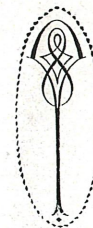


28×2, d. v. s. 710×45 mm. äro särskilt lämpliga för detta ändamål. Cykeln får ej vara för hög, vilket medför en mindre säkerhet i körningen, och får ej gärna vara utväxlad högre än till omkring 60. Lagringen av gaffeln måste vara förstklassig, d. v. s. att kulorna och stödlagren äro av god beskaffenhet. Kullagerskålarne måste sitta fast i ramen. Lagermuttrarnas gängor måste vara i alla delar förstklassiga, och böra möjliga felaktigheter i styrningen fortast lagas före aggregatets montering. Styrstångens form är beroende på smaken; dock bör den ju absolut passa i gaffeln, så att den ordentligt kan fastsättas. Att sadeln bör vara fjädrande är en självklar sak. För monteringen av ett nytt däck måste stödgaffeln borttagas, och skruvar man härför bort de fyra muttrarna, varefter stödgaffeln genom att något hopklämmas kan borttagas. Bensintanken kan sitta kvar. Innan man hopsätter motorn med stödgaffeln, kontrollerar man, att stödplattan är tillräckligt påskruvad samt att kullagren hava sin rätta gång. Själva monteringen sker genom påsättandet av kloven (47 fig. 8) på styrstången. Gaffeln placeras på de för detta ändamål avsedda bultarna (N 9 A). Har gaffeln för stora hål, måste desamma bussas; därefter skruvas muttrarna löst på de båda gaffelbultarna (N 9 A), och stödgaffelns övre skarvjärn tryckas över kloven, klovskraven trådes igenom och klovmuttrarna dragas till. Först därefter bliva de undre gaffelmutterna fastdragna. Reglerspakarna fästas likaså på lämpligt ställe på styrstången. Den långa reglerarmen, alltså gas-

armen, måste i sitt nedersta läge trycka ned dekompressionsventilen cirka 2 mm. Dekompressionsventilens rätta slaglängd kan regleras genom Bowden-skraven på bensintanken.



Schematiska framställningar



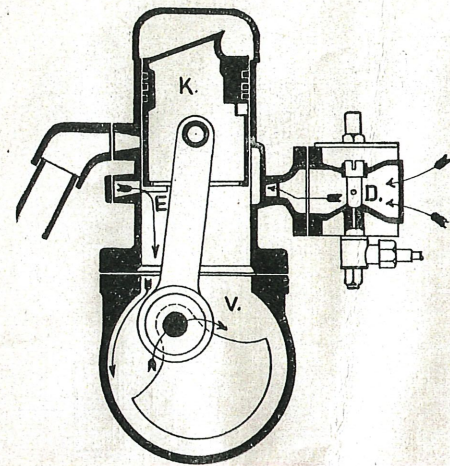


Fig. 1.

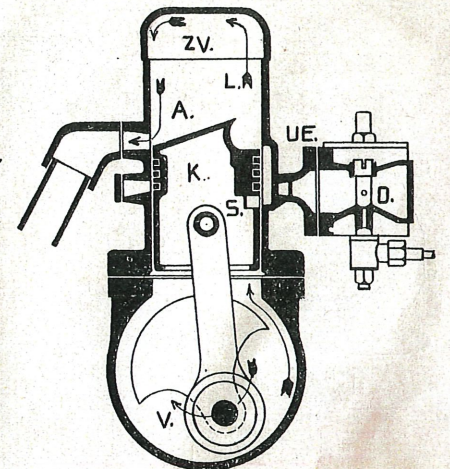


Fig. 2.

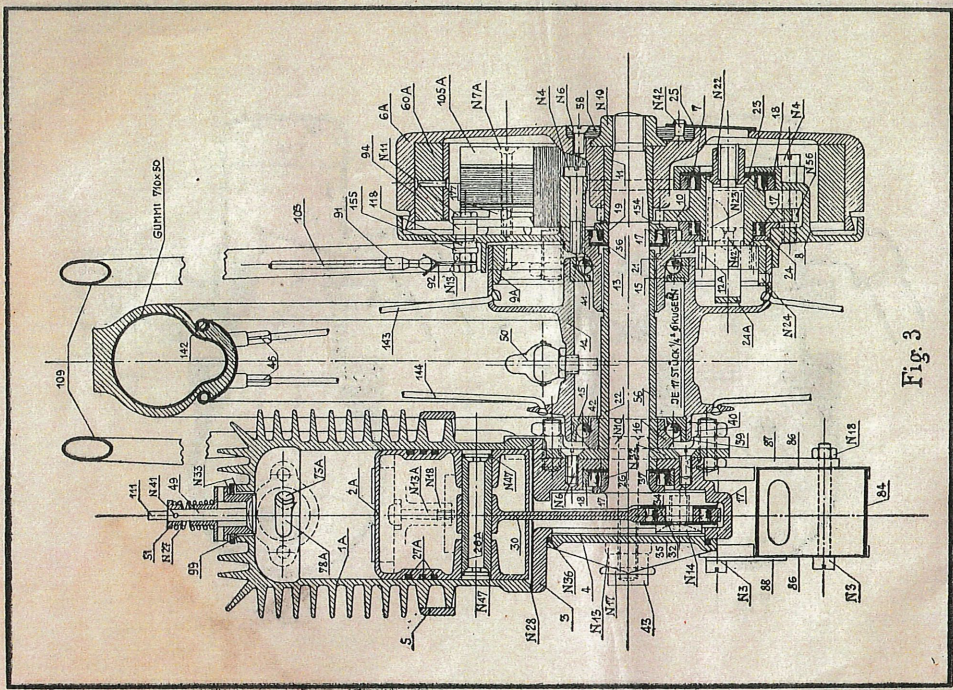


Fig. 3

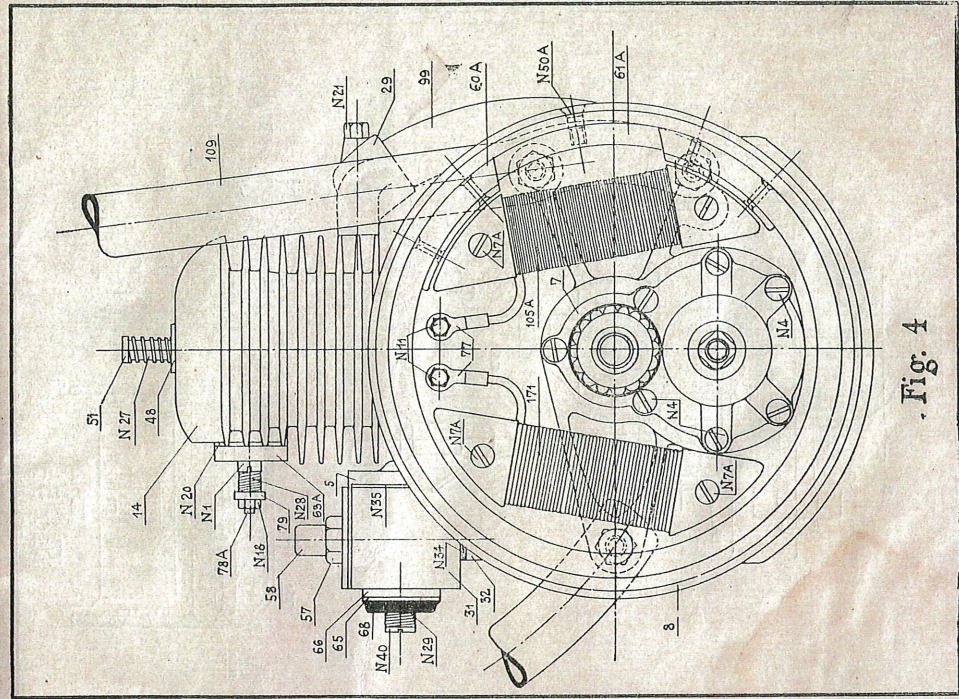
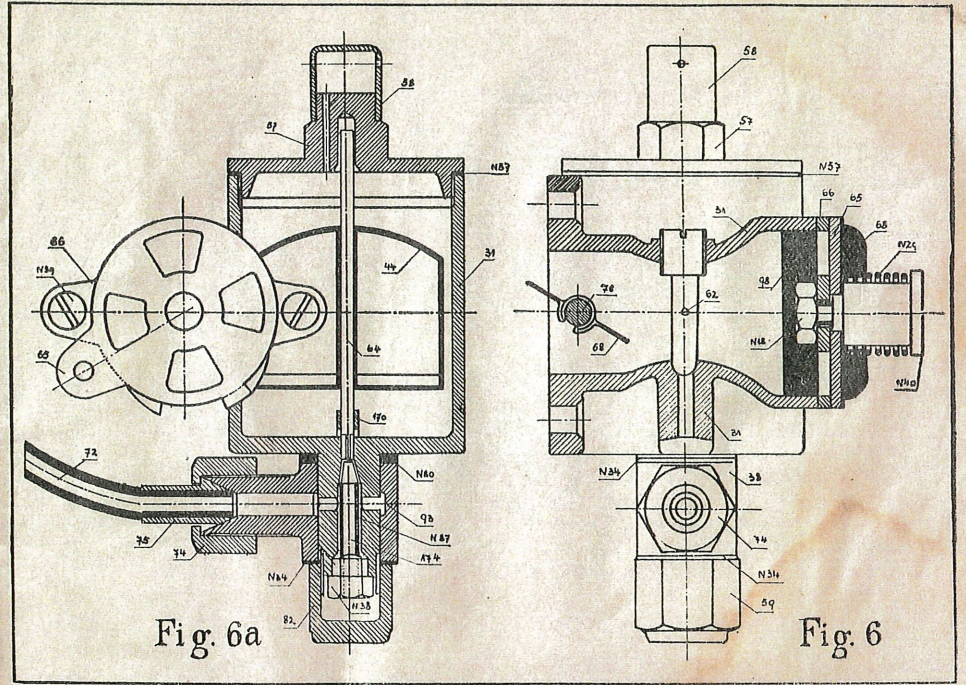
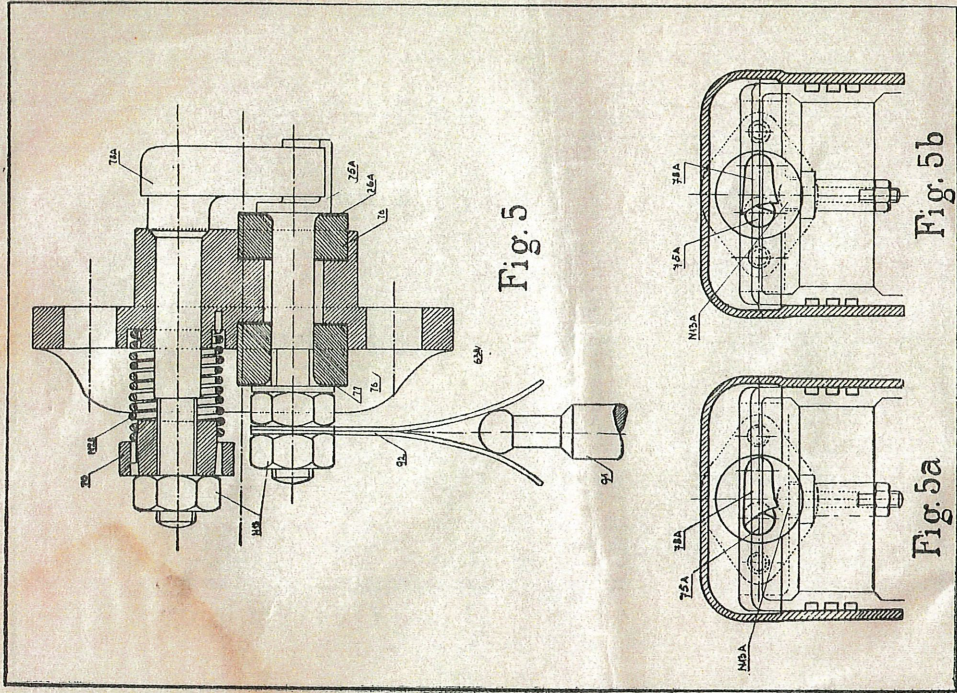


Fig. 4



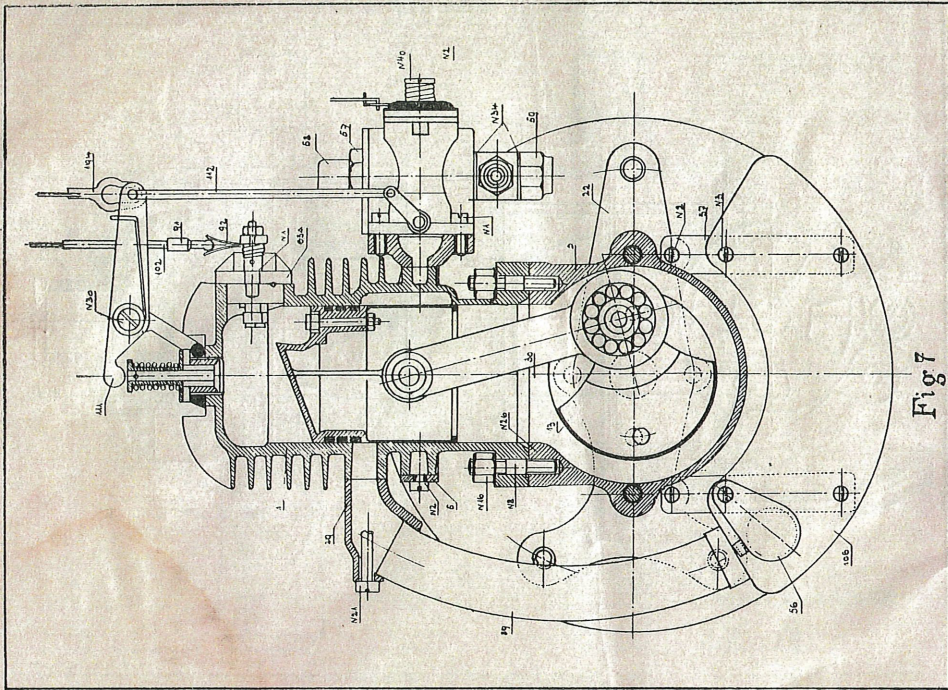


Fig. 7

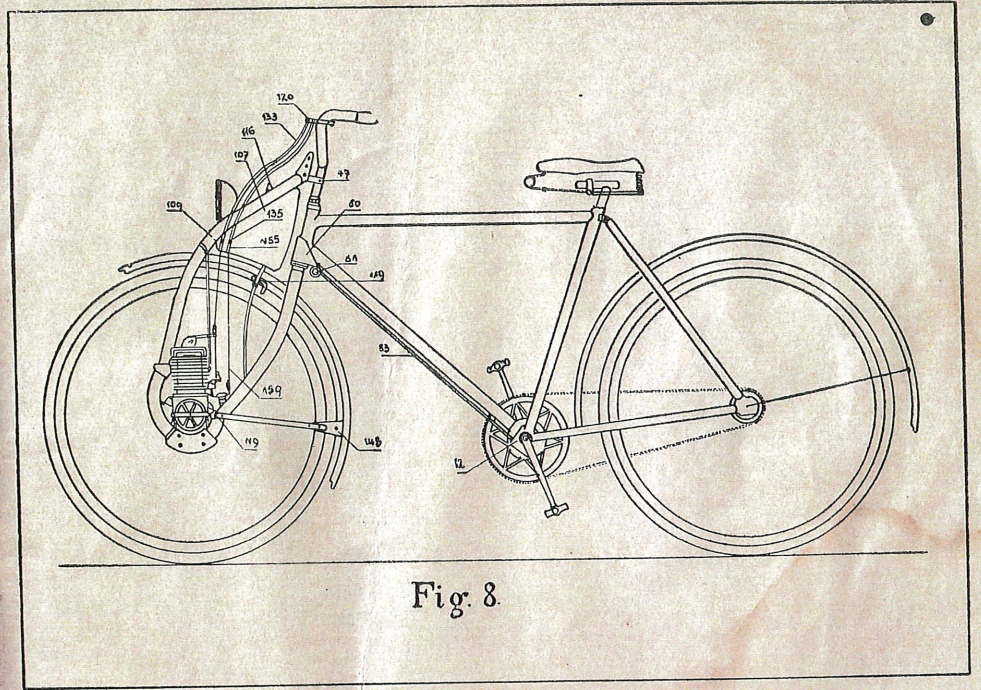


Fig. 8

100.



BRÖDERNA SJÖSTENS BOKTRYCKERI
STOCKHOLM 1928.