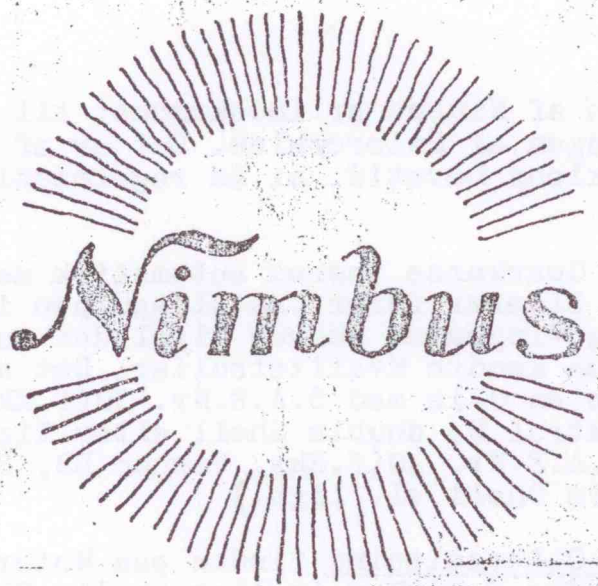


VEJLEDNING FOR BEHANDLING AF MOTORCYKLEN



MODEL
1934

FISKER & NIELSEN • KØBENHAVN F. • TELF. 9650

I

Foreløbig Vejledning for Behandling og Pasning af Motorcyklen Nimbus, Model 1934.

Smøring. Smøringen af Nimbus er indskrænket til den mindst mulige for at lette Pasningen af Motorcyklen. Det er af allerstørste Vigtighed for Motorcyklens Levetid, at en regelmæssig Smøring foretages.

Motor og Gearkasse smøres automatisk med samme Olie under eet, idet et Olierør fører fra Oliepumpen ind i Gearkassen. Kamakslens Lejer og Vippearme smøres ligeledes automatisk. Til Motoren benyttes kun kendte Kvalitetsolier. Det anbefales til Vinterbrug at bruge en Olie med S.A.E.Nr. 30 (f. Eks. Vacuum A, Standard Heavy Elektrol M, double Shell eller lign.) og til Sommerbrug en Olie med S.A.E.Nr. 40 (f. Eks. Vacuum BB, Standard Heavy X, Elektrol S.H. Triple Shell el. lign.)

Oliepaafyldning og Oliemaalepind findes paa Motorens venstre Side. Paa Maalepinden findes 2 Mærker, imellem hvilke Oliestanden altid skal befinde sig. Det øverste Mærke (fuld) svarer til 2,5 Liter og maa ikke overskrides, det underste til 1 Liter og er Minimum af Olie for korrekt Smøring. Hold altid Maskinen lige, naar De aflæser. Olien skiftes efter hver 1000-1500 km's Kørsel. Aftapningen sidder paa Motorens venstre Side, og Oliefiltret, der følger med ud, maa renses hver Gang.

Ved Udskylning af Motoren maa der ikke benyttes Benzin eller Petroleum, men man fylder 1 Liter tynd Olie (evt. billigere Kvalitet) paa, lader Motoren løbe nogle Minutter paa Stativet, aftapper Olien og fylder Motoren med 2,5 Liter frisk Olie.

Om Smøresystemet er i Orden ses paa Amperemetret, idet det kun kan give Udslag for Ladning, naar Motoren er i Gang, og der er Tryk paa Olien. Viser Amperemetret intet Udslag til Ladning, svigter enten Olietrykket eller Dynamoen (se Afsnittet om elektriske Anlæg), og Fejlen maa undersøges øjeblikkelig. Tages det lille Isolationsdæksel af (paa Motorens venstre Side ved Dynamoen), skal et Stempel komme op, hvis der er Tryk paa Olien. Hold Fingeren eller en Pind mod Stemplet.

Tandhjulshuset ved Baghjulet er fyldt med Fedt (Vacuum B 2 el. lign.) og kan fyldes efter med en Fedtsprøjte. Med et fyldt Tandhjulshus vil Smøringen være tilstrækkelig for ca. 10.000 km's Kørsel.

II

Kuglelejer i For- og Baghjul samt Speedometertræk i Forhjul smøres ind i Fedt efter samme Antal km's Kørsel. De bevægelige Dele i Bremserne gives nogle Draaber Olie samtidig. Pas paa, at der ikke kommer Smørelse paa selve Bremsbakkerne.

I Førgafflen er der 4 Fedtnipler, der smøres med Fedtsprøjten hver 500-1000 km.x) Pedaler, Trækstænger, Bowenkabler, Sadel og Bagsæde smøres jævnlige.

x) De nederste Nipler kan taale en stærkere Smøring end de øverste.

Benzinbeholder indeholder ca. 12,5 Liter, deraf er ca. 1,5-2 Liter Reserve. Husk altid at lukke for Benzinen, naar De gaar fra Maskinen.

Karburatoren er forsynet med stilbar Straalenaal og Tomgangsregulering. Straalenaalen giver mindre, naar den skrues ned. Tomgangsreguleringsskruen (den skraat anbragte Skruer) giver stærkere Blanding, naar den skrues ind. Indstilling foretages med varm Motor, ved at Skruen skrues op, indtil Motoren gaar uregelmæssigt, herefter skrues tilbage igen til regelmæssig Gang er opnaaet. Skru ikke længere tilbage end højst nødvendigt. (Altsaa, Motoren skal gaa regelmæssigt, men med Minimum af Luft). Efterhaanden som Ventilstammerne bliver slidt, stilles Skruen op.

Ved Start tipper man Karburatoren og lukker Luftspjældet. Trød nogle Gange roligt ned, luk op for Tænding og start saa. Pas paa, at Motoren ikke forsluger sig (kan mærkes ved en Snøften og afhjælpes ved at aabne Luftspjældet). Efterhaanden som Motoren bliver varmere, aabnes for Luftspjældet, der ved varm Motor skal staa helt aabent.

I Tilfælde af Karburatorbrand lukkes hurtigt for Benzintilførslen og Motoren gives fuld Gas, til Karburatoren er tømt for Benzin. Køres med Ethylbenzin kan Motoren taale en svagere Blanding og tidligere Tænding.

Det elektriske Anlæg. ··Se Skema.

Den elektriske Strøm frembringes af den lodrette Dynamo foran Cylinderblokken. Dynamoer er bygget efter det kendte meget enkle og robuste 3die Børstesystem.

Der kan og maa ikke køres uden Batteri, idet Dynamoens Spænding i saa Fald stiger og foraarsager Overbrænding af Lamper og Tændspole. Derfor, sørg altid for at have Batteriet i Orden og gode Forbindelser dertil. Den 3die Børste kan stilles ved at skyde den halvrunde Plade paa Dynamoer. Mærkerne 1 og 4 angiver Ladestrømmen i Ampere. Normalt stilles Børsten til 4 Ampere, kun ved lang Tids Kørsel uden Brug af Horn og Lys kan man lade noget mindre. Dynamoer er gennem et Relais forbundet til Stellet (Batteriets negative Pol). Relais'et sluttes af Olietrykket (se Smøring). Oplader Dynamoer ikke, kan det ligge i Relais'et, svigtende Olietryk, snavset Kommutator, opslidte Kul, manglende Fjedertryk paa disse eller løse Forbindelser.

III

Er Relais'et i Uorden (dette undersøges ved at forbinde Ledningen til Relais'et direkte med Jord, skal da give Ladning), kan Kontakterne være brændt og maa renses.

Kommutatoren renses forsigtigt med et Stykke Smergellærred paa en Træpind.

Batteriet. Hold det fyldt op med destilleret Vand til 5mm. over Pladerne. Det vil lette Paafyldningen at løsne Sadlen og svinge den op. Tilse jævnlige Batteriet. Om Sommeren fyldes Vand paa hver 14de Dag.

Kontrolleren er anbragt under Styret. Nøglen har 3 Stillinger A. P. og K. - Ved A. (afbrudt) er alt afbrudt, ved P. (Parkering) er der kun Strøm til Lyset og Horn og ved K. (Kørsel) baade til Lys og Tænding.

I de 2 første Stillinger kan Nøglen tages op. Lyset reguleres ved venstre Drejehaandtag, der har 4 Stillinger. Drejet helt venstre om, - afbrudt. Derefter smaa Lamper, afblandet og til sidst stærkt Lys.

Tændingen er Batteritænding. Højspændingsspolen og Fordeleren er anbragt i Forlængelse af Kamakslen. Naar Tændingsspolen er aftaget, kommer man til Fordeleren, med Knikseren og Kondensatoren. Disse Ting er standard.

Kontakterne indstilles med en Afstand paa 0,5-0,6mm. Regulering af Tændingen foregaar automatisk, men kan yderligere indstilles ved at dreje Tændingsspolen, paa hvilken Bogstaverne T og S angiver tidlig (høj) og sen (lav) Tænding.

Pas paa, at Tændingsspolens lange Tap kommer rigtigt ind i Skaalens Kontaktfjeder.

Husk altid at afbryde Tændingen og tag Nøglen med, naar De forlader Motorcyklen.

Naar De starter Motoren, undgaa da at have andre Strømforbrugere inde og sæt først Tænding til, naar der er kommet Gas i Cylinderen.

Sikringen 20 Ampere er anbragt paa Gearkassen og bør udtages, hver Gang der arbejdes med det elektriske System.

Indstilling af Kamaksel. Mærket I paa Svinghjulet skal staa lige med Stregen paa Cylinderblokken, naar den mærkede Tand paa Kamaksel-tandhjulet staa ud for Mærket i Kamakselhuset, eller naar 1ste Indsugningsventil lige skal til at aabne (Ventilspillerum maa ved denne Justering være 0,2mm.) - Det øverste Tandhjul paa Dynamoer er ligeledes mærket og skal staa ud for Mærket paa Dynamoerhuset. (Bogstav I stadig oppe paa Svinghjulet). Dynamoerens Indstilling er ingen Nødvendighed, men sikrer kun, at de samme Tænder griber ind i hinanden.

IV

Indstilling af Ventilerne foretages med K O L D Motor med et Spillerum af 0,5mm. for Udblæsningsventil og 0,4 for Indsugningsventil.

Saafernt Ventilerne skulde hænge, kan de sprøjtes med Petroleum. Benzin kan ogsaa bruges, men maa anvendes med Forsigtighed (Brandfare).

Kobling og Gear. Kobling er en enkeltpladet Tørkobling. Skulde Kkoblingen glide paa Grund af indtrængende Olie, tager man Skruen af over Svinghjulet, udløser Kkoblingen, træder langsomt rundt paa Kickstarteren og sprøjter rigeligt Benzin ned mellem Kkoblingspladerne. Benzinen løber ud gennem et Hul i Underdelen af Svinghjuls-huset.

Pas paa der er Spillerum mellem Trykpind og Kkoblingsarm (bag paa Gearkassen).

Gear. Der er 3 Gear og et Frigear. Regnet fra Sadlen og fremefter: 1ste Gear, Frigear, 2det Gear og 3die Gear. - Naar der skiftes fra 1ste til 2det Gear gøres et lille Ophold i Frigear. Skiftes fra lavere til højere Gear tages Gassen fra og skiftes fra højere til lavere Gear gives Gas.

Kør ikke over 35 km. de første 300 km. og ikke over 50 km. de næste 700 km. -

Bremserne er meget kraftige. Pas paa der ikke kommer Petroleum eller Olie paa Belægningen ved Vask. Naar Bremsebakkerne aftages for Paa-sætning af ny Belægning maa nøje passes paa, at de smaa Trækfjedre, der er indskudt mellem Bremseskoene, sættes rigtigt paa Plads igen. Man bør ikke eksperimentere med at koble Bremserne sammen. I normalt Føre kan begge Bremseser bruges med stor Fordel, men paa fedtede, grusede og islagte Veje maa Forhjulsbremsen benyttes med allerstørste Forsigtighed. (For at gøre sig fortrolig dermed, kan man prøve ved langsom Kørsel (paa Veje som ovenover antydnet) at bruge Forhjulsbremsen. Man vil da se, hvor let Maskinen skrider ud). I særligt Tilfælde kan Bremseskoene paa Forhjulet vendes saaledes, at der kun er Servovirkning ved baglæns Kørsel. Dertil er det nødvendigt at file de 2 Fremspring af paa Siderne af Skoene.

Baghjulet udtages ved at man fjerner Splitten til Bremsetrækket og de 2 forreste Skruer, samt løsner de 2 bagerste Møtrikker og Bolten ved Bagskærmshængslet. Skærmen svinges op, og Hjulet trækkes lige ud. Husk ved Montering at sætte Split i Bremsetrækket og at stramme Bolten ved Hængslet.

Forhjul. Læg et Par 1" høje Klodser under Stativets Ben. Skil Bowdentrækket ad ved Styret og Speedometertrækket ved Forhjulet. Møtrikkerne skrues halvt ud. Pas paa at skrue Speedometertrækket godt sammen igen.

Gummi. Dæk 26x3,50 for W.M. 3-19 Følg.

Ringen holdes oppumpet til det rigtige Tryk: 18-26 lbs. eller 1,3-1,8 kg.

Sidevognen har 4 Tilspændinger. Sørg altid for at disse er spændt ordentlig fast. Den bagerste Tilspænding sidder mellem Lasken og Holdepladen for Udblæsningsrøret og paasættes først, og derefter den forreste, underste Tilspænding. Den 3die Tilspænding (den forreste, øverste) anbringes saaledes, at Motorcyklen hælder fra Sidevognen. Den 4de Tilspænding maa ikke sætte Spændinger i Køretøjet og sættes med Kugleleddet ca. 50 mm. foran Saddelfjedren og med Stangen rettet lidt skraat bagud.

Hold Øjerne paa Fjedrene og Sidevognsnavet godt smurt. Det forreste Leje er af Gummi og kræver ingen Pasning.

Vær meget forsigtig, naar De kører Sidevogn de første Gange, særlig ved Højresving. Øv Dem først paa en egnet Plads.

Husk paa at Sidevognskøretøjet er et usymmetrisk og skævt belastet Køretøj; kør derfor altid roligt i Sving og bremse ikke kraftigt op uden nødvendigt.

A/S. FISKEK & NIELSEN.