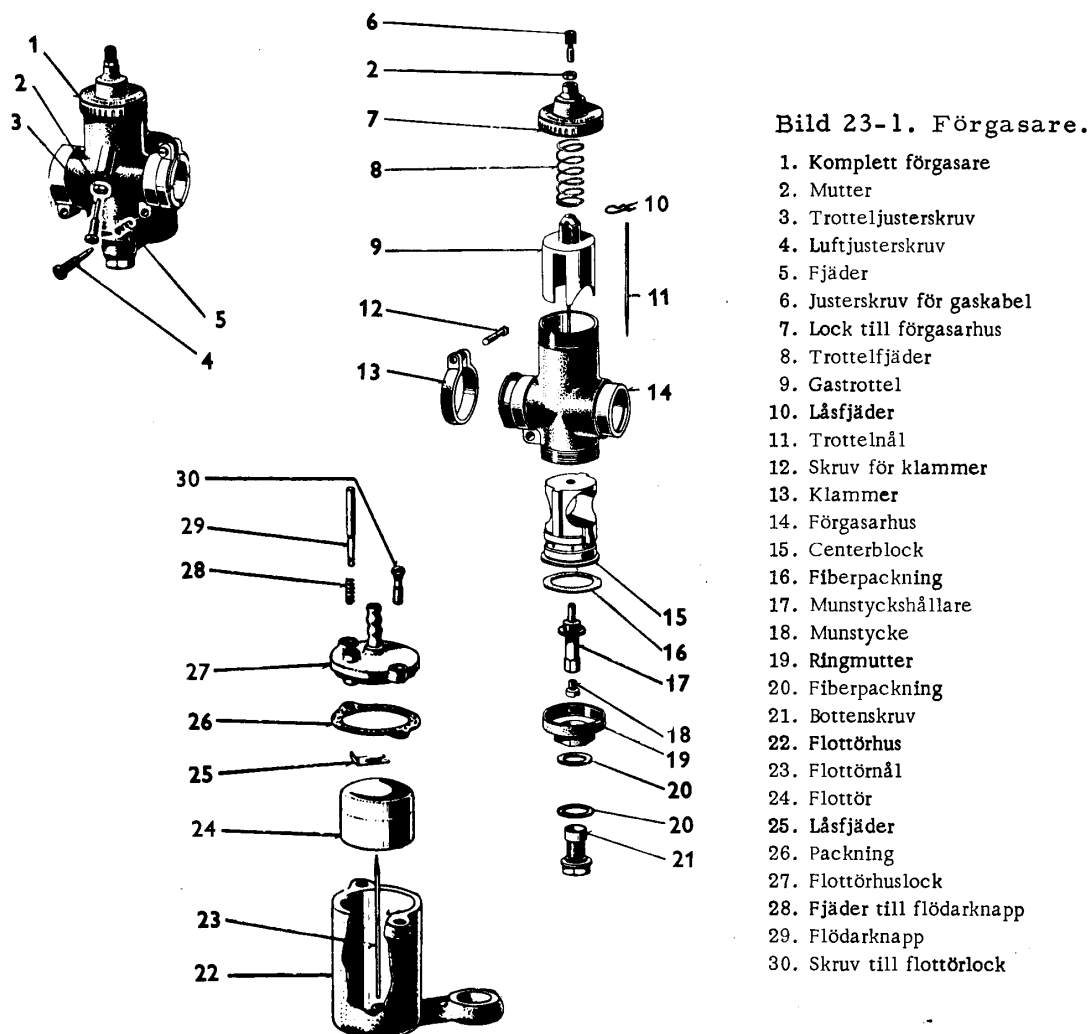


Bild 22-1.

- S 10 nyckel för avgasrörens muttrar
- S 43 utpressningsverktyg för kolvbultsbussningar
- S 44 utpressningsverktyg för kolvbultar
- S 51 universalavdragare för isärtagning av vevhushalvor, utpressning av vevpartiet ur vevhuset, för avdragning av kedjedrev mm
- S 45 utpressningsverktyg för kullager
- S 11 nyckel för kontroll av växlar

Bränslesystem



Avtagning av förgasaren

1. Lossa bränsleledningen från bensintanken.
2. Lyft av förgasarkåpan.
3. Lossa luftfilteranslutningarna till förgasaren.
4. Skruva loss fästklammerskruven till flänsröret.
5. Lossa trottelreglaget genom att skruva loss locket för förgasarhuset.
6. Skjut av förgasaren bakåt.

Förgasarjustering.

Förgasaren saknar tomgångsmunstycke. I stället finns tomgångskanal.

Tomgångsjustering

Tomgångsjustering sker dels genom en trottelsejusterskruv (3) med vilken förgasartrottelnns tomgångsläge inställes (gashandtaget skall då vara helt tillbakafört i stängningsläge).

Gaskabelns längd regleras med justerskruven på förgasarhusets lock (6).

Dels sker tomgångsjusteringen med luftjusterskruven (4), som skall från inskruvat läge öppnas ca 3/4 till 1 varv (kan variera något på olika motorer).

För lätt start av motor fordras framförallt, att tomgångsinställningen är riktig. För magrare bränsleluftblandning skruvas luftjusterskruven utåt, för fetare blandning skruvas den inåt. Med mager blandning blir motorn som regel svårstartad. Samtidigt som den rätta bränsleluftblandningen injusteras, inställes det önskade tomgångsvarvet med trottelsejusterskruven.

Huvudmunstycke

Huvudmunstycket skall vara 133 för såväl motor 250 cm³ som motor 350 cm³. Detta har fastställts genom noggranna prov. Huvudmunstycket är ej justerbart. Om en ändring är nödvändig, skall munstycket utbytas till annan storlek. Munstycket sitter i en hållare ansluten till förgasarkroppen. Munstycket åtkommes genom att lossa bottenkruven, som håller flottörhuset till förgasaren.

Trottelnål

I gastrotteln finns en trottelnål med fem hål för olika lägen. Läget fastlåses med en låsfjäder. Trottelnålen skall vara placerad i mittläget.

Rengöring av bränslesystemet

Rengöring av förgasaren sker bäst genom att den tages isär och delarna tvättas i ren bensin. Tomgångssystemets kanaler och munstycket blåses rena med tryckluft.

Obs! Använd aldrig ståltråd eller dylikt vid rengöring. Borra aldrig upp huvudmunstycket. (Utbytes vid behov)

Luftfilter

Luftfiltret är underhållsfritt och skall utbytas efter 10.000 km körning. Om filtret blivit igensatt eller skadat av fukt mm, måste byte ske tidigare.

Kontrollera att främmande föremål ej finns i gummiröret mellan filter och förgasare.

Ljuddämpare och Ljuddämparerör

Avgasljuddämpare - isärtagning

1. Skruva av fästskruven på ljuddämparens sida.
2. Dra ut ändröret.
3. Driv ut ljuddämparens insats bakåt eller dra ut den med hjälp av en 4 mm ståltråd, böjd i hästskoform och med krokar i ändarna.
4. Ljuddämparna skall göras rena var 500 mil. Detta utföres lämpligen genom att de bränns rena med blåslampa.
5. Igensatta ljuddämpare kan medföra överhettning av motorn med driftstörningar som följd.

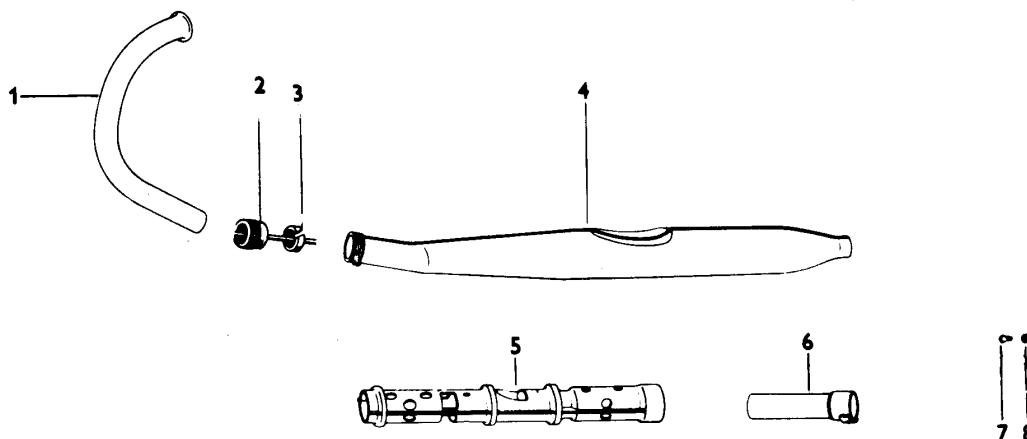


Bild 25-1. Avgasrör, ljuddämpare

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1. Avgasrör, höger | 5. Ljuddämpareinsats |
| 2. Ringmutter | 6. Ändrör |
| 3. Grafitpackning | 7. Skruv |
| 4. Ljuddämpare | 8. Mutter |

AVD 3

ELSYSTEM

Grupp 30 Allmänt

Grupp 31 Batteri

Grupp 32 Generator

Grupp 33 Startmotor

Grupp 34 Tändsystem

Grupp 35 Belysning

Grupp 36 Övrig elektrisk standardutrustning

Grupp 37 Ledningar

Grupp 38

Grupp 39 Specialverktyg

Data

	250 cm ³	350 cm ³
Generator	6 V 45 W	6 V 45 W
Strålkastarlampa	6 V 25/25 W	6 V 25/25 W
Parkeringslampa	6 V 1,5 W	6 V 1,5 W
Baklampa	6 V 5 W	6 V 5 W
Mörkerlampa	6 V 10 W	6 V 10 W
Positionslampa	6 V 3 W	6 V 3 W
Säkring	25 A	25 A
Batteri	6 V - 16 Ah	6 V - 16 Ah
Tändstift	KLG F-75	KLG F-75
Elektroдавstånd	0,5 mm	0,5 mm
Förtändning	3,0 mm	3,0 - 3,2 mm
Brytaravstånd	0,4 mm	0,4 mm
Tändspole	ZC 357 - 6 V	ZC 357 - 6 V
Kondensator (60 mm kabel, 0,25 MF)	WK 71728/200	WK 71728/200
(180 mm kabel, 0,25 MF)	WK 71728/180	WK 71728/180
(205 mm kabel, 0,25 MF)	WK 71729/C3	WK 71729/C3

Obs! Signalhorn och mörkerbelysning är ständigt kopplade till batteriet.

Kopplingsschema för såväl strömkällor som strömförbrukare samt ledningsnummer och anslutningar framgår av bild 32-2.

Generator

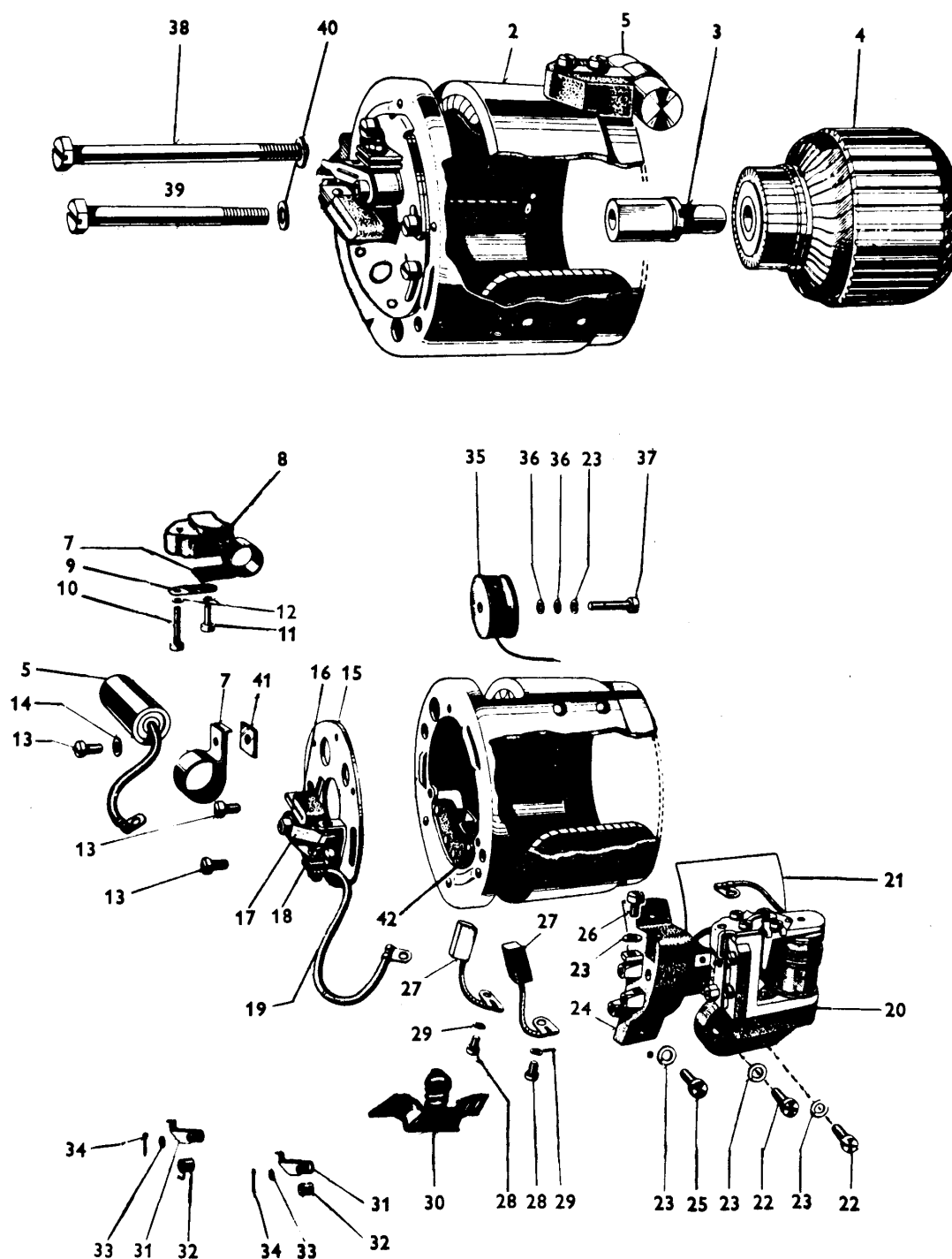


Bild 32-1. Generator och laddningsregulator.

- 2 Stator
- 3 Brytarenock
- 4 Ankare
- 5 Kondensator
- 7 Hållare
- 8 Bakelitplatta
- 9 Bricka
- 10 Skruv ECS 4x15 fzel SMS 1418
- 11 Skruv ECS 4x10 fzel SMS 1418
- 12 Låsbricka ITB 4, 3 fzel
- 13 Skruv
- 14 Låsbricka ITB 4, 3 fzel
- 15 Kontaktplatta, kompl.
- 16 Hållare med smörjfilt
- 17 Kontaktarm
- 18 Kontaktplatta
- 19 Kabel
- 20 Regulator
- 21 Isoleringsplatta
- 22 Skruv ECS 4x14 SMS 1418
- 23 Låsbricka ITB 4, 3
- 24 Kopplingsplatta
- 25 Skruv ECS 4x12 fzel SMS 1418
- 26 Skruv ECS 4x5 fzel SMS 1418
- 27 Generatorkol
- 28 Skruv ECS 3, 5x5 SMS 1418
- 29 Låsbricka ITB 3, 7 fzel
- 30 Tryckfjäder f. generatorkol
- 31 Tryckarm f. generatorkol
- 32 Fjäder
- 33 Bricka
- 34 Sprint
- 35 Motståndsspole
- 36 Bricka BRB 4, 3 fzel SMS 70
- 37 Nit
- 38 Skruv
- 39 Bult B6LS 6x50 fzel SMS 1414
- 40 Bricka BRB 6, 4x12 fzel SMS 70
- 41 Isoleringsbricka
- 42 Kolhållare

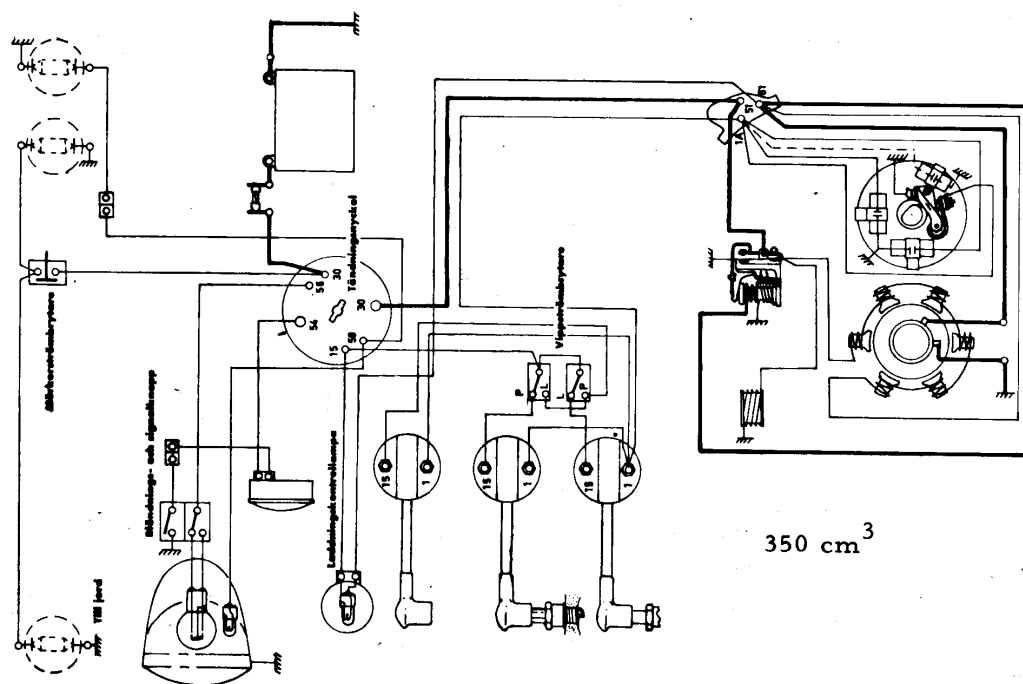
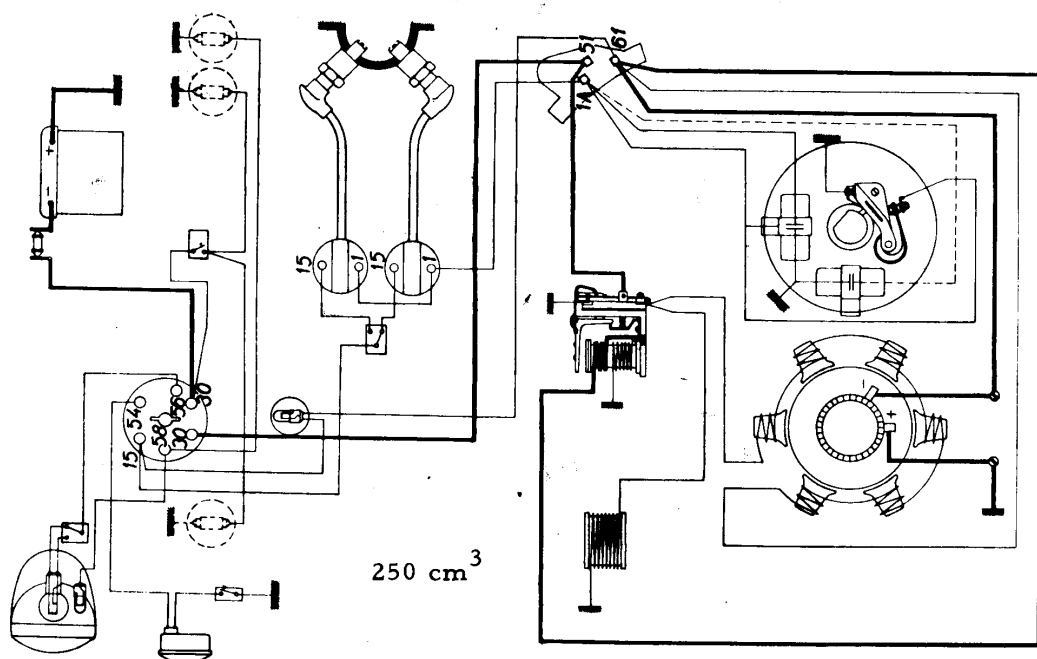


Bild 32-2. Kopplingschema.

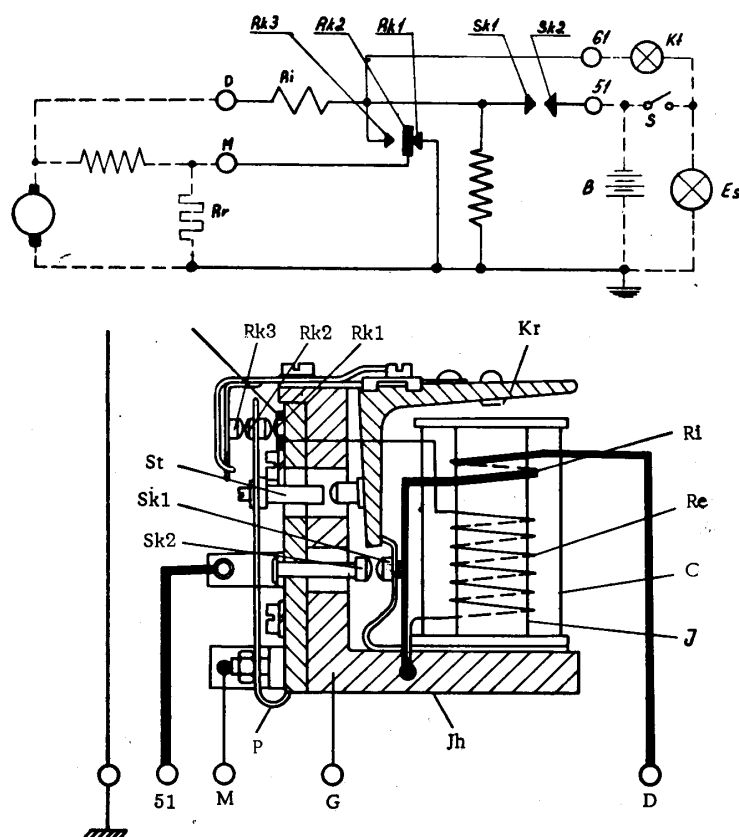


Bild 32-3. Kopplingsschema.

Kopplingsschema för enspolig regulator

D generatorpol, M kopplingspunkt för generatorns fältspolar, 6l laddningslampa, klämma, Rr motståndsspole i generatoren, Ri regulatorns strömspole, Re spänningsspole, C spole, Jh ok, Kr regulatorankare, 5l batterianslutning, St ställskruv, P fjäder, Rk1 undre regulatorkontakt, Rk2 regulatorns mittkontakt, Rk3 övre regulatorkontakt, Sk1 undre brytarekontakt, Sk2 övre brytarekontakt, Kt kontroll-lampa, Es strömförbrukare, G justermutter för regulator.

Generatoren är en sexpolig likströmgenerator 6 V 45 W vid 1500 varv. Generatorns stator är fastskruvad i motorhuset med två bultar M 6. På statorn är kontaktplatta, generatorkol samt kondensatorer fästade. Kontaktplattan kan vridas 36 grader. Brytarnocken är fastsatt på vevaxeln med skruv.

Generatorankaret är tillsammans med brytarnocken fäst på motorns axeltapp med en skruv.

Laddningsregulatorn är fastsatt direkt på statorn.

Laddningsregulatorn har till uppgift dels att koppla in generatoren då generatorspänningen överstiger batterispänningen ($6,5 \pm 0,3$ V), dels att reglera spänningen och därmed skydda strömförbrukarna för överspänning (max. spänning 7,8 - 8,1 V) och dels att koppla ur generatoren då generatorspänningen sjunker under batterispänningen och därmed förhindra att batteriet urladdas genom generatoren.

Kopplingsplattans anslutningar är märkta på följande sätt:

- 1A för anslutningen till tändspolarnas ledning
- 51 för ledningen till tändningslåset (till batteriets minuspol)
- 61 för kabelanslutningen för körning direkt på generatoren eller för anslutningen till laddningslampan.

ReparationsanvisningarBorttagning av generatorn

1. Lossa ledningarna från kopplingsplattan och ta ut generatorkolen.
2. Skruva ut de två bultar med vilka generatorns stator är fäst vid vevhuset. Använd skruvmejsel eller 10 mm hylsnyckel.
3. Dra av statorn. Se därvid till att regulatorn inte skadas.
4. Ta av brytarnocken genom att försiktigt bända med en skruvmejsel.
5. Lossa med hylsnyckel M 10 den skruv, som håller ankaret. För att förhindra att ankaret vrider sig håller man fast det med handen. Ta ut skruven.
6. Skruva in dragaren S-48 i generatorankarets gänga och vrid åt höger till dess ankaret glider av axeltappen. För att ankaret inte skall vrida sig fasthålls det med handen, bild 32-4. Lägg in ankaret så snart som möjligt i statorn, så att generatorn inte skadas och håll dessa komponenter skilda från övriga delar.
7. Rengör, om behövt, stator och ankare, särskilt från kolstoft och olja, eventuellt repareras och kontrolleras de olika komponenterna.

Insättning av generatorn

1. Rentorka axeltappens koniska ände och mitthålet på generatorankaret.
2. Sätt ankaret på axeltappen, så att axelns säkringssprint kommer i spåret på ankaret. Sätt därefter pånocken och dra fast den på axeln med skruven.
3. Sätt på statorn men se först efter, att generatorkolen avlägsnats ur sina hållare. Skjut försiktigt statorn på ankaret och centrera den. Dra försiktigt åt de två bultarna M 6. Sätt in generatorkolen i deras hållare och dränk in smörjfilten och brytarnocken med ett fett som är lämpligt för hög temperatur, avsett för strömfördelare.

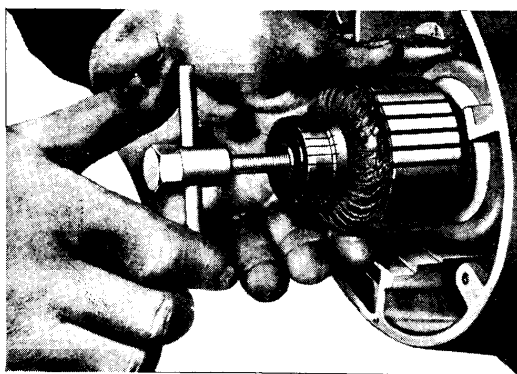


Bild 32-4. Avdragning av ankare.

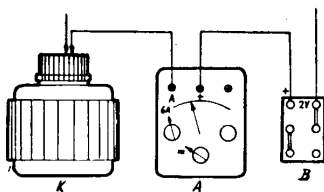


Bild 32-5

Provning för kortslutning mellan lindningarna
A mätinstrument, B batteri 6 V/16 Ah inkopplat blott på 2 V. Amperemeterutslaget måste vid en batterispänning av 2 V vara ungefär lika (c:a 2 A) för två näraliggande lameller.

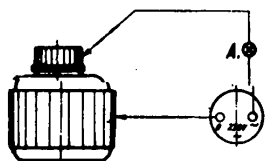


Bild 32-6.

Provning av ankarets kortslutning mot gods
A glödlampa 220 V. växelström

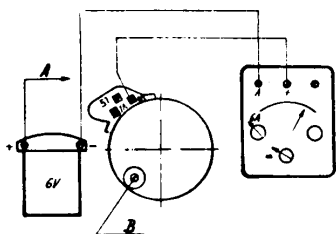


Bild 32-7.

Provning av fältspolar
A losstagen kabelsko vid reläet, B motståndsspole fråkopplas. Felfria spolar skall visa c:a 2, 3 A. Vid provning av de enskilda spolarna uppgår strömstyrkan till c:a 4, 5 A vid anslutning till ett batteri (2 V).

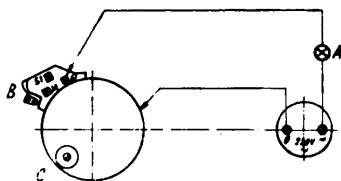


Bild 32-8.

Provning för kortslutning i fältspole mot gods
A glödlampa, B kabelsko bortkopplad vid regulatorn, C motståndsspole bortkopplas.

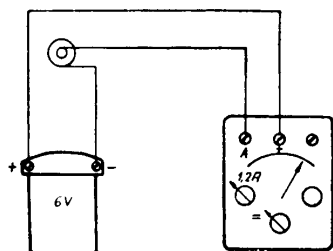


Bild 32-9.

Kontroll av motståndsspole
Ett fullgott motstånd släpper igenom c:a 0,7 A.

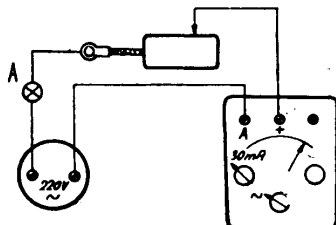


Bild 32-10.

Kondensatorprovning
A glödlampa 220 V eller glimljuslampa, likström. Kondensatorn släpper igenom c:a 20 mA.

ÖVERSYN OCH REPARATION AV GENERATOR

Generatorkolen tas ut och tvättas i trikloretylen eller ren bensin. Om de är skadade eller kortare än 8 mm, måste de bytas ut. Då begagnade generatorkol insätts, måste man se till att varje kol kommer på sin rätta plats och att kolen ligger an mot kollektorn. Kontrollera att generatorkolen kan röra sig fritt i hållarna och att isoleringen mellan hållare och generatorgods inte är skadad. Detta utförs så att man, innan kolen sätts tillbaka till batteriets minuspole, ansluter en fri ledning, med vilken man berör kolhållaren. Om en gnista då bildas mellan ledningen och hållaren, tyder detta på att hållarens isolering är felaktig, vilket beror på att en beläggning av kolstoft överbryggar isoleringen. Det räcker då med att från båda sidor grundligt rengöra isolerplattan med trikloretylen eller ren bensin. Efter rengöringen kontrolleras hållarnas isolering på nytt. Om gnistbildningen inte upphört, måste hållarna och isoleringsplattan bytas ut.

Kollektorn

Rengör kollektorn med en i trikloretylen eller ren bensin fuktad lapp. Se därvid noga till, att lappen inte efterlämnar några trådar. Om kollektorn är skadad eller för nött, svarvar man försiktigt av den 0,1 - 0,3 mm allt efter behov och spårar den på nytt. Spåren mellan kollektorplattorna skall vara åtminstone 0,5 mm djupa. För rengöring får aldrig filar eller grov smärgelduk användas, eftersom såväl generatorkolens som kollektorns livslängd då förkortas. Har lödtennet smält, skall ankaret bytas ut. Vid monteringen av generatorankaret skall noga tillses, att låsstiftet ej är för långt (ej smuts i hålet för detsamma) och skjuter ankaret skevt. Sedan ankaret fastdragits skall kontrolleras med indikatorklocka, att det ej går skevt.

(Provningsbilder 32-5 och 32-6).

Statorlindningen

Kortslutning kan ibland förekomma i statorlindningen. Om så är fallet fastställs genom att fältspolarnas strömförbrukning (motstånd) mäts, bild 32-8.

Förbind klämman 61 med pluspolen på en amperemeter och anslut instrumentets pol över batteriet till den losstagna kabelskon vid regulatorns fjäder. Motståndsspolen måste fränkopplas. I denna koppling skall amperemetern för en felfri fältspole visa en strömstyrka av cirka 2,3 A. (Alla sex fältspolarnas resistans uppgår till 2,5 ohm).

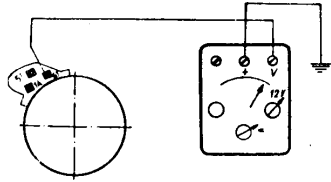
Kontrollera samtidigt, med kabelskon losstagen vid regulator och motstånd, att ingen av fältspolarna har kortslutning till generatorhusets gods. Lägg vid klämman en nätspänning över en glödlampa om 220 V 15 W (bild 32-8). Lampan får därvid inte lysa. Om den likväl gör det, måste man fastställa i vilken av spolarna kortslutning uppstått (genom att på nytt mäta de olika spolarnas resistans).

Ofta är det tillräckligt att med något verktyg avlägsna det som orsakat kortslutning mellan spole och generatorhus.

Regulatormotståndet

Se över regulatormotståndet. Detta kan vara mycket bränt. Kontrollera enligt kopplingsschema, bild 32-9. Resistansen skall uppgå till ca 9 ohm. I annat fall byts motstånden ut.

Bild 32-11

Laddningskontroll på motorcykeln

Motorn skall vara startad. Tändningsnyckeln vrids till pos. 5, säkringen uttages och fjärde växeln läggs in.

Vid en hastighet av 25 km/tim. uppgår laddningens spänning till 6,5 V och vid högre varvtal ända upp till högsta hastighet måste spänningen vara konstant och belöpa sig till 7,8 V med en tolerans av 0,3 V.

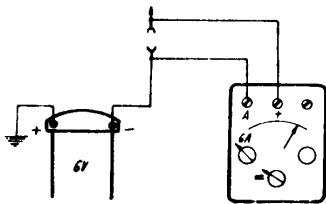


Bild 32-12

Kontroll av batteriladdning med startad motor och uttagen säkring. Vid högre varvtal uppgår laddningsströmmen till min. 2-3 A och vid påkopplad belysning till min. 1-2 A.

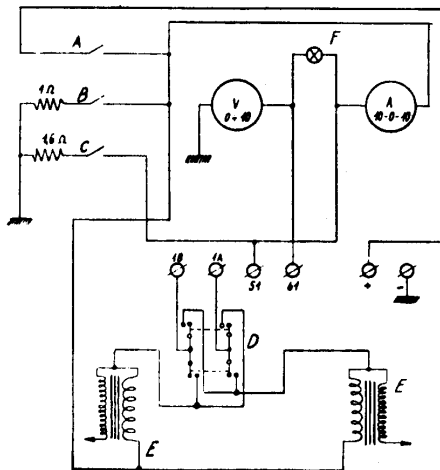


Bild 32-13

Kopplingsschema för generatorns provningsinstrument

Då pluspolen är jordad, måste ledningarna till voltmätaren och eventuellt ampere-metern växlas, när instrumenten eljest skulle visa motsatta värden. A batteri, B normal laddning (1 ohm), C överladdning (1,6 ohm), E tändspolar, F kontroll-lampa, 12 V, 1,5 W, G till tändstiftens elektrodavstånd.

Generatorledning

Kontrollera att isoleringen på ledningen mellan minuskolet och kopplingsplattan inte är bränd. Kontrollera samtidigt att ingen kortslutning till gods förekommer vid kabelskons anslutning till kopplingsplattan och vid regulatören.

Avlägsna kabelskorna från godset och se dessutom efter att muttrarna, som håller fast klämmorna, är tillräckligt åtdragna.

Inställning och kontroll av laddningsregulator

Om laddningsregulatorns inställning skall kontrolleras, då regulatören är monterad i motorcykel, förfäres enligt följande:

- a) Anslut en voltmeter mellan uttag "61" på regulatören och stomme.
- b) Starta motorn och öka varvtalet långsamt. Tillslagsspänningen skall vara $6,5 \pm 0,3$ V vid ca 1200 v/m.
- c) Koppla från batteriet genom att ta bort säkringen. Kontrollera att belysningen är fränkopplad. Öka varvtalet långsamt. Spänningen skall stiga till 7,8 - 8,1 V vid 4500 - 5000 v/m.
- d) Montera säkringen och koppla in helljus. Spänningen skall nu vara 6,7 - 7,0 V vid 1500 - 5000 v/m.

Om så erfordras justera spänningen med justermuttern. (Pos. 6 enl. bild 32-3). I övrigt skall inga åtgärder vidtas med regulatören. Om rätta värden ej kan erhållas, skall regulatören bytas ut.

Kontroll av laddningsregulator i provbänk skall utföras på motsvarande sätt. Laddningsregulatorn skall kontrolleras tillsammans med generatören.

Tändsystem

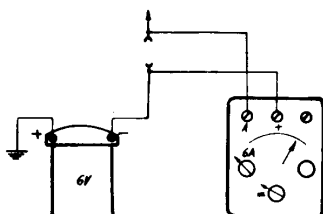


Bild 34-1.

Kontroll av instrumentens strömförbrukning:
Motorn i vila, säkring uttagen. Strömförbrukningen uppgår vid stillastående motor hos tändspolen till ca 3,5 A, hos samtliga lampor totalt 4,5 A och hos signalhornet 3,5 A.

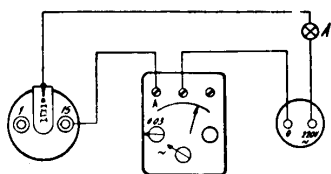


Bild 34-2.

Provning av tändspolens sekundärlindning
När lindningen är i gott stånd, visar mätinstrumentet ett utslag av ca 20 mA.
A glödlampa 220 V.

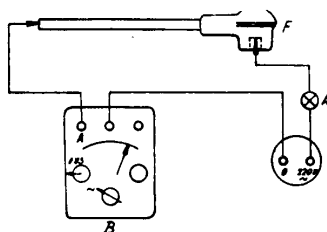


Bild 34-3.

Provning av störningsmotstånd i tändkabelns kabelsko
Vid rätt motstånd visar amperemetern B ett utslag av ca 25 mA.
F kabelsko med störningsmotstånd, A glödlampa 220 V.

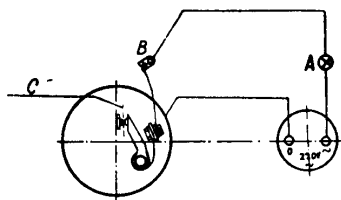


Bild 34-4.

Provning för kortslutning i brytaren mot gods
Glödlampan A får icke lysa, klämmorna 1A eller 1B fränkopplas. C mellan brytarekontaktarna inlägges ett ca 0,5 mm tjockt isoleringspapper.

T Ä N D S Y S T E M

Motorcykeln är utrustad med batteritändningssystem. Kopplingsschema för tändsystemet framgår av bild 32-2.

Tändspolarna är med en bygel fästade på ramen under bensintanken.

Tändningskontakten är fästad på vänster gaffelben och fördelar strömmen från generatoren eller batteriet till de olika strömförbrukarna. Den röda kontrollampan vid tändningskontakten lyser, då tändningen är påslagen, och slocknar då generatoren börjar ladda batteriet.

Kontakten har följande anslutningar.

Anslutning	30	strömbrytare för mörkerkörningsbelysning
"	30	generatoranslutning 51
"	54	signalhorn
"	56	bländnings- och signalknapp på styret
"	58	baklykta och parkeringslykta
"	15	laddningskontrollampa, vippströmbrytare för tändspolar

Tändstift: K L G F-75

Anm.

Under inkörning användes lämpligen tändstift med lägre värmevärde (KLG F-70).

Översyn och reparation av tändsystemetTändspolarna

Tändspolarna är med bygel fästade på ramen under bensintanken. Håll tändspolarna rena från damm och smuts. Se också efter att tändstiftskablarnas anslutningar och lödningar är felfria. I övrigt behövs inget underhåll. Om fel uppstår i en tändspole byts denna mot ny.

- a) Kontroll av primärlindningen kan, när spolen är monterad på maskinen, göras snabbast enligt bild 34-1.
När motorn står stilla och avbrytarkontakterna är slutna, är strömförbrukningen ca 3,5 A.
Är strömförbrukningen större, betyder detta, att överslag uppstått. Tändspolen måste då bytas. Om förbrukningen är mindre än 3,5 A, skall kabelanslutningen på spolens lock kontrolleras.
- b) Sekundärlindningen kontrolleras enligt bild 34-2. Om lindningen är felfri skall strömförbrukningen uppgå till ca 20 mA. Observera att man genom denna mätning inte med säkerhet kan konstatera, att lindningen är felfri, eftersom en störning inte behöver visa sig enbart i strömförbrukningen.
- c) Störning i kabelsko kontrolleras enligt bild 34-3.

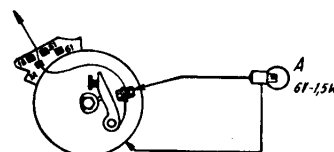
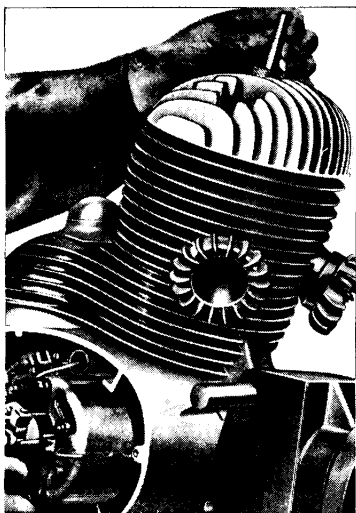


Bild 34-5.

Inställning av förtändning

Bild 34-6.

Inställning av brytarekontakterna.
Till vänster generatorn, till höger A
glödlampa 6 V - 1,5 W. Vid intryckt
tändningsnyckel vrids vevaxeln runt,
eventuellt med hjälp av kickstartarmen.
Momentet då kontaktarna sluter signaleras
av glödlampan.

Kondensatorer

Se över ledningarna till kondensatorerna och rengör dem från smuts. Om kraftiga gnistor uppträder mellan bryterspetsarna, då man drar motorn runt, är ledningarna till kondensatorerna antingen avbrutna eller dåligt anslutna (man ruckar en smula på ledningarna under motorns kringvridning). Om störningen inte kan lokaliseras, måste kondensatorbyte ske. Provnings av kondensator utförs enligt bild 32-10.

Om kraftiga gnistor uppstår vid brytarkontaktarna, när motorn går, är orsaken sannolikt genomslag i kondensatorerna eller kortslutning till gods.

Brytarkontakter

Brytarkontaktarna provas beträffande kortslutning mot gods enligt bild 34-4. Brända eller skadade brytarkontakter utbytes. Vid montering av nya brytarkontakter skall tillses att kontaktytorna ligger plant mot varandra. Ev. erforderlig justering sker på den fasta kontaktens hållare med specialverktyg för detta ändamål.

Inställning av förtändning

1. Skruva in i tändstiftshålet verktyg S 46 för bestämning av förtändningen. Man kan också använda en rak ståltråd, som försetts med märken (bild 34-5).
2. Vrid vevaxeln i motorns arbetsriktning (åt höger), tills kolvens övre dödpunktläge nåtts.
3. Mät i detta läge avståndet mellan brytarkontaktarna med bladmått och justera med ställskruven till 0,4 mm.
4. Vrid vevaxeln tillbaka (åt vänster), så att kolven sänks, för motor 250 cm³ 3,0 mm under övre dödpunktsläget, för motor 350 cm³ 3,0 - 3,2 mm under övre dödpunktsläget.

5. Just i detta läge skall tändningen ske, d.v.s. brytarkontakterna skall börja öppna, då vevaxeln vrides i rätt riktning. Spelet skall då vara max. 0,05 mm. I specialverkstäder utförs inställningen med hjälp av tändningslampa enligt bild 34-6.
6. Om förtändningsläget är för stort eller för litet så lossa de båda skruvar med vilka brytarplattan är fäst vid statorn. Justera därefter tändningsläget genom att vrida kontaktplattan åt höger (spelet minskas) eller vänster (spelet ökas).
7. Dra åt skruvarna och vrid motorn runt några gånger, medan en sista kontroll företas.

Störningar i tändningssystemet

Fel:

Motorn tänder inte eller stannar plötsligt.

Åtgärd

1. Kontrollera batteriets säkring och anslutningar. Ta bort kablar från tändstiften. Håll kabeln på ett avstånd av 4-5 mm från cylindertoppen. Vrid motorn runt med kickstarten eller öppna och slut omväxlande brytarkontakterna.
2. Om gnistor bildas mellan gods och kabel sök felet hos tändstiften eller dämpmotstånden (kabelskorna).
3. Om ingen gnista uppstår, kontrollera om tändspolen har spänning d.v.s. om anslutning 15 är strömförande. Om så är fallet går felsökningen vidare enligt nedan.
4. Kontrollera på nytt tändstiftskablarna och deras kabelskor.
5. Kontrollera och rengör brytarkontakterna. Byt eventuellt ut dessa. Tillkoppla tändningen och se efter om gnistor bildas. Uppstår ingen gnistbildning mellan brytarkontakterna, kan orsaken vara felaktig spole (bytes) - kontroll enligt bild 34-1, 34-2 och 34-3 - eller felaktiga kondensatorer (bytes) - kontrollprovning enligt bild 32-10 - eller kortslutning i brytatisoleringen - kontrollprovning enligt bild 34-4.

Uppstår gnistbildning mellan brytarkontakterna, så kan orsaken vara felaktig spole (sekundärlindningen skadad); måste bytas. Felaktig kondensator (anslutningen eller kabeln avbruten); måste bytas.

Kontroll av tändningskontakten

Det vanligaste felet är ledningsbrott vid tändningskontaktens anslutningar. Kontrollera kontinuerligt anslutningarna. Vid fel bör först och främst batterikabelns anslutning och säkring vid batteriet kontrolleras. Därefter undersöks anslutning 30, sedan anslutning 54 och så de övriga. Kontrollen kan lämpligen göras med en provningslampa, som ansluts till kontakt och gods. Direkt kortslutning med kabeln bör undvikas. Om lampan inte lyser vid en sådan kontroll, måste tändningskontakten bytas.

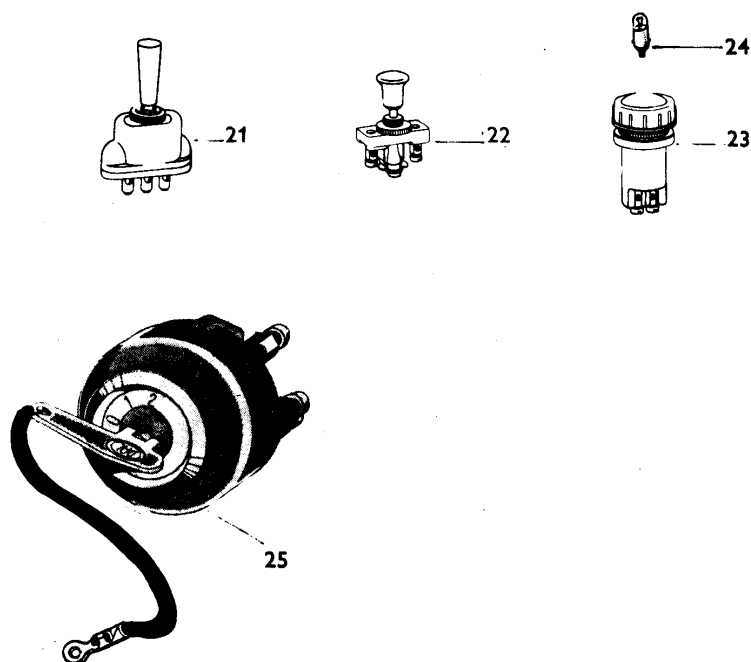


Bild 34-6. Tändningskontakt m. m.

- 25 Tändningskontakt
- 21 Vippströmbrytare för tändspolar
- 22 Strömbrytare för mörkerlampa
- 23 Laddningskontrollampa
- 24 Glödlampa

Batteriet 6 V 16 Ah är en blyackumulator. Batteriet sitter i en låda på vänstra sidan och är anslutet med pluspol till jord. I en bakelithylsa intill batteriet finns en 25 A säkring.

Före varje ingrepp i den elektriska utrustningen skall säkringen vid batteriet tas ut.

Belysning

Till belysningsströmkretsen är kopplade:

Strålkastarlampa 6 V 25/25 W, bakljuslampa 6 V 5 W, parkeringslampa 6 V 1,5 W, mörkerlampa fram 6 V 10 W, positionslampa bak 6 V 3 W.

En 25 A säkring är placerad i hållare på ledningen vid batteriet.

All belysning utom mörkerbelysningen, som liksom signalhornet är kopplad direkt till batteriet, är kopplad över tändningskontakten, vilken också utgör huvudströmställare.

Kopplingsschema för belysningsströmkretsen framgår av bild 32-2.

Före varje ingrepp i elektriska systemet skall säkringen tas bort.

Huvudstrålkastaren justeras enligt följande: lossa knappen i strålkastarringen och för knappen framåt eller bakåt, varvid reflektorn svängs. Skruva åter fast knappen efter justeringen.

Inställning av ljuset görs på följande sätt: ställ motorcykeln, belastad med föraren i sadeln, 5 m från en lodrät vägg eller skärm.

Gör ett märke på väggen i höjd med mittpunkten på strålkastarglasets. Koppla på strålkastarens helljus. Ljuskäglans mitt skall då ligga 2 cm under märket på väggen; för halvljuset skall den tydliga gränsen mellan ljus och mörker på väggen ligga minst 5 cm under helljusets mittpunkt. Helljuset skall ge 1 1/2 lux på 100 m.

Övrig elektrisk standardutrustning

JUSTERING AV SIGNALHORN

Signalhornet justeras bäst om det tas av från motorcykeln. Spänn fast hållaren i ett skruvstycke. Dra åt alla skruvar, som håller fast huven. Hornet stäms med den färgmärkta skruven på baksidan.

Justering och kontroll av mörkerkörningsbelysning utföres enl. anv. i TO.

Ledningar

Ledningarna till strålkastaren, huvudströmbrytaren och laddningskontrolllampan kan lossna i sina fästen och brytas, där lödningen slutar.

Detta förhindras enligt följande:

- a) Se till att överskottslängden ca 100 mm alltid ligger framme vid styrhuvudet.
- b) Korta av lödändarna och skruva fast kablarna med minsta möjliga lödning.
- c) Dra efter och lås skruvarna med lackfärg.
- d) Kablarna och deras anslutningar är lättast åtkomliga, sedan strålkastaren tagits av.

Specialverktyg

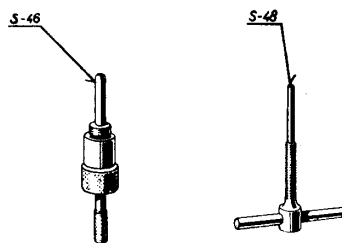


Bild 39-1. Specialverktyg.
S-46 Kontrollmått för tändning.
S-48 Avdragare för generatorankare.

AVD 4

KRAFTÖVERFÖRING

Grupp 40

Grupp 41 Koppling

Grupp 42

Grupp 43 Växellåda

Grupp 44

Grupp 45 Kedjor

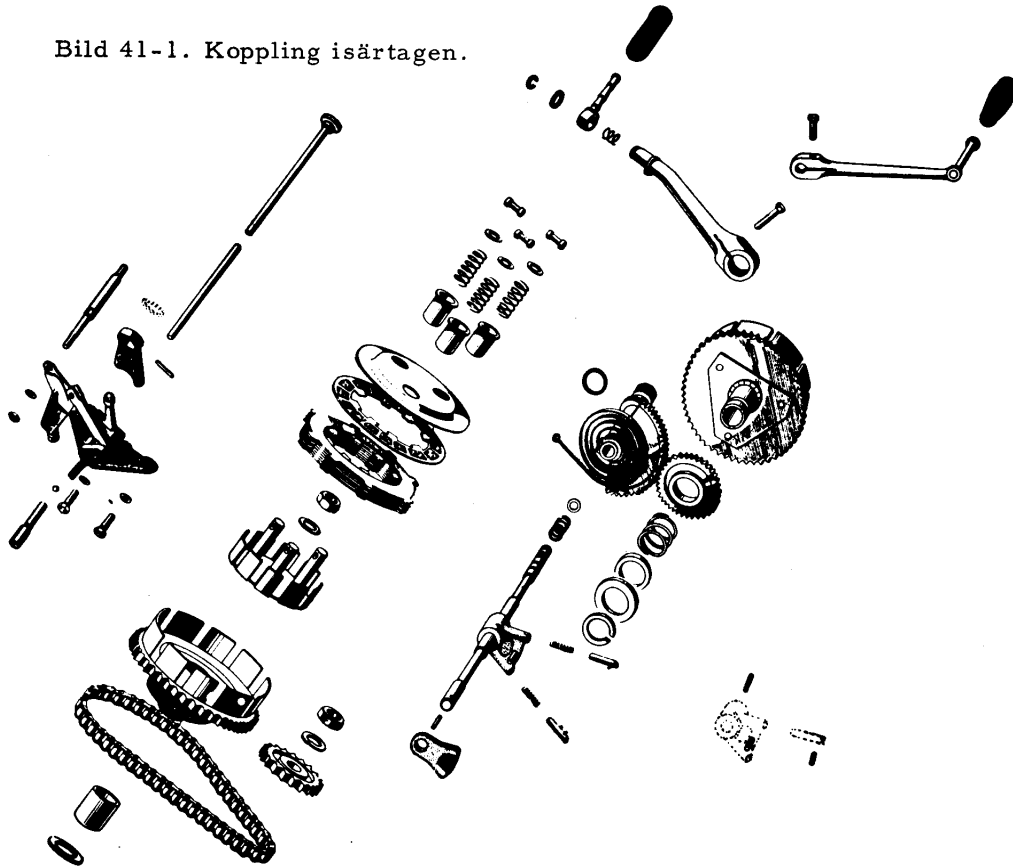
Grupp 46 Specialverktyg

Grupp 47

Grupp 48

Grupp 49

Bild 41-1. Koppling isärtagen.



Koppling

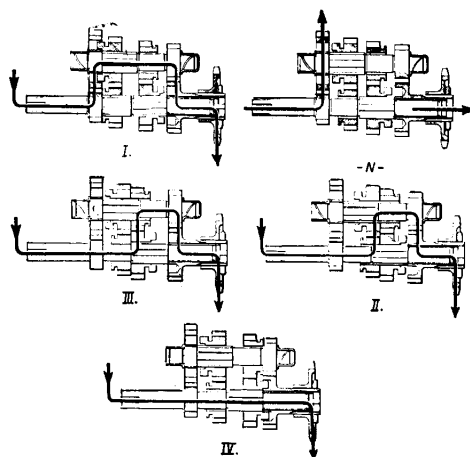


Bild 41-2.
Växelmekanism.

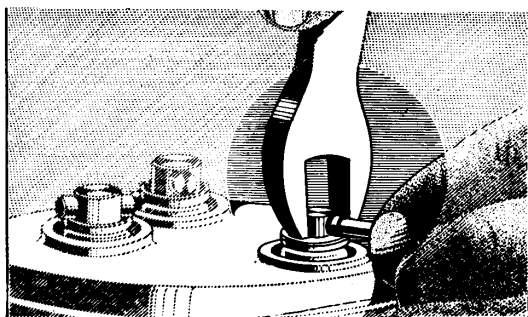


Bild 41-3. Uttagning av sprinten till kopplingsaxeln.

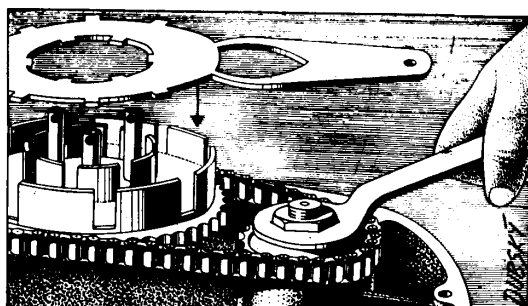


Bild 41-4. Låsning av kopplingen och lossning av kopplingsmuttern.

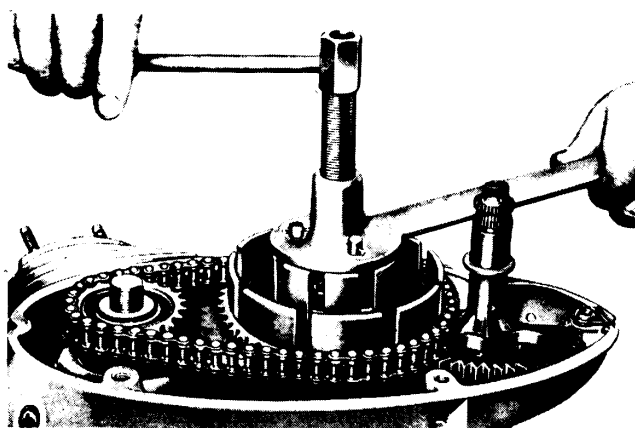


Bild 41-5. Avdragning av lamellcentrum.

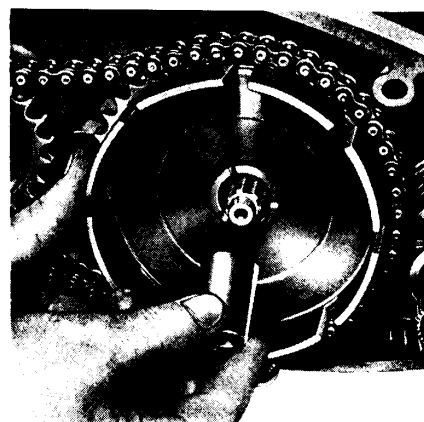


Bild 41-6. Uttagning av kopplingsbussning.

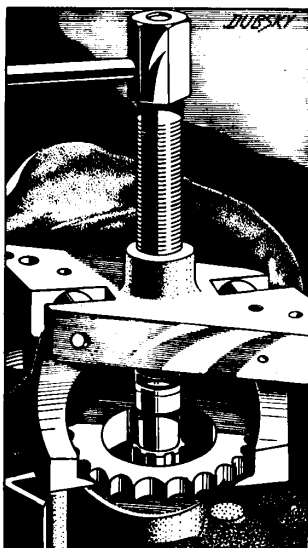


Bild 41-7. Avdragning av utgående kedjedrev.

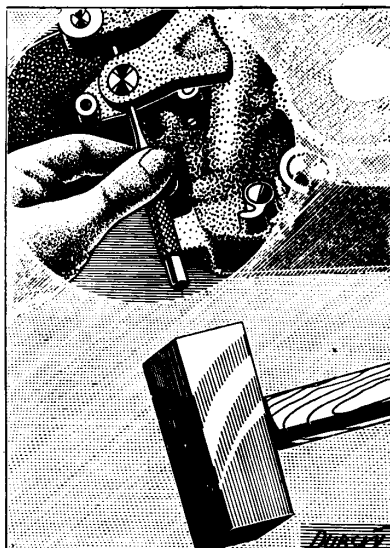


Bild 41-8. Utnackning av sprinten för urkopplingskammen.

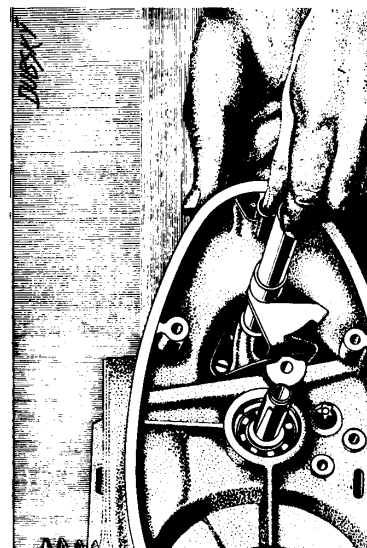


Bild 41-9. Montering av växlingsaxeln med verktyg S-49.

ISÄRTAGNING OCH HOPSÄTTNING AV KOPPLING

(Kopplingen kan tas bort utan att motorn tas ur ramen).

1. Lägg in 1:a växeln och tappa av oljan.
2. Ta bort växelspaken, kickstartspedalen och transmissionskåpan (på vänster vevhushalva).
3. Tryck ner kopplingsfjädern och ta ut sprintarna, kopplingsskivorna och kopplingsstångens yttre del.
4. Lås kopplingen med verktyget S-5 och skruva av kopplingsmuttern och, om så behövs, även muttern till motordrevet med nyckel S-16 (bild 41-4).
5. Ta av kopplingens lamellcentrum. Använd verktygen S-42 och S-42 a, om så behövs (bild 41-6).
6. Skjut ut distanshylsan och ta av kopplingsdrevet samtidigt med kedjan (kedjan lossas över motordrevet). Obs, distansbrickan under kopplingsdrevet!
7. Med universaldragaren S-51 dras motordrevet av. Med samma avdragare kan också utgående kedjedrevet tas av (bild 41-4 och 41-7).
8. Kickstartsegmentet och hastighetsmätarens drivning kan tas ut, sedan kopplingen tagits isär.
9. Ta bort växlingsaxeln med spärrhake efter att ha knackat ut stiftet till urkopplingskammen (verktyget S-15). När man sätter tillbaka dessa delar, skall axialspelet för växlingsaxeln begränsas med distansbrickan för urkopplingskammen (spel 0,2 - 0,3 mm) (bild 41-8).
10. Montera växelspaksystemets växlingsspärrhake med verktyget S-49 (bild 41-9).
11. Kontrollera att kopplingsskivorna ligger an med hela sin yta.
12. Använd ny papperspackning, när transmissionskåpan sätts på.

Anm

Kickstartpedalens läge skall kontrolleras och ev. injusteras. Pedalens yttre del skall i övre läget stå i jämnhöjd med främre kanten på batterilådan. Dra efter kickstartpedalens låsbult ordentligt. (Vaden på en på fotpinnarna stående förare skall ej kunna bringa kicksegmentet i ingrepp).

JUSTERING AV KOPPLING

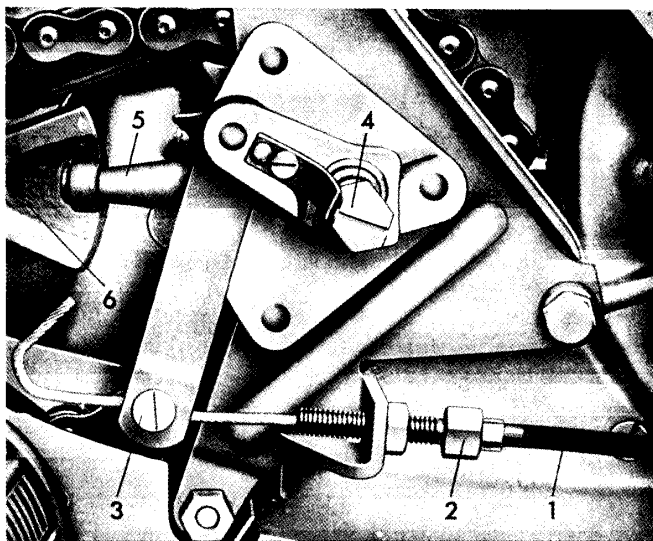


Bild 41-10. Justering av koppling.

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1) Kabel från kopplingshandtaget på styrstången | 5) Rulle för automatiska kopplingen |
| 2) Justerskruv för denna | 6) Nock för automatiska kopplingen |
| 3) Fästskruv | |
| 4) Justerskruv för automatiska kopplingen | |

Om man under körning märker, att kopplingen slirar, kan detta fel mestadels avhjälpas genom att vrida justerskruven (i högra transmissionskåpan) $1/6$ eller $2/6$ varv åt vänster. Då och då bör man dessutom justera såväl den automatiska som den manuella kopplingsanordningen, vilket tillgår på följande sätt:

1. Justerskruven (2) för kopplingskabeln skruvas in, varvid handtaget och den automatiska urkopplingsarmen (5) lösgöres.
2. Nocken (6) och rullen (5) rengöres med bensin eller fotogen.
3. Därefter vrids justerskruven (4), tills man erhållit ett spel mellan rullen (5) ochnocken (6) av 0,1 - 0,3 mm.
4. Med ställskruven för den manuella urkopplingsanordningen (2) göres sedan en efterjustering, så att kopplingshandtaget får ett spel av 2 - 3 mm.
5. Nocken (6) och rullen (5) smörjes lätt med fett.

Växellåda

För isärtagning och ihopsättning av växellådan redogörs i AVD 2 Motor grupp 21 Motorkropp under rubriken "Vevhuset - isärtagning" och "Vevhuset - hopsättning".

Toleranser m m för axlar, bussningar och lager återfinns i AVD 2 Motor grupp 20, Allmänt.

Kedjor

Primärkedja 3/8x7/32" dupl

Sekundärkedja 5/8x1/4"

Avtagning och påsättning av kedjeskydd och kedja

Ta av höger generatorkåpa. Lossa kedjeskyddets bägge halvor från varandra och öppna dem. (Obs. Innan skruven kan lossas, måste låssprinten dras ur). Vrid fram kedjan så att kedjelåset blir åtkomligt och ta av det med hjälp av tång eller skruvmejsel. Dra av kedjan, lossa skruven för inspektionsluckan och dra ut kedjeskyddets bägge halvor bakåt, en i taget.

Kedjan sätts på så här: lägg den öppnade kedjan på växellådsdrevet och fäst järntrådar i dess ändar. Dra med järntråden kedjan genom den övre hälften av kedjeskyddet och skjut in detta mot motorn. Lägg därefter kedjan på det bakre kedjehjulet och håll den på plats med järntråden, så att den inte faller tillbaka ner i kedjeskyddet. Dra andra ändan av kedjan genom undre halvan av skyddet och skjut in detta mot motorn. Lägg övre kedjeändan på bakre kedjehjulet och förena båda ändarna med kedjelåset. Låset skall ligga med låsfjäders slutna del i omloppsriktningen (framåt).

Anm

Gummitätningarna på övre och undre halvorna av kedjeskyddet påsättes och kontrolleras innan kedjeskydden skjuts in. Förena båda halvorna med bulten och säkra med låssprinten.

Vid utbyte av kedjan behöver inte kedjeskyddet tas av helt. Det är nämligen försett med en fällbar, bakre del. Man behöver endast lossa den bult, som håller fast denna del vid det övriga kedjeskyddet. När bulten lossats, fälls den bakre delen ned, och den nya kedjan fästes vid den gamla med låset och dras därefter med hjälp av den gamla kedjan in i sitt läge.

Sträckning av sekundärkedjan

Stickaxeln lossas genom att man skruvar av muttern för stickaxeln och muttern för kedjehjulsbussningen. Lossa därefter de yttre justermuttrarna på kedjesträckarna, dra åt inre låsmuttrarna. Försök aldrig dra åt dessa muttrar med våld, då gängorna lätt kan skadas. Sedan man justerat kedjan, dras låsmuttrarna och de övriga muttrarna för stickaxeln åt. Vid rätt justerad kedja, motorcykeln obelastad, skall det totala spelet vara 4 cm (min. spel). (Lika med öppningens diameter). Kontrollera att bakhjulet spårar riktigt, genom att syfta bakifrån mot parkeringsstödet, som ligger i linje med bakhjulet. Bakhjulsbromsen efterjusteras.

Specialverktyg

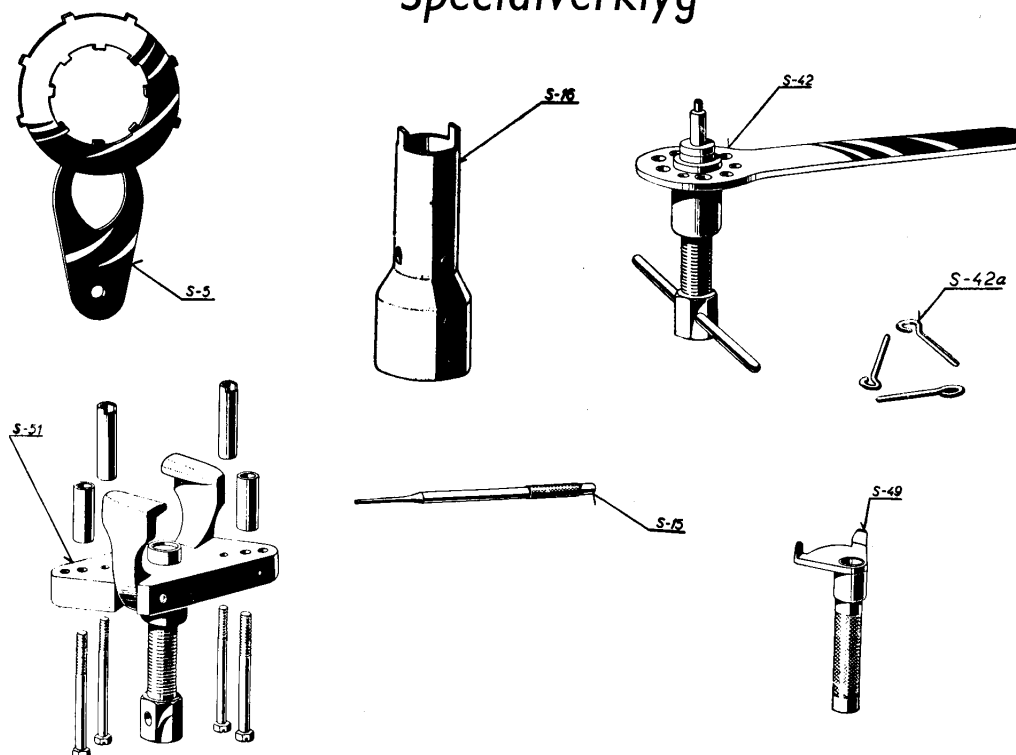


Bild 46-1. Specialverktyg

S-5	hållare för lamellcentrum
S-16	hylsnyckel för justering av styrlager m m
S-42	avdragare för lamellcentrum
S-42 a	stift för S-42
S-51	universalavdragare (se specialverktyg Avd 1 Allmänt)
S-15	dorn för urkopplingskammens stift
S-49	monteringsverktyg för växlingsspärrhake

AVD 5

BROMSAR

Grupp 50 Allmänt

Grupp 51

Grupp 52 Justering av bromsar

Grupp 53

Grupp 54

Grupp 55

Grupp 56

Grupp 57

Grupp 58

Grupp 59

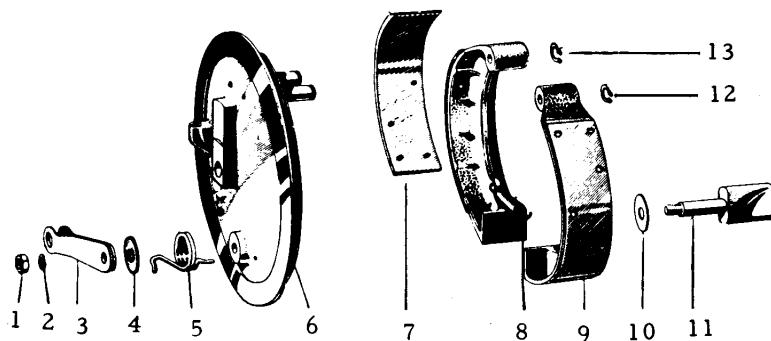


Bild 52-1. Broms isärtagen.

1	Mutter B6M 8x1 fzel	8	Fjäder
2	Brickfjäder 8,4 fzel	9	Bromsback
3	Bromsarm	10	Bricka
4	Packning	11	Bromsexcenter
5	Fjäder	12	Låsring
6	Bromssköld	13	Låsring
7	Bromsband med nit		

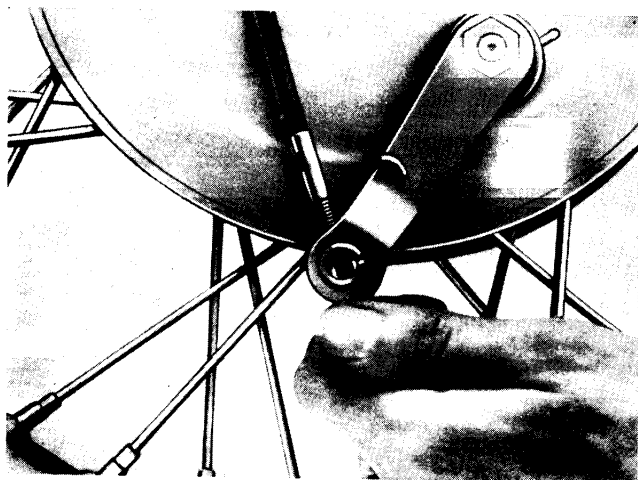


Bild 52-2. Justering av broms.

Justering av bromsar.

Fullnavsbromsarna behöver då och då efterjusteras, enär bromsbackarnas belägg slits. Bromsarna justeras genom att man skruvar in vingmuttrarna mot bromsarmarna. Sedan man ställt in bromsarna, kontrollerar man på hjulen, att backarna ej ligger an mot bromstrummorna.

Tillse att beläggen ej slits ned ända till nitskallarna!

AVD 6

FRAMGAFFEL

Grupp 60 Allmänt

Grupp 61 Underhåll och reparation

Grupp 62 Specialverktyg

Grupp 63

Grupp 64

Grupp 65

Grupp 66

Grupp 67

Grupp 68

Grupp 69

DATA

Teleskopgaffel

Oljemängd i teleskopgaffeln	150 cm ³ per gaffelben
Diameter hos gaffelrörets gliddel	32 $-0,025$ $-0,050$
Diameter hos gaffelrörets nedre del (för bussningarna)	30 $+0,043$ $+0,022$
Innerdiameter hos gaffelbenet för övre bussningen	34,8 $+0,025$ $+0,060$
Innerdiameter hos gaffelbenet för undre bussning	34
Ytterdiameter på övre gaffelbussningen	34,8 $+0,010$ $-0,015$
Innerdiameter på övre bussning (353-41-282)	32 $+0,039$
Ytterdiameter hos gaffelrörsbussning	34 $-0,060$ $-0,085$
Innerdiameter hos nedre gaffelbussning (351-41-130)	30 $+0,033$

Anm

Framgaffelbussningarna skall bytas ut då gaffelns gliddelar vid rörelser framåt och bakåt visar ett spel på mer än 3 - 4 mm (mätt vid gliddelens nedre del); motorcykeln skall därvid vara obelastad, stå på sitt ställ och ha framhjulet borttaget.

Underhåll och reparation

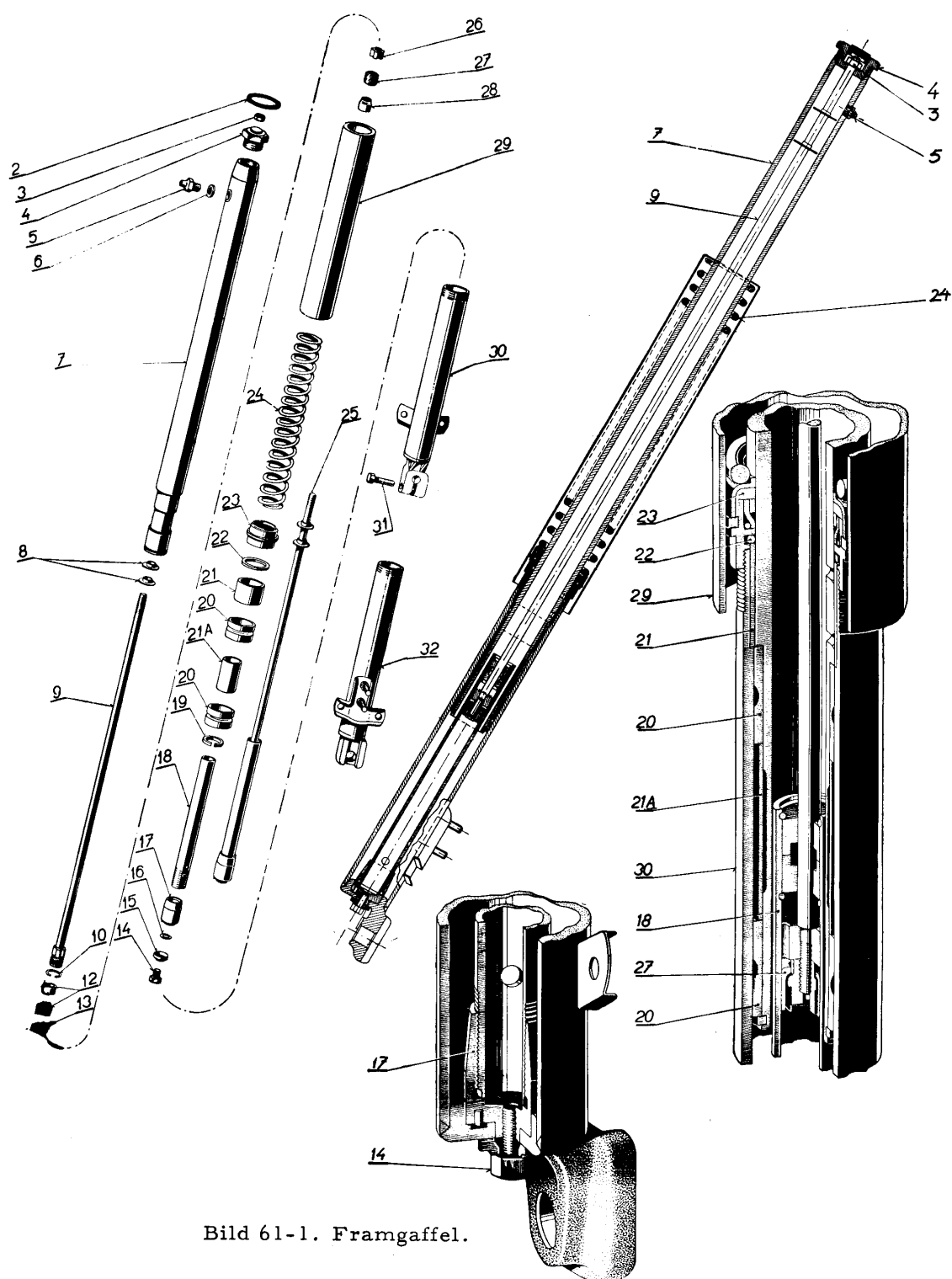


Bild 61-1. Framgaffel.

Störningar i oljedämpare och framgaffel och deras avhjälpande

1. Vid hastig återgång eller vid fullständig hoppresning hörs ett metalliskt anslagsljud.
2. Dämpningen är otillfredsställande.

Orsak

- a) För liten mängd stötdämparolja (i varje gaffel skall finnas 150 cm³ olja). Före isärtagningen är det lämpligt att kontrollera dämpningen med hjälp av verktyget S-22, som gängas på oljedämparstången, varpå dämpningen kontrolleras genom "pumpning".
 - b) Kolven (27, bild 60-1) har lossnat från dämparstången (9).
 - c) Dämparstången har lossnat från toppmuttern (4).
 - d) Kolven (27) eller dämparröret (18) avnötta.
 - e) Oljedämparen sitter snett på gaffelbotten. (Detta kan ha orsakats genom att stiftet på dämparens ändstycke inte har förts in rätt i gaffelbenets öppning eller genom att ändstyckets övre yta skadats).
 - f) Förslitna bussningar (12) i dämparröret.
3. Fjädringen går för trögt, medan gaffelbenet rör sig lätt.

Orsak

- a) För mycket olja i gaffeln.
- b) Felaktig (för tjock) olja.

Isärtagning av oljedämparen

1. Skruva ur tätningsskruv (5) och toppmuttern (4) ur gaffelröret. Ta av framhjulet och skruva ut avtappningsskruven (14).
2. Skjut hela stötdämparen med dämparstång och mutter (4) uppåt ur gaffelröret.
3. Skruva av muttrarna (3) och (4) från dämparstången och ta av stänkskydden (8).
4. Spänn fast dämparröret i ett skruvstycke med skyddsbackar - försiktigt så att det inte kläms ihop. Skruva ut ändstycket (17) med stift. Använd en passande nyckel eller lämplig tång.
5. Om kolven skall bytas ut, hålls dämparstången fast i ett med skyddsbackar försett skruvstycke, muttern (28) och kolven (27) tas av.

Hopsättningen av oljedämparen sker i omvänd ordning och beskrivs i avsnittet "Hopsättning av oljedämpare och gaffelben".

Fel i gaffelbenet

1. Oljeläckning vid avtappningsskruven (14) och tätningssboxen (23).

Orsak

- a) Avtappningsskruven (14) är inte åtdragen eller dess tätning är skadad.
- b) Tätningssboxen (23) är inte åtdragen eller dess tätning (22) är skadad.
- c) Gummitätningssringen i tätningssboxen (23) är skadad eller fjädern har fallit ur eller lossnat. Felet på tätningssringen kan ha uppstått till följd av att ytan på gaffelröret skadats.
- d) Lädertätningen i tätningssboxen (23) är skadad.

2. För stor rörelse fram och bakåt hos gaffelbenet.

Orsak

För stort spel mellan bussningar och gaffelben, förslitna bussningar eventuellt också förslitning på gaffelbenets insida.

3. Vid fjädring hörs ett skrapande ljud i skyddsröret (29). Ljudet uppstår, när tätningssboxen (23) skrapar mot rörets innervägg.

Orsak

Oftast är tätningssboxen försliten eller också har styrningsringen fallit ut. Tätningssboxen byts ut.

Losstagning av både gaffelben och oljedämpare

1. Ta loss framhjul och stänkskärm.
2. Skruva av tätningsskruven (5) och säkringsmuttern (3). Skruva av toppmuttern (4) från gaffelröret och skjut ut oljedämparstäng-
gen.
3. Tryck nedre gaffelbenet uppåt och håll dämparstängens med nyckel S-47 på det ställe, där två små plana ytor finns. Skruva av toppmuttern (4) från stäng-
gen.
4. Lossa muttern på klämbulten i undre gaffelkronan och skjut ut gaffelbenet nedåt ur gaffelkronan.

Anm

Om gaffelbenet inte kan skjutas ut, skruvar man åter in toppmuttern (4) i gaffelröret utan att dra åt den (låt ca två gånger våra kvar). Sedan knackar man försiktigt på muttern, tills den koniska änden på gaffelröret hoppar ut. Därpå skruvas åter muttern (4) ut och gaffelbenet tas bort.



Bild 61-2. Avskruvning av toppmuttern från dämparstången.

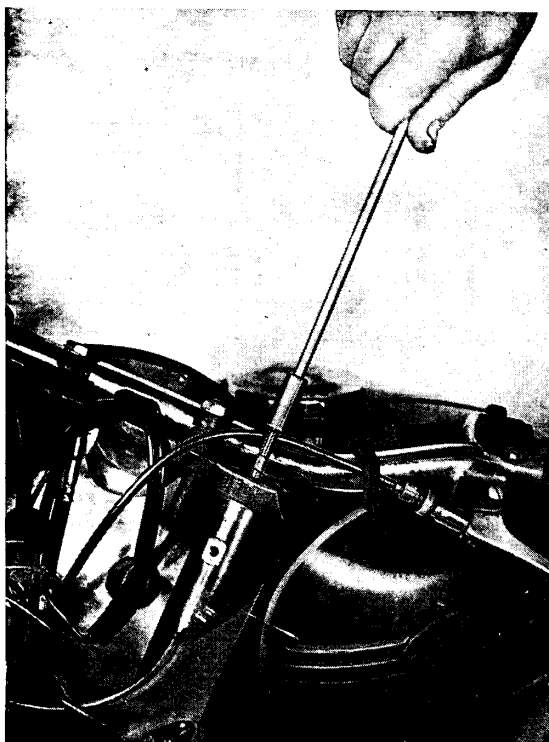


Bild 61-3. Upptagning av oljedämparstången.



Bild 61-4.
Avdragning av bussnigar.

Isärtagning och hopsättning av nedre gaffelbenet (32)

1. Ta ut gaffelröret, gummiunderlägget (2), skyddsröret (29) och gaffelfjädern (24).
2. Håll fast undre delen av nedre gaffelbenet i ett med skyddsbackar försett skruvstycke eller skjut in en dorn i framaxelhålet och skruva ut tätningsboxen (23) ur gaffelbenet med en haknyckel. Skjut ut gaffelröret (7) jämte bussningarna ur gaffelbenet (bild 61-7).

Uttagning av bussningar och tätningsbox jämte tätningsring

1. Ta ut säkringsringen (19) från gaffelrörets ände. Dra av bussningarna (20) med specialavdragaren S-9, bild 61-4.
2. Skjut försiktigt av tätningsboxen (23) nedåt från gaffelröret. (Se till att gummiringens kant inte skadas!)

Hopsättning av oljedämpare och gaffelben

1. Samtliga delar måste vara fullkomligt rena. Sätt fast dämparstången i ett med skyddsbackar försett skruvstycke och sätt på styrningen (om denna tagits av) på stångens ände och likaså kolven (27). Skruva in muttern (28) och säkra den försiktigt genom körnslag på stångens ände. Spelet mellan styrningen (26) och kolven (27) skall vara 0,6 - 0,8 mm.
2. Sätt in oljedämparstången jämte kolven i dämparröret. Håll försiktigt fast dämparröret i skruvstället, så att ändstycket med stift kan skruvas in och dras fast.
3. Sätt in den sålunda sammanbyggda dämparen i gaffelbenet på sådant sätt att stiftet på dämparens ändstycke vilar i hålet i gaffelbenets botten.
Skruva in och dra åt avtappningsskruven (14) - kom ihåg tätningen! - och kontrollera att dämparen sitter mitt i gaffelbenet. Skjut in stänkskyddet (8) i spåret på dämparstången.
4. Skjut tätningsboxen (23) samt gaffelbussningen (21) på gaffelröret underifrån - försiktigt, så att rörets släta yta inte repas.
5. Värm upp bronsbussningarna lagom och sätt dem i följande ordning på gaffelröret: övre bussningen (20), distansröret (21 a) och undre bussningen (20) som säkras med låsringen (19).
6. Smörj in bussningarna med olja och sätt dem på undre gaffelbenet. Skruva på och dra åt tätningsboxen (23).
7. Spänn fast gaffelröret i dess längdriktning i ett skruvstycke. Genom att skjuta undre gaffelbenet in och ut i gaffelröret kontrollerar man om röret glider utan skrapning.

8. Skjut på ovanifrån den med fett insmorda gaffelfjädern (24) på gaffelröret likaså skyddsröret (29) och gummiunderlägget (22). För in det kompletta gaffelbenet i undre gaffelkronan och dra upp det genom övre gaffelkronan med verktyget S-17.
9. Säkra gaffeln genom att lätt dra åt klämskruven i undre gaffelkronan. Skruva ut det i föregående punkt nämnda verktyget.
10. Dra upp oljedämparstången (med verktyget S-22, som skruvas på stången) till översta läget (bild 61-3), och fyll 150 cm³ stötdämparolja.
Pumpa nu med dämparstången, tills dämpningen känns. Vid rätt funktion av dämparen skall ett jämnt motstånd märkas, när man drar stången uppåt; vid nedtryckning av stången är motståndet betydligt mindre. När stången dras häftigt uppåt, måste dämparen bromsa häftigt.
Om dämparen är i ordning, håller man dämparstången med en nyckel S-47 och skruvar av hjälpverktyget från stången. Skruva nu på den-
nas gänga fast toppmuttern (4) och lås den med muttern (3).
11. Skruva in och dra åt toppmuttern (4) jämte dämparstången i gaffelrörets överdel. Skruva in luftventilen (5) och dra åt klämskruven i undre gaffelkronan.
12. Sätt på stänkskärm och framhjul, dra åt framhjulsaxelns muttrar, dra åt klämskruven på vänster gaffelben (31), dock inte förrän framgaffeln upprepade gånger "genomfjädrats", så att den riktigt sluter sig till framhjulsaxeln.

OBS:

Efter översyn av framgaffeln bör stötdämparoljan bytas ut efter ca 500 km körning, om bussningar eller andra delar utbytts.

Justering och smörjning av styrlagret

Styrlagret justeras enligt bild 61-5 och 61-6 och smörjs enligt bild 61-8. Skruva av den stora sexkantmuttern och vrid justermuttern åt höger eller vänster efter behov.

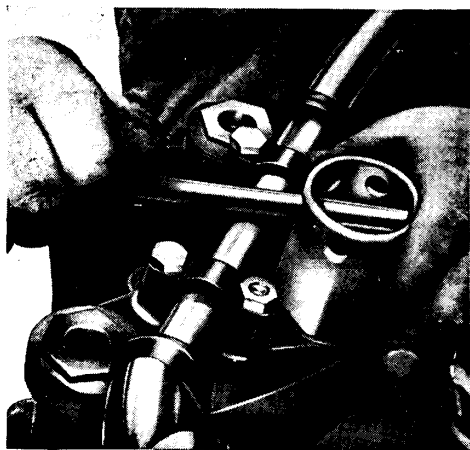


Bild 61-5. Lossning av styrlagret.

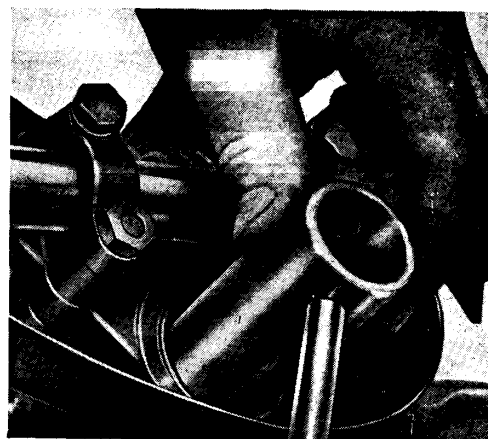


Bild 61-6. Justering av styrlagret.



Bild 61-7.
Lossning av glidrörs-
muttern.

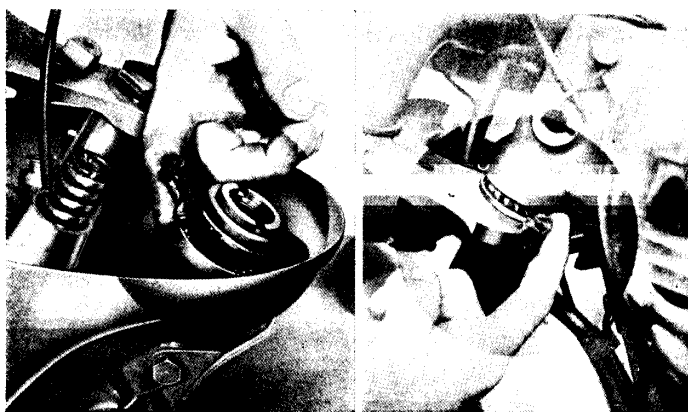


Bild 61-8. Smörjning av styrlagret.

Specialverktyg

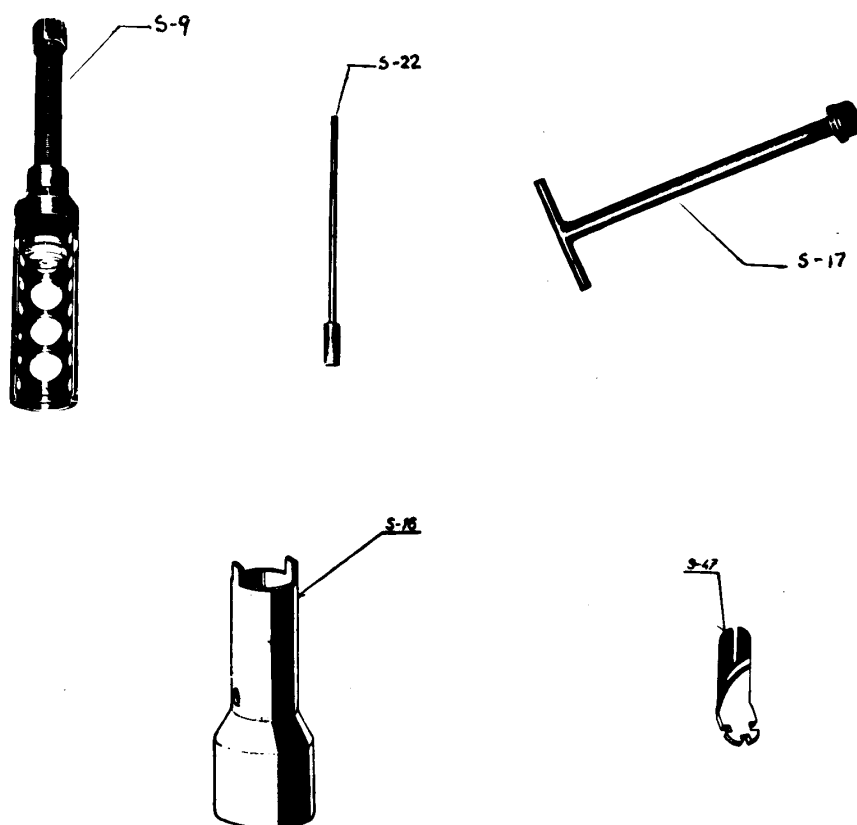


Bild 62-1. Specialverktyg.

- S-9 avdragare för framgaffelbussningar
- S-22 nyckel för upptagning av oljedämparstång
- S-17 nyckel för montering av gaffelrör
- S-47 nyckel för fasthållning av dämparstång och för ekernipplar
- S-16 hylsnyckel för justering av styrlager

F 463-6

AVD 7

RAM, BAKHJULSFJÄDRING, HJUL

Bakre svänggaffel med lagring

Svängarmens bussning skall bytas ut om svängarmen, när bakhjulet är borttaget, visar ett spel i sidled av mer än 3 - 4 mm, mätt vid svängarmsänden.

Borttagningen av de olika yttre delarna görs enligt bilden. Hopsättningen av svänggaffelbultarna sker enl. nedan.

Svänggaffelbult

Svänggaffelbulten tas bort, blott då så är oundgängligen nödvändigt, t.ex. om skada uppstått på ramen eller om bussningar eller lagerhylsa förslitits.

- 1) Skruva av bultens låsskruv (10). Skruva av båda muttrarna (8), ta ut bultskruven (4) och skruva från höger sida in avdragaren S-24 i lagerhylsans gänga (7). Pressa ut åt höger.
- 2) Pressa in lagerhylsan (7) från höger sida med verktyget S-24, såsom framgår av bilden. Obs. Ställ först in bulten (7) i rätt läge, så att den kan låsas med låsskruven (10).

Bakhjulsfjädringens stötdämpare

Stötdämparna i bakhjulsfjädringen är underhållsfria med undantag för båda gummibussningarna, som är lätt utbytbara. Dämparnas styvhet kan varieras genom inställning i två olika lägen. Om en stötdämpares funktion blir otillfredsställande på grund av åverkan exempelvis genom kollision, byts hela stötdämparen ut.

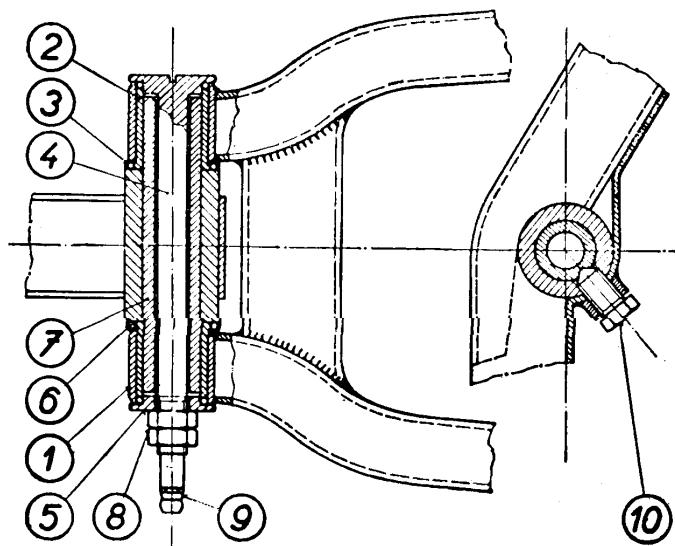


Bild 70-1. Svängaxellager i genomskärning.

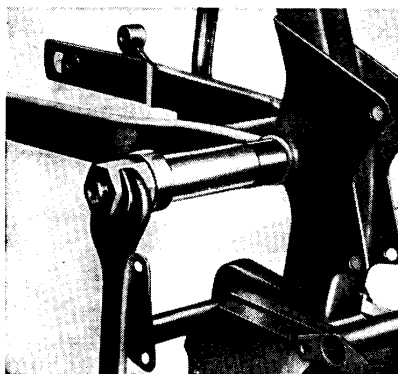


Bild 70-2. Utpressning av lagerhylsa i svängarmen med verktyget S-24.

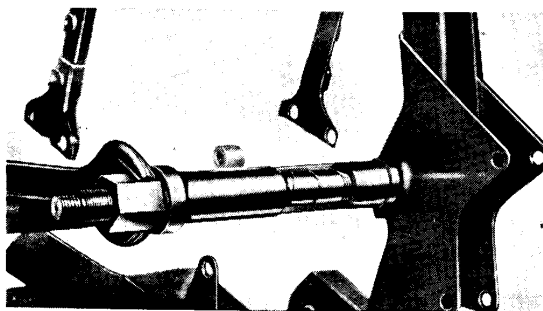


Bild 70-3. Inpressning av lagerhylsa i svängarmen med verktyget S-24.

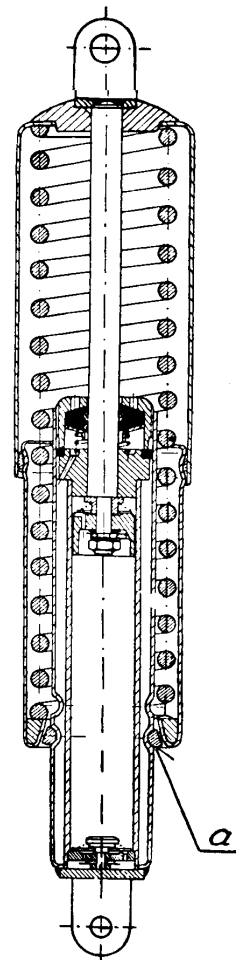


Bild 70-4. Tvärsnitt genom bakre stötdämparen.

SPECIALVERKTYG

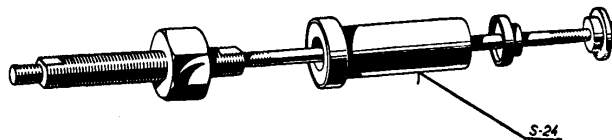


Bild 70-5.

S-24 Ut- och inpressningsverktyg för svänggaffelbultar.

Avtagning och påsättning

Framhjul

Lossa framhjulskabeln, skruva av muttern för stickaxeln. Lossa därefter klämskruven i vänstra gaffelbenet. Dra ut stickaxeln och ta av hjulet.

Vid påsättning av hjulet får man inte glömma att åter sätta på fjäderbrickan under muttern efter det att stickaxeln satts in. Skruva sedan på muttern, tryck ihop gaffeln flera gånger och dra först därefter ordentligt fast muttern. Dra sedan åt klämskruven och pröva fjädringen på nytt. Fäst till slut bromskabeln och justera så att hjulet löper fritt.

Bakhjul

Lossa bakhjulsbromsens stag, ta av muttern jämte fjäderbricka och dra ut stickaxeln från höger sida. Skjut av hjulet från medbringarens splines och ta av det, medan motorcykeln lutas åt sidan.

Vid montering - skjut in stickaxeln, sätt på fjäderbrickan och skruva fast muttern ordentligt. Sätt fast bromsstaget och justera bromsen så att hjulet löper fritt. Kontrollera att hjulet spårar. Se "Sträckning av sekundärkedjan", AVD 4, Grupp 45.

Utbyte av kullager i nav

Ta av bromsskölden. Lossa dammkåporna och seeger-säkringen på medbringarens sida. Driv sedan ut det yttre lagret inifrån och driv ut det återstående lagret åt andra sidan; ta ut distanshylsan. Obs! Före uttagning av kullager måste först filtringen tas av. Pressa in de nya lagren med hjälp av ett rör.

Utbyte av bakre kedjehjulet

Ta av bakhjulet och kedjeskyddet. Skruva av muttern för kedjedrevet och ta av detta tillsammans med täckplåten.

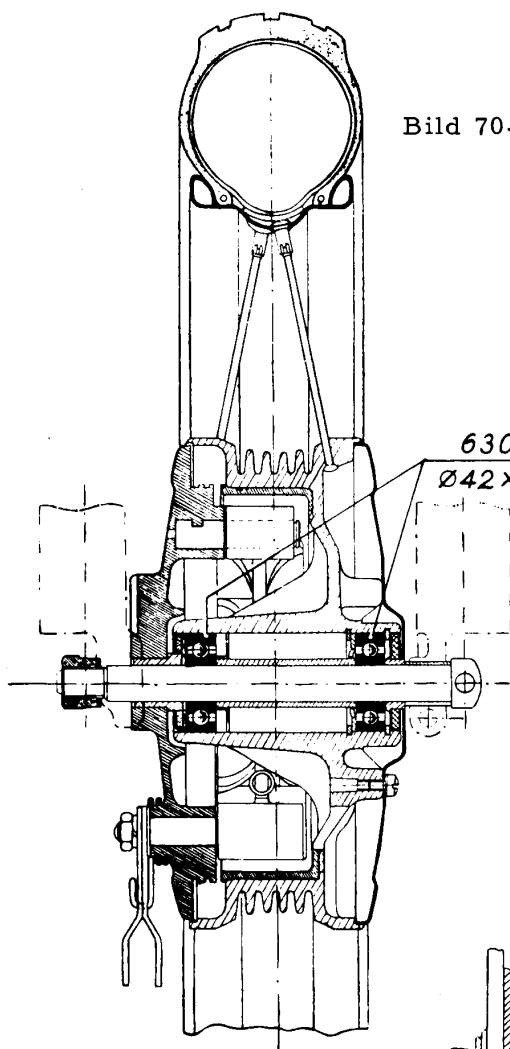


Bild 70-6. Tvärsnitt genom framhjulet.

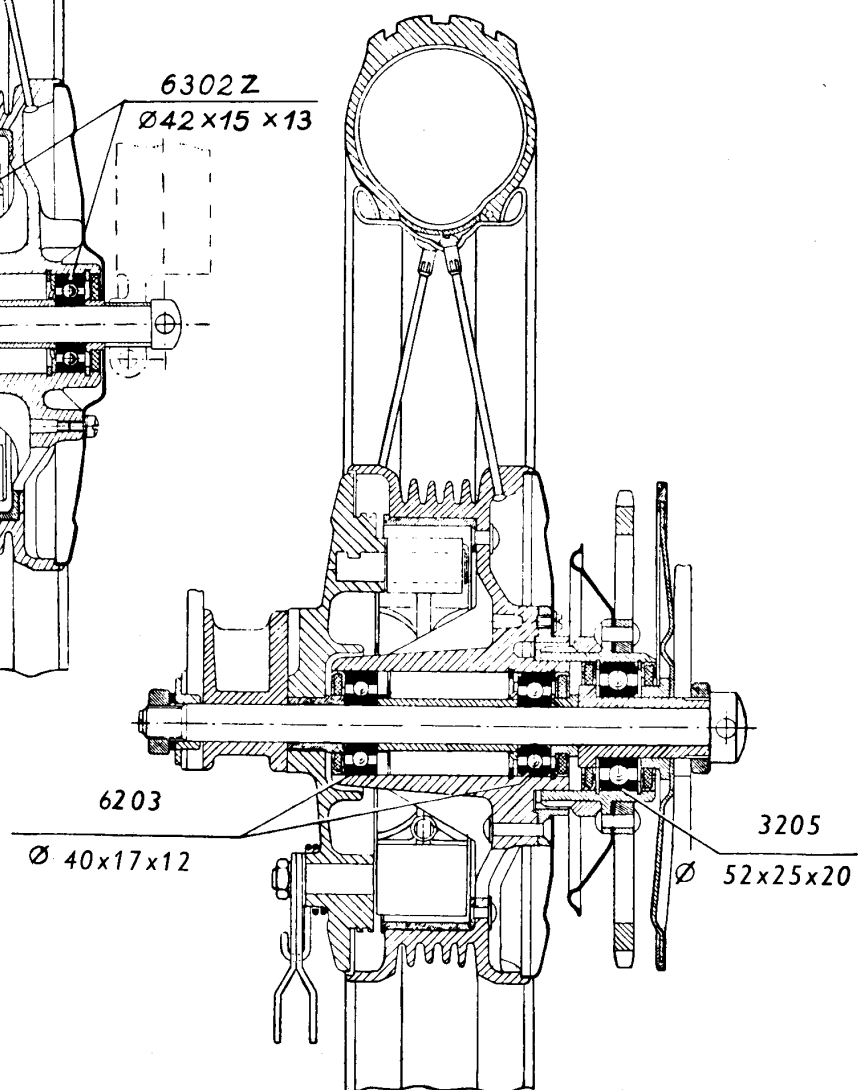


Bild 70-7. Tvärsnitt genom bakhjulet.

F 463-6

AVD 9

TILLBEHÖR, SKIDOR

Montering av motorcykelskida

Mc-skidan fastsättes på motorcykeln på följande sätt:

1. Rensa upp hålen i ramfästet, så att de blir fria från färg och grader. En 16 mm borr eller ett skavstål är lämpligt verktyg. Kontrollera att medföljande fästbultar lätt glider in.
2. För skidarmen samman med ramfästet, smörj in fästbulten och för in den i ramfästet. Lås bulten med saxsprinten och skränk denna något med tillhjälp av en skruvmejsel.
3. Häng S-kroken i gummiremmen. Lägg gummiremmen runt skidarmen nedanför stopp-pinnen. Haka S-kroken i fästet, som sitter vid strömbrytaren under tanken.
(Om gummiremmen efter en tids användning blivit uttänjd, kompenseras detta genom att den lägges ett extra varv runt skidarmen eller genom att en knut slås på remmen.)
4. Kontrollera att motorcykeln går att luta 45 - 50° åt såväl höger som vänster. Om så icke är fallet, slipas skidarmarnas stoppklackar ned tills önskad lutning erhållits.

Utbyte av skidblad

Montera skidbladets fäste (1) inifrån mot vinkeljärnet, som sitter på fotplattans undersida. För in bulten (2) utifrån. Montera två gummibrickor (3) och en stålbricka (4). Skruva på mutter (5) till full gänga och lås den med körnslag.

Såväl skidarmar som kompletta skidblad kan erhållas som reservdelar.

Skidarmen är tillverkad av kalldraget rör och får inte riktas genom uppvärmning.

Remfäste vänster och höger får icke förstärkas, ty avsikten är, att i första hand dessa detaljer skall gå av för att förhindra deformation av skidor och skidarmar.

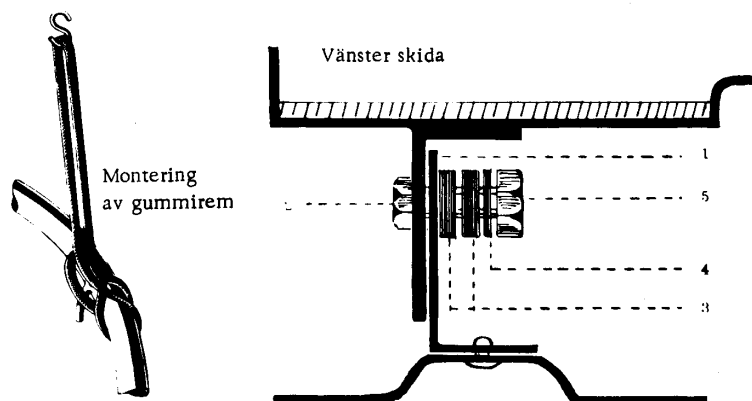


Bild 90-1.

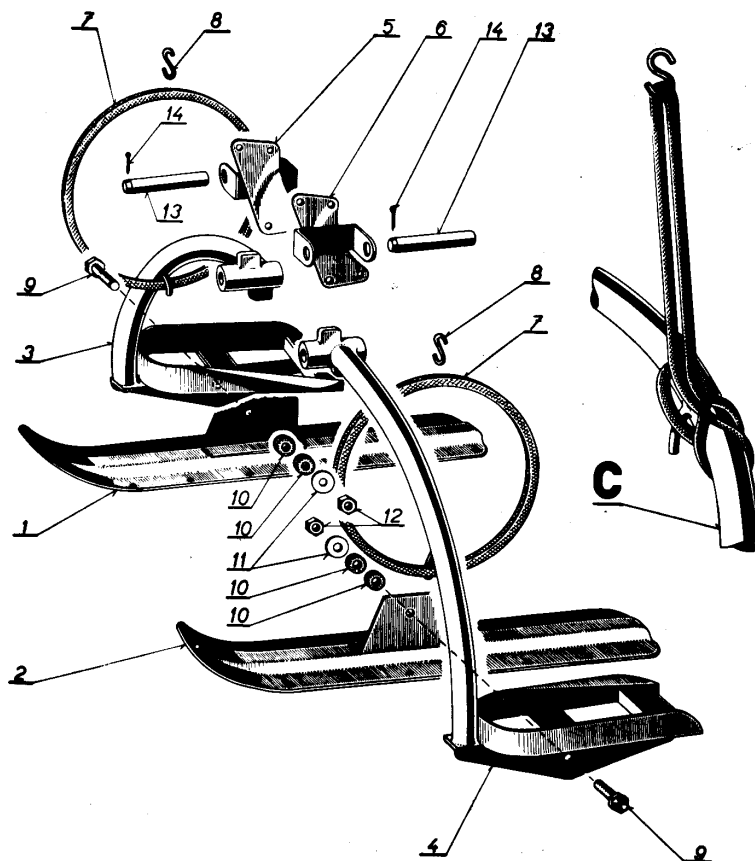


Bild 90-2.

Fig. nr	Benämning	Reservdelsnr	Antal	Fig. nr	Benämning	Reservdelsnr	Antal
-	Skidor, kompl. u. ramfäste	553-80-00	1	6	Ramfäste, vänster	553-31-040V	1
1	Skidblad, h. m. slitskena	553-80-04H-1	1	7	Gummirem	553-80-09	2
-	Skidblad, h. u. slitskena	553-80-04H	Alt.	8	Fästkrok	553-80-10	2
2	Skidblad, v. m. slitskena	553-80-04V-1	1	9	Fästbult för skidblad	553-80-08	2
-	Skidblad, v. u. slitskena	553-80-04V	Alt.	10	Gummibricka	553-80-07	4
3	Skidarm med fotkorg, h.	553-80-01H	1	11	Stålbricka	553-80-06	2
-	Skidarm u. fotkorg, h.	553-80-02H	Alt.	12	Mutter för fästbult	553-80-05	2
4	Skidarm m. fotkorg, v.	553-80-01V	1	13	Fästbult till ramfäste	553-80-11	2
-	Skidarm u. fotkorg, v.	553-80-02V	Alt.	14	Saxsprint för dito	553-80-12	2
-	Fotkorg u. skidarm, h.	553-80-03H	"	15	Slitskena	553-80-13	4
-	Fotkorg u. skidarm, v.	553-80-03V	"	16	Nit för dito	553-80-14	20
5	Ramfäste, höger	553-31-030H	1				