

**MOTOR
BESKRIVELSE**

OG

**REPARATIONS
VEJLEDNING**

FOR

DIESELLA-MOTOR
118 og A 116

krumtaphalvpart. På en almindelig cykle har man en udveksling fra et stort kædehjul på krankakslen til et lille kædehjul på bagnarvet. Da kæden ved denne konstruktion imidlertid af hensyn til motoren skal have det omvendte udvekslingsforhold (fra et lille hjul til et større), må man have en »opgearning« når cyklen trædes, der er derfor indbygget et planetgear på krankakslen. Planetgearet består af en tandkrans, som er fast monteret i krumtaphuset, to planethjul, som er monteret på en flange på krankakslen samt et solhjul, der kan rotere omkring akslen. På siden af solhjulet sidder knaster, som griber ind i knaster på det ved siden af liggende palhjul. Palhjulet er monteret ind i det tidligere omtalte tandhjul, hvori der sidder paler, der kan gribe i dette. På den modsatte ende af dette tandhjul er påskruet et kædehjul for kædetrækket til baghjulet. Da kædehjulene (både i motor og bagnarv) begge har en lille diameter bliver kædehastigheden lille, og slidtagen på kæden vil som følge heraf blive minimal.

Monteret på krankakslen, men uden for krumtaphuset, sidder bremsefriløbet til bagbremsen. Bremsefriløbet virker ved tilbagestrædning af pedalerne, således at friløbets yderkrans drejes. Derved drejer den på yderkransen siddende arm, der ved en stang er forbundet med bremsearmen på bagnarvet.

Midt imellem krumtaphalvpart og krankakslen ligger mellemakslen med koblingsarrangementet. Koblingen er en keglekobling og består af en ydre part med udvendig forranding og en indvendig part, som bærer koblingsbelegningen, og som kan skydes frem og tilbage på mellemakslen. Den indvendige part holdes mod den udvendige af en fjeder, og udkoblingen sker ved, at koblingsudløseren, som står vinkelret på mellemakslen ved dennes modsatte ende, drejes. Ved drejning trykker den indfældede kugle i koblingsudløseren paa udløserstifterne, som forskydes på langs gennem den gennemborede mellemaksel og derved bevæges den i mellemakslen liggende ters, som igen bevæger koblingens indre part, idet fjederen sammentrykkes.

Fig. 2 viser et lodret snit gennem motoren.

Vi har nu set de forskellige deles placering i motoren og vil gå over til virkemåden.

Idet pedalerne trædes rundt, drejes krankakslen, dennes flange og de derpå siddende aksler for planetjule. Da den omkring planetjule værende tandkrans er sat fast i huset, bringes solhjulet til at rotere med større hastighed end krankakslen. Solhjulet får ved hjælp af palhjulet og pedalerne det store tandhjul til at rotere med samme hastighed. Når tandhjulet roterer, påvirkes dets mellemakslen med den indvendige koblingspart, kædehjul og kæde. Hvis

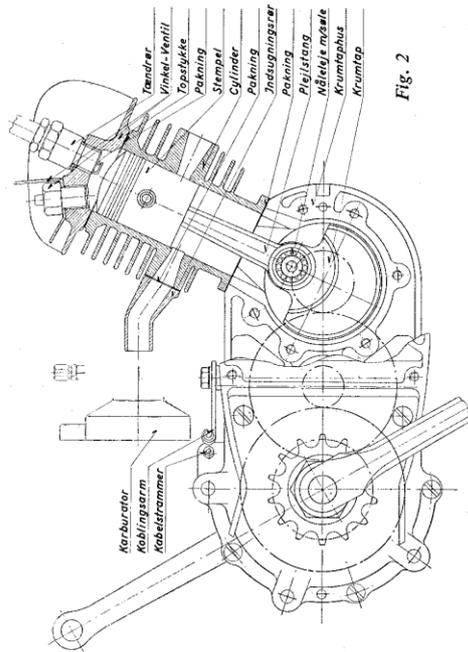


Fig. 2

koblingen er udkoblet, kan man altså cykle uden at selve motoren følger med. Vi kan så foretage en indkobling ved at udløse låsen i koblingshåndtaget, hvorved koblingens ydre part roterer. Gennem tandhjulene overføres bevægelsen til krumtaphalvpart og under forudsætning af, at der er lukket op for benzinen og ventilen er lukket, starter motoren. Når motoren starter, overføres dens roterende bevægelse gennem tandhjul, kobling, mellemaksel, tandhjul og kædehjul til kæde og baghjul. Man kan nu holde pedalerne stille, idet pedalerne ikke trækkes med på grund af de indskudte paler og palhjul på krankakslen.

Ved standsning af cyklen lukker man ned for gassen, kobler ud med koblingshåndtaget og bremser ved at træde pedalerne tilbage. Ved fortsat kørsel lukker man op for gassen, slipper koblingen langsomt, evt. hjælper man i gang med pedalerne.

Som det vil bemærkes, er der ikke brugt kæder i motoren, men udelukkende tandhjul, og da disse er fremstillet med meget kraftige tænder, fås en meget robust konstruktion, hvor brud er udelukket og slid begrænset til et minimum.

Hele udvekslingen går i oliebad. I krumtaphuset er der passende store gevindpropper til påfyldning og aftapping af olien, samt en mindre gevindprop for kontrol af oliestanden.

Magneten er lidt større end ved de ældre motortyper, og for at få et særligt godt lys, er lyseffekten forøget til 17 W.

Motordata (118):

Motor:

Type: DIESEL 118
Cylinder: 1
Arbejdsgang: 2 takt
Skyning: Vendskyllet
Smøring: Blandingsmøring : Olie : benzín
Blandingsforhold: 1 : 30
Olietype: Totakt olie af sværhedsgrad SAE 40—50
Cylinder: CRONIT støbegods
Topstykke: Letmetal
Stempel: Letmetal
Stempelring: 3 stk.
Boring: 40 mm
Slaglængde: 39,5 mm
Slagvolumen: 50 ccm
Kompressionsrum: 12,5 ccm
Kompressionsforhold: 1 : 5
Omdrejningstal, max.: 4480 o/m (begrænset a. h. t. typegodk.)
Effekt: 0,6 hk (begrænset a. h. t. typegodk.)

Tilbehør:

Karburator: DELL'ORTO, type T 1 13 SA,
lysning 13 mm, hoveddyse 66
Luftfilter: Med spjæld
Indsugning: Direkte
Tænding: Svingjuls magnet med dynamo, 6 v/17 w,
type S.P.L. og BOSCH
Platinaafstand: 0,40 mm
Fortænding: 2,0 mm — 23° før top
Tændrør: LODGE C-14 eller tilsvarende
Elektrodeafstand: 0,5 mm

Kraftoverførsel:

Kobling: Kægekobling i oliebad
Fjederryk på kobling: 55 kg
Koblingsfrigang: 2,5 mm
Gearkasse: DIESEL 1-trins gearkasse
Transmission: Tandhjul
Udveksling, motor-gearkasse: 1 : 2,34
Udveksling, gearkasse: 1 : 4
Udveksling i gearkasse total: 1 : 9,33
Olie i gearkasse: 0,3 liter motorolie SAE 20
Kædehjul på gearkasse: 14 tænder
Kædehjul omdrejningstal (ved 30 km/t): 481 o/m

Cykledata (318):

Cykel:

Stel: DIESEL 118 presset stålpladestel type 318
Motor: DIESEL 118
Forgaffel: Teleskopgaffel
Baghjulsophæng: Svinggaffel
Svinggaffelaffjedring: Teleskop ell. fast
Tankindhold: 5 liter
Stativ: Midterstativ
Følge: 24" X 2"
Dæk: 24" X 2" X 2 1/8"
Eger: 221 mm M3
Pedaler: Pedaler
Fodhjulere: Ekspansion
Forhjulsbremse: Ekspansion
Baghjulsbremse: Ekspansion
Bremsetromlediameter: 100 mm
Bremsernes betjening: Forhjul: Med hånden — baghjul med foden
Kædehjul på baghjul: 26 tænder
Udveksling: 1 : 1,86
gearkasse : baghjul
Kædedimension: 1/2" X 3/16", med 1650 kg brudstyrke, 94 led

Tilbehør:

Koblingsudløser: Koblingsgreb på styr
Ventilforter: Greb på styr.
Gasindstilling: Drejehåndtag på styr
Forhjulsbremse: Bremsgreb på styr
Lys: Reflektor med langt og kort lys, baklygte
Lyskontakt: Afbryder, med kontakt for kort og langt lys, på styr.
Alarmsignal: Elektrisk horn

DIAGNOSE for MOTOR: 118

Afhjælpes ved:	Årsag:	Fejl.
Benzinhøne åbnes	Benzinhøne lukket	✓
Benzin påfyldes	Ingen benzín	✓
Kabelskruer fastspændes	Dårlig kabelforbindelse	✓
Slibes eller udskiftes	Platiner defekte	✓
Filter renses	Benzínfilter stoppet	✓
Karburator renses	Karburator stoppet	✓
Tændrør renses	Sødet tændrør	✓
Tændrør udbrændes	Fugtigt tændrør	✓
Renses for sod	Udsødsrør lukket	✓
Renses for sod	Udsødsrør lukket	✓
Renses for sod	Skylløpørre lukket	✓
Ventil udskiftes	Ventil utæt	✓
Indstilles	Forkert tændtidspunkt	✓
Renses i benzín og chypes i olie	Luffilter stoppet	✓
Nye pokninger	Krumtaphus utæt	✓
Udskiftes	Tændrør brændt op	✓
Køres godt varm	Motor for kold	✓
Indstilles på 0,5 mm	Elektroafstand for stor	✓
Udskiftes	Forkert tændrør	✓
Tændrør udskiftes	Tændrørisolator beskadiget	✓
Tørres	Fugt på platin	✓
Udskiftes	Stempelling fastbrændt	✓
Udskiftes	Tændspole defekt	✓
Udskiftes	Kondensator defekt	✓
Fastspændes, evt. nye pokninger	Utæt indauging	✓
Udskiftes	Forkert brændstov	✓
Indstilles	Forkert tomgangsindstilling	✓
Større dyse monteres	Forkert karburatordyse	✓
Mindre dyse monteres	Forkert karburatordyse	✓

DEMONTERING af Diesella-motor 118

Foruden standardværktøj skal følgende DIESELLA specialværktøj anvendes:

- 1 stk. aftrækker for tandhjul på krumtap nr. 89.5—1
- 1 » magnetholder » 89.5—2
- 1 » magnetaftrækker » 89.5—4
- 1 » monteringsbøsning for simmerring 354707 » 89.5—7
- 1 » dorn for simmerring 152407 » 89.5—9
- 1 » dorn for simmerring 203507 » 89.5—10
- 1 » dorn for simmerring 354707 » 89.5—11
- 1 » klemme for stempelringe » 89.5—12
- 1 » dorn for stempelpind » 89.5—13
- 1 » montageværktøj for kobling » 89.5—14
- 1 » vinkelkruetrækker for olieprop » 89.5—15
- 1 » trægaffel for cylindermontage » 89.5—16
- 1 » nøgle for kassehjul, kontra- og kalotmøtrik .. » 89.5—17
- 1 » dorn for leje 6003 » 89.5—18
- 1 » dorn for leje 6202 og 6203 » 89.5—19
- 1 » 14 NV vinkeltopnøgle for magnet » 89.5—20
- 1 » retteskinne for stempel (plejlstang) » 89.2—1

Planche A

Motordemontering (118)

Nødvendigt specialværktøj: Intet.

Demontering:

1. Stil cyklen på stativ.
2. Luk benzinhanen.
3. Rengør motoren omhyggeligt.
4. Aftag bageste kædeskærm ved at fjerne de 2 kærskruer.
5. Møtriker og spændeskiver på kilebolte for pedalarme skrues af. Kileboltene presses ud med en kileboltpresse, og pedalarmene fjernes.
6. Lad bremsestangen hænge frit ned efter at have fjernet splitten og skiven på bremsefriløbet.
7. Bremsefriløbet trækkes ud, og noten fjernes.
8. Højre sidedæksel aftages ved at fjerne de to kærskruer.
9. Drej kæden indtil samleledet befinder sig midt mellem kædehjulene. Tryk sikringsfjederen af, fjern samleledet og tag kæden af.
10. Fjern de 2 sekskantede skruer ved udstødsrørets forreste flange, og lad udstødsrøret hvile i bageste ophæng.
11. Aftag kabel til dekompressionsventilen på topstykket ved at løsne skruen på hjulmøtriken. Er kablet forsynet med blydup på enden, løsnes kablet fra ventilgrebet på styret, og kablet trækkes ud.
12. Tryk koblingsarmen mod venstre og udtag koblingskablet af armen. Er kablet forsynet med blydup på enden, løsnes kablet fra koblingshåndtaget på styret, og kablet trækkes ud.
13. Skruer på spændebånd for karburator løsnes og karburator fjernes.
14. Løs lyskablet fra kabelskruen og træk det ud gennem gummiløsningen.
15. Motoren understøttes eller fastholdes nedefra. Derefter løsnes de 3 hovedbolte og trækkes forsigtigt ud af stellet i rækkefølgen:
 1. forreste
 2. nederste
 3. midterste

Bemærk: Det må omhyggeligt tilses, at motoren bliver godt understøttet eller fastholdt nedefra, så motoren ved fjernelsen af hovedboltene ikke falder ned og bliver beskadiget.

Planche C

Motormontering (118)

Montering:

16. Montering af motoren foretages i modsat rækkefølge.
- 10a. Anvend kun original DIESELLEA udstødspakning.
- 9a. Samleledets sikringsfjeder skal stadig ligge udvendig, og skal med den bukkede ende ligge i kædens omløbsretning.
- 8a. Højre sidedæksel sættes ind over krankaksel og hænger frit ned.
- 5a. Pedalarmerne monteres.
- 4a. Bageste kædeskærm monteres.
- 2a. Luk op for benzinhane.
- 1a. Prøvekor motor med cyklen stillet på støtteben.
- 8b. Højre sidedæksel fastspændes.

Adskillelse af demonteret motor (118)

Nødvendigt specialværktøj: 1 sæt DIESELLEA-specialværktøj for motor 118

1. Motoren anbringes på et solidt faststående bord.
2. Kalotmøtrik på krankaksel skrues af med nøgle nr. 89.5—17, idet der holdes kontra med nøgle nr. 89.5—2 på magnæt. Husk kalotmøtrik har venstre gevind. Filtpakning fjernes. Er filtpakningen oliebevædet kasseres denne, og erstattes af ny.
3. Kontramøtrik for kædehjul skrues af med nøgle nr. 89.5—17 og kædehjul ligeledes med denne nøgle. Som ved pkt. 2 holdes kontra med nøgle nr. 89.5—2. Husk venstre gevind.
4. Tændrørshætten løsnes fra kablet og tages af. Tændrøret tages ud.
5. Møtriker på topstykke skrues af og spændeskiver fjernes. Topstykke, toppakning, cylinder og cylinderpakning tages bort.
6. Aftapningsskruen, overløbskruen og påfyldningsskruen tages ud, og olien aftappes. En hurtigere aftapning sker ved som under pkt. 7 at fjerne venstre sidedæksel, medens motoren ligger ned på højre side, hvorpå motoren rejses op, således at olien løber ud.
7. Venstre sidedæksel fjernes, idet 6 stk. kærskruer, der alle er lige lange og med samme gevind, skrues ud.
8. Møtrik for tandhjul på krumtap skrues af og spændeskive fjernes. De to pinolskruer i tandhjulet skrues ud og aftrækkerværktøj nr. 89.5—1 skrues på tandhjul i pinolskruernes gevind med

de i værktøjet anbragte skruer. Afrækkerskruen skrues i bund, og tandhjul og værktøj skilles derpå ad. Sæt pinolskruerne i tandhjulet igen, og skru dem ned, så skruernes overkant ligger ganske lidt under tandhjulsets overflade. Derefter fjernes noten.

Såfremt der er fejl i koblingen, skal dennes adskillelse ske på dette tidspunkt af demonteringen. Er koblingen i orden, er det ikke nødvendigt at adskille denne for motorens videre demontering.

9. Ved demontering af koblingen fastspændes koblingsværktøjet nr. 89.5-14 med bøsningen på krankakslens venstre ende med sekskantskruen, se fig. 3. Sekskantskruen skal spænde i hak for kilebolt. Rørstykket på håndtaget sættes ned over øverste fjederskål, således at stiften, der holder fjederskålen, ligger frit i rørstykkets udsparinger. Tryk håndtaget ned og fjern stiften.

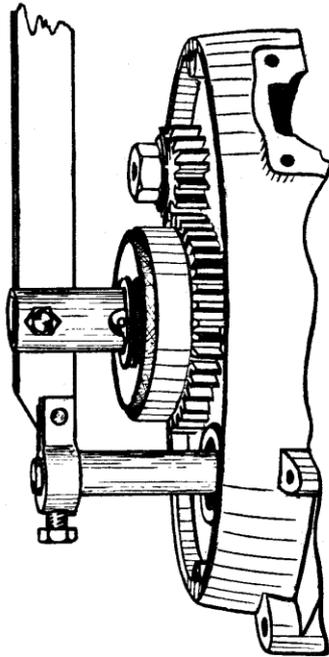


Fig. 3

Lad håndtaget gå langsomt i vejret indtil fjederens tryk er væk. Tag koblingsværktøjet af, løft fjederen med trykskive og den indvendige koblingsskål af. Tryk eventuelt på koblingens udløserarm for at få den indvendige koblingsskål løs. Fjern udløserarmen. Med seegerringfang fjernes seegerring, der fastholder udvendig koblingsskål. Fjern underlagsskiven og tag den udvendige koblingsskål af. De 3 udløserstænger, der ligger i mellemakslens udbo, tages ud.

10. Magnetholder nr. 89.5-2 sættes i magnetens åbninger, og med 14 mm vinkeltopnøgle nr. 89.5-20 skrues møtrik af og spændeske fjernes, magnetaftrækker nr. 89.5-4 skrues i magnet, og afrækkerskruen skrues i bund. Magneten tages ud, og værktøjet fjernes.
11. Ankerpladen tages ud ved at man fjerner de to kærsvkruer med spændeskiver efter at have løst lysledningen fra gennemgangs-skruen i krumtaphus og trukket tændrørskablet gennem gummibøsningen. Sidder tændrørskablet meget fast i gummibøsningen, kan det afhjælpes ved at smøre lidt olie på kablet. Det er ikke nødvendigt at tage noten for svinghjul ud.
12. De 11 kærsvkruer i højre krumtaphushalvpart skrues ud. I forreste og bageste ende af krumtaphuset er der i pakfladen 2 riller på ca. 6 mm længde og 1 mm bredde. I disse riller sættes forsigtigt en skruetrækker ind ca. 3-4 mm, endelig ikke så langt ind, at pakfladen ødelægges — og vrides, hvorefter de to krumtaphushalvpart kan trækkes fra hinanden med hænderne.
13. De i krumtaphushalvparterne anbragte 2 styrestifter tages ud.
14. Krumtappen tages ud ved at man forsigtigt slår på krumtappen med en plastichammer.
15. Mellemakslens tages ud, eventuelt ved hjælp af små slag med plastichammer. Se efter at den affresede flade på mellemakslens bryst vender mod den indvendige tandkrans.
16. Krankakslens trækkes ud.
17. Palhjulet, der løber i tandhjulet m. skaft, tages ud. Pas på de 2 paler og fjedrene.
18. Tandhjulet m. skaft tages forsigtigt ud, evt. ved hjælp af små slag med plastichammer.
19. Solhjul tages af krankakslens.
20. De forskellige dele renses grundigt i benzin. Alle pakflader renses med sprit — evt. med skraber, for gammel pakning. Stempel, topstykke og cylinder samt udstødspor og skyllekanaler renses for sod.
21. Alle lejer, simmerringe og motorens øvrige dele kontrolleres, og defekte dele udskiftes.
22. Ved udtagning af leje eller simmerring varmes krumtaphuset forsigtigt op over et gasbuis, og ved forsigtigt at slå krumtaphuset mod et stykke træ, falder lejet og simmerringen ud.

Slå aldrig leje eller simmerring ud i kold tilstand.

23. Ved demontering af stempel fjernes først de to sikringsringe i hullet for stempelepindens med en spidstang. Dorn for stempelepind

Samling af adskilt motor (118)

nr. 89.5—13 sættes i stempelpinden, og med små hammerlag drives pinden ud. Har man en stempelpindpresse, er den endnu bedre at anvende.

24. Ved udskiftning af paler i tandhjul m. skaft, fjernes seegeringen med seegerringtang. Paler og fjedre kan derpå udtages.
25. Er nålelejerne i tandhjul m. skaft defekte, kan man, såfremt man er i besiddelse af en dornpresse eller lignende, presse nålelejerne ud og montere nye. Hvis ikke dette er tilfældet, må hele tandhjulet indsendes til fabrikken, som så udskifter nålelejerne.
26. Ved demontering af planethjul skrues møtrik af og spændeskiver fjernes. Med en hammer drives akslen forsigtigt ud, uden at ødelægge gevindet.
27. Såfremt den i krumtaphuset siddende tandkrans er defekt, tages tandkransen ud på samme måde som ved udtagelse af lejer og simmerringe — jvf. pkt. 22.
28. Er der ved krumtappen, plejstangsejlet eller plejstangen den mindste defekt, kan man, såfremt man er i besiddelse af den under pkt. 25 nævnte dornpresse og nødvendigt måleværktøj for opretning, selv adskille og udskifte den defekte del og derpå samle krumtappen igen. Ved adskillelse af krumtappen presses krumtapsølen ud af den ene krumtaphalvpart, hvorpå den presses ud af den anden. Pas på nålerullerne og de to stålskiver på begge sider af disse. Sølen må ikke presses igennem plejstangsejlet.
29. Demontering af koblingsudløserakse foretages ved at skruelåseskruen, der sidder indvendig i højre krumtaphushalvpart, ud, og derpå trække akslen op. Udløserakslen er foroven forsynet med en O-ring til tætning for olie.
30. Er der overgang i det elektriske lysystem, kan det skyldes fejl ved lysgennemføringen i højre krumtaphushalvpart, se fig. 4. Den gennem skillevæggen til magnet monterede lysgennemføringen er på begge sider fraisleret med isoleringskiver og ligger i en isoleringsbøsning.

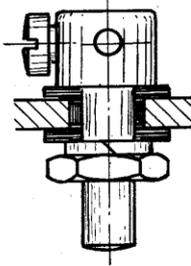


Fig. 4

1. Samling af krumtapskel foretages ved at presse sølen med nålerulle, stålskive og plejstang i den ene krumtaphalvpart og dernæst i den anden. Kontrollør at plejstangen går let rundt på lejet, uden at der er slør. Opretning af den adskilte krumtap

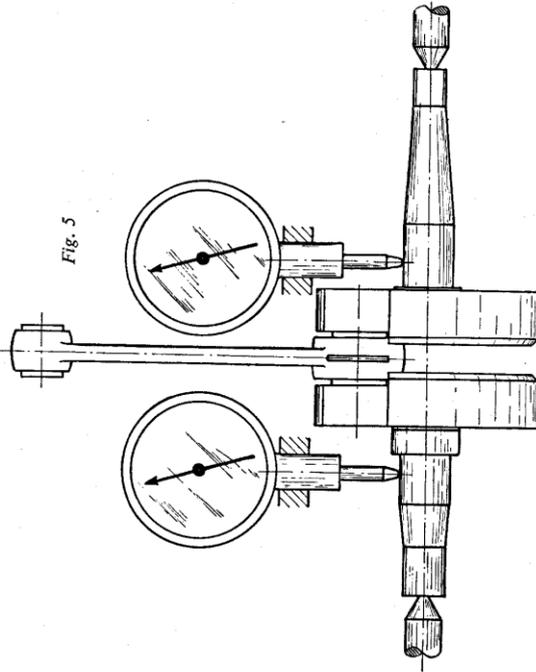


Fig. 5

skal foretages med megen omhu. Mellem 2 pinoler, se fig. 5, sættes krumtappen fast. Når man ved at holde i øverste plejstangsejle kører krumtappen rundt, må akslen ikke slå. Dette kontrolleres ved at sætte 2 måleure på et fast underlag og måle udslaget. Den største tolerance, der kan tillades for begge ure tilsammen er 4/100 mm. Er tolerancen større, kan man forsigtigt slå på den ene kontravægt og derved dreje denne, eller kontravægten skal klemmes lidt sammen eller trækkes fra hinanden. Kun ved forsøg kan man finde frem til den fornævnte nøjagtighed. Er man ikke i besiddelse af det nævnte værktøj, adskil da aldrig en krumtap, men få den ombyttet.

2. Er tandkransen slidt, er det som regel kun på 2 punkter — nemlig de 2 steder, hvor planethjulene hviler, når pedalerne står i

hviltestilling under kørsel. I mange tilfælde kan man derfor nøjes med at dreje tandkransen $\frac{1}{2}$ omgang og sætte den fast. Hvis ikke stiftullerne rammes, drejes tandkransen yderligere ca. 5 mm, og nye stiftuller børes. Opvarm krumtaphuset forsigtigt over et gasblus og tryk forsigtigt tandkransen på plads. Derefter børes 3 huller for Connexstifterne. Sættes der en helt ny tandkrans i, skal man påse, at man ikke kommer til at bruge de oprindelige 3 huller for styrestifter, idet Connex-stifterne da ikke vil sidde ordentlig fast.

Sørg altid for at simmerringen vender rigtigt.

3. Ved montering af leje og/eller simmerring varmes krumtaphuset op — jvf. pkt. 2, og lejet trykkes forsigtigt ned med den tilhørende montagedorn — evt. med små hammerslag. Ved montering af simmerring sættes simmerringen forsigtigt på tilsvarende montagedorn og slås forsigtigt på plads.
4. Simmerring for tætning ved tandhjul m. skaft smøres med olie, monteringsbøsning nr. 89.5—7 skrues på skaftets gevind — husk venstre gevind — og tandhjulet slås forsigtigt på plads. Det kontrolleres, at paler og fjedre sidder rigtigt.
5. Montering af koblingsudløseraksel foretages nu, og låseskrue med tandskive spændes fast.
6. Fallhjul påsmøres et tyndt lag fedt på modsatte side af koblingskløerne, og lægges ned i tandhjul med skaft.
7. Simmerring for krumtaphalv i venstre krumtaphalvpart smøres med olie, og krumtappen skubbes ind og slås i bund med plastichammer.
8. Mellemakslen sættes i venstre krumtaphalvpart. Husk at den affræsedede flade på brystet skal vende mod tandkransen. Har koblingen ikke været adskilt, sidder mellemakslen i denne krumtaphalvpart, og udløserstænger skal i dette tilfælde ilægges nu, se fig. 6. Først en lang stang med rounding mod udløserstængen. Derpå en kort stang og tilsidst en lang stang med rounding mod kort stang. Det vil sige, at en lang stang vender med fladen mod højre krumtaphalvpart.



Fig. 6

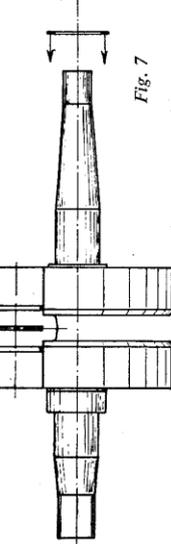


Fig. 7

11. Solhjul skydes ind på krankaksel, således at koblingskløerne vender fra flangen. Kontrollér at krankaksel, solhjul og planet-hjul løber let og ubesværet i tandkransen.
12. Begge krumtaphalvparternes samlingsflader påsmøres flydende pakning, og original DIESELLEA-pakning lægges på den ene krumtaphalvpart.
13. De to halvpartner samles, idet det påses, at akslerne fanger de rigtige huller, tandhjulene kommer rigtigt i indgreb og solhjul og palthjulskløerne ligeledes griber rigtigt sammen. De to halvpartner kan trykkes sammen med hænderne. Hvis palthjulet under montage glider ud af tandhjul m. skaft, skal husets halvpartner trækkes fra hinanden igen, således at man kan montere palthjulet på sin plads, jvf. pkt. 6.
14. 2 skruer skrues i selve krumtaphuset og endeslør for krumtappen kontrolleres. Spillerummet for krumtappens endeslør skal være mindst $\frac{1}{10}$ mm. Er det større end $\frac{3}{10}$ mm trækkes krumtaphalvparterne fra hinanden, og udligningsskiver lægges mellem krumtappens højre svingklods og lejet i magnetsiden, se fig. 7. Er krumtappens endeslør kontrolleret, løsnes de 2 skruer lidt, de 2 styrestifter slås i, og alle 11 kærvskruer skrues i og spændes godt fast. Undersøg stadig, at alle de bevægelige dele går let og ubesværet.

16. Not for tandhjul på krumtapaksel sættes fast. Tandhjulet trykkes ind på akslen — spændeskive lægges på plads og møtrik spændes til med hånden. Fastspringning sker under pkt. 22. Man må i k e fastspænde ved at holde i magnetens svinghjul. Såfremt koblingen har været adskilt, samles den på nuværende tidspunkt af monteringen.

17. Den udvendige koblingsskål sættes på mellemakslen, derpå mellemægsskiven, og segeringen sættes på plads.

18. Udløserstængerne lægges nu ned i mellemaksleens gennembo. Først en lang stang med den flade ende nedad, dernæst den korte stang og igen en lang stang med den flade ende nedst. De runde ender på de 2 lange udløserstænger vender altså mod koblingssiden, se fig. 8.

19. Udløserterzen sættes i den nedfræsedde rille på mellemakslen, således at det udfræsedde V, se fig. 9, vender mod udløserstængerne.

20. Den indvendige koblingsskål med koblingsbelægning skubbes ned over mellemakslen, derefter fjeder og fjederkål.

21. Koblingsværktøjet spændes nu fast på krankakslen, og mellemakslen drejes således, at huller for låsestiften vender vinkelret (på tværs) af hjælpeværktøjets arm.

Koblingsværktøjets rørstykke sættes ned på fjederkålen, fjederen vendes således, at stiften kan isættes fra den side, hvor trykkes så meget sammen, at stiften kan isættes. Koblingsværktøjet fjernes. Det påses stadig, at alle bevægelige dele går let rundt. Endvidere afprøves, om koblingen udløser tilstrækkeligt.

22. Tandhjul på krumtapaksel fastspændes. For at holde tandhjulet under fastspændingen, lægges en skruetrækker på langs af motoren hvilende på krankakslen og med klingens i koblingstændhjulet, se fig. 10.

23. Hvis noten er taget ud, isættes denne inden montage af ankerplade.

24. Tændrørskabel føres gennem gummibøs-

ning, og ankerpladen sættes på plads. Skruen med spændeskiver skrues fast, efter at ankerpladen er drejet mod venstre. Man må ikke skrue skrueerne fast, før man har overbevist sig om, at ankerpladen er fuldstændig på plads i recessen.

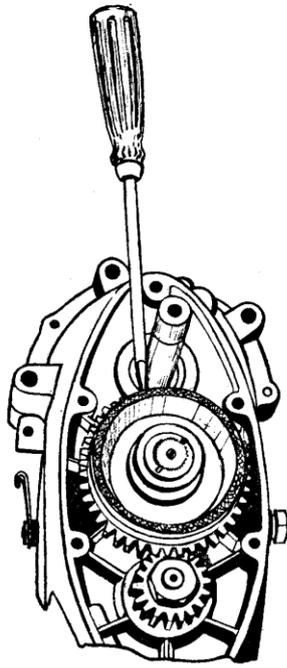


Fig. 10

25. Ledning for lysanlæg fastspændes i gennemgangsskruen på krumtaphuset.

26. Magneten sættes på akslen, idet der sørges for, at not og notgang sidder ud for hinanden. Akslen drejes således, at noten ligger modsat fiberklodsen på knikseren, da tappen på fiberklodsen ellers let knækkes.

27. Kædehjul skrues på tandhjul m. skaft og spændes ved hjælp af nøgte nr. 89.5—17, husk venstre gevind. Derpå spændes kontramøtriken og kalotmøtrik med filt-pakning.

28. Stempelpinden sættes fast på dorn nr. 89.5—13 og slås ind i stemplet, gennem plejlstangstøjet og til stemplets anden side. Med en spidstang sættes begge sikringsringe fast.

29. Retteskinne for stempel nr. 89.2—1 lægges nu an mod krumtaphuset, se fig. 11, og krumtappen drejes, så stemplet ligger an mod retteskinnen. Er plejlstangen skæv, viser det sig ved luft mellem den ene stempelunderside og skinnen. Forsigtigt trækkes stemplet over mod denne side, uden at vride, men kun svagt bukke plejlstangen, så stemplet ligger an med hele undersiden mod retteskinnen.

30. Original DIESEL-LA-cylinderpakning lægges på plads, idet det påses, at skyllekanalernes åbninger IKKE dækkes af pakningen. Trægaflien nr. 89.5—16 skydes nu ind om plejlstangen, og krum-

tappen drejes, så stemplet ligger fast mod kilen, se fig. 12. Stempelringsklemme nr. 89.5—12 sættes over stemplet, så stempelringene bliver klemt helt i bund. (Se efter, at ringene sidder rigtigt for styrestifterne), cylinderen skubbes nu ned over stemplet med åbningen for udstødsrør vendende fremad. Stempelringsklemme og trægaffel fjernes, og cylinder trykkes mod krumtaphuset.

31. Original DIESEL-LLA-toppakning lægges på cylinder, topstykket skydes ned over boltene, spændeskiver lægges på, og møtrikker spændes til. Dekompressionsventil skal vende bagud.

32. Tændrør skrues på plads. Tændrørshatten skrues på kablet og sættes på tændrør.

33. Venstre sidedæksels pakflade og tilsvarende pakflade på krumtaphus påsmøres flydende pakning, og original DIESEL-LLA pakning lægges på dækslets pakflade. Dækslet sættes på plads og fastskrues med 6 kærsvkruer.

34. Olieåftningspropper med pakning skrues fast.

35. Der fyldes olie på, indtil det løber ud af overløbskullet. Oliepåfyldningsprop og overløbsprop med pakning skrues fast.

36. Overflødig flydende pakning fjernes.

Motorbeskrivelse (A 116)

DIESEL-LLA motor type A 116 er beregnet til at køre med udvendig udveksling bestående af kilerem og kæde.

På fig. 13 ses et snit gennem krumtap og cylinder. Krumtappen er lejet i to kuglelejer, et 6202 z i magnetsiden, og et 6302 z i koblings-siden. Bogstavet z i forbindelse med kuglelejenummeret betyder, at lejet er monteret med en dækplade på den ene side af kugleholderen. Lejet er med andre ord lukket til denne side, og siden er vendt ind mod svingsklodserne. Derved udelukkes smøring af lejerne ved hjælp af olien, som er blandet i benzinen. Smøringen af lejerne sker med fedt, som er trykket ind gennem de på krumtaphuset siddende smørepipier. Der skal til denne smøring anvendes en varmebestandig fedt, f. eks. Castrol Castrolase CL Special eller tilsvarende fedt. — Der må aldrig anvendes konsistensfedt eller højtryksfedt.

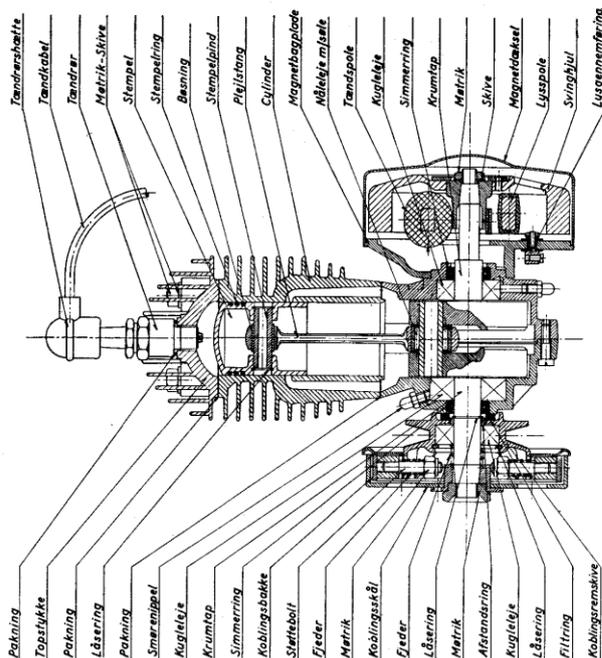


Fig. 13

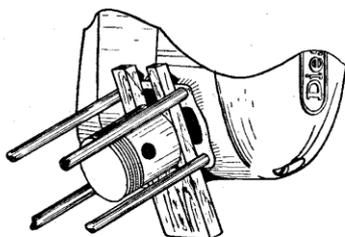


Fig. 12

Krumtappen består af to halvdele presset sammen med sølen i plejstangens nåleleje. Krumtappens halvpart er færdigslebne, således at der til enhver tid kan skiftes nålelejer og søle hertil, uden at skulle forny krumtaphalvparterne. Efter sammenpressningen rettes og kontrolleres krumtappen i et specielt retteværktøj, således at den på lejestederne løber inden for 0,04 mm.

På kuglelejernes ydersider er anbragt olietætningsringe (simmerringe), der dels hindrer fedt i at komme ud, dels tætnet for de veks-

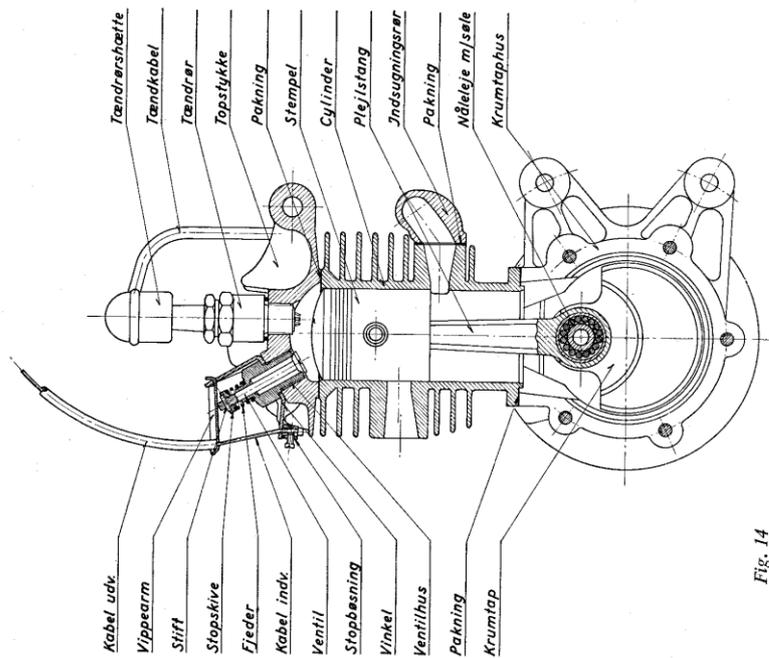


Fig. 14

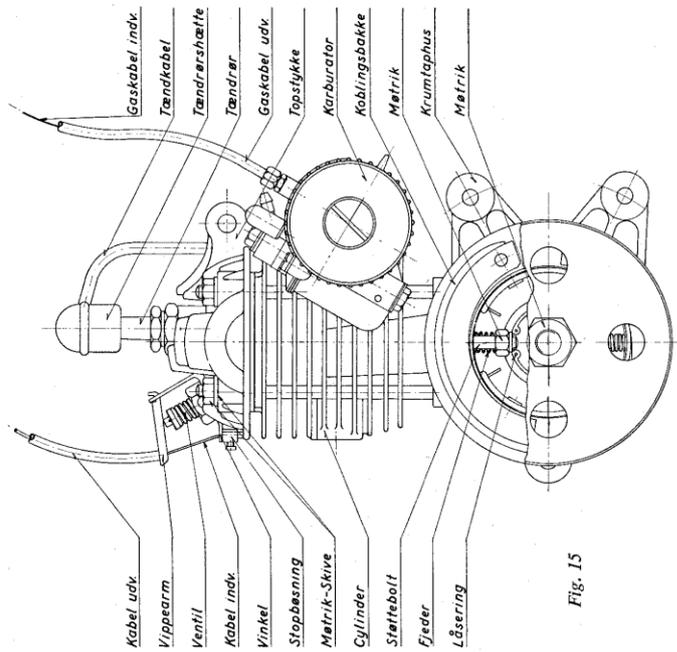


Fig. 15

lende tryk i krumtaphuset. Simmerringen vendes med læberne indad i krumtaphuset.

Til højre ses svinghjulsmagneten med indbygget lysspole. Tændkablet er ført direkte ud fra tændspolen og til tændrørshætten, medens ledningen fra lysspolen kun føres til en lysgennemføring, hvorfra man så kan føre ledninger til lygter og afbryder på cyklen. Magnetens bagplade fastholdes af to skruer og styres af en recess på krumtaphuset. Recessen passer både til SPL 12 w og Bosch 6 w. Ved skrueerne til fastspænding er der lange huller, således at bagpladen kan drejes og fortændingspunktet dermed reguleres. Magneten dækkes med et dæksel af umagnetisk materiale, fastholdt af to fjedre. Til venstre på krumtappakslen sidder automatkoblingen, som består af en indre og en ydre del. Den indre del er koblingsremskiven, som er sat sammen af en kileremskive og en skærmpåde, hvorpå koblingsbakkerne sidder. Som vist i fig. 15 er koblingsbakkerne lejret, således

at de kan dreje om en tap i den ene ende, medens der midt på koblingsbakken sidder en støttebolt med fjeder og selvslænde møtrik til at holde koblingsbakkerne ind mod centrum. I remskiven er monteret et kugleleje, 6202 zz, altså et helt lukket leje fyldt med fedt. Lejet holdes på plads i remskiven af en låsering. Den ydre del består af en koblingskål med nav. Når koblingen monteres, anbringes først på akslen en låsering, som danner stop ind mod krumtaphuset, en afstandsring og en filtrering til at holde snavs borte fra lejet. Så skubbes den komplette koblingsremskive med kuglelejet på, derefter en fjeder, en not, og endelig den komplette koblingskål, som spændes fast med en speciel møtrik. Når koblingskålen engang skal af igen, benyttes magnetaftrækker nr. 89.5—1. Fjederen mellem koblingsremskive og koblingskål er sat i for at holde kugleleje og dermed koblingsremskiven ind mod låseringen på krumtapakslen. Koblingsbakkerne består af en stålsko med koblingsbelegning på, og reguleringen af indkoblingstidspunktet sker ved hjælp af den selvslænde møtrik. Hvis indkoblingen sker for tidligt, spændes møtrikken, og hvis indkoblingen sker for sent, løses møtrikken. Koblingsbelægningen skal holdes fri for fedtstof, evt. må belægningen renses med benzin. Cylinder og topstykke er fastspændt på krumtaphusets cylinderflange med gennemgående støttebolte. Mellem krumtaphus og cylinder er lagt en klingeritpakning, og mellem cylinder og topstykke en grafiteret pakning.

På topstykket er dekompressionsventilen anbragt (vist i snit i fig. 14). Ventilen består af ventilhuset og ventilen, som holdes lukket af en fjeder, stopskive og stift. Abningen af ventilen sker ved at lade kabeltrækket påvirke vippearmen, der er lejret i den under ventilhuset fastspændte vinkel.

Stemplet er letmetalstempel med 3 ringe, og i stømpelindslejet i plejlstangen er indsat bronzebøsning i specialudførelse. Karburatoren er Dell-Orto med indirekte indsugning gennem filter. Ved start drejes filtret på AVV.TO og efter $\frac{1}{2}$ til 1 km's kørsel (i koldt vejr indtil 2 km's kørsel), drejes filtret på MARCIA. Når motoren leveres fra fabriken er der i denne karburator type isat en dyse størrelse 58. Efter tilkørslen af motoren kan man sædvanligvis sætte en dyse i, der er et eller to numre mindre. Fra kileremskiven går der kilerem A 28 (13×9×736) til mellemhjul på krankaksel. Udveksling 1:3,2. Fra mellemhjulets kædehjul (13 tænder) går kæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{9}{16}''$ (104 led, 1650 kg brudstyrke) til kædehjul på baghjul (54 tænder). Udveksling 1:4,5. Den samlede udveksling er 1:14,4.

Cykledata (316):

Cykel:

Stel:	DIESELLA rørstel SENIOR 316
Motor:	DIESELLA A 116
Forgaffel:	Teleskopgaffel
Baghjulsophæng:	Fast gaffel
Tankindhold:	5 liter
Stativ:	Stativ på bagstel
Følge:	24"×2"
Dæk:	24"×2"×2 $\frac{1}{8}$ "
Eger:	221 mm M3 (forhjul) 232 mm M3 (baghjul)
Fodhvilere:	Pedaler
Forhjulsbremse:	Eksponion
Bremsetromledameter:	100 mm
Baghjulsbremse:	Frimavsbremse
Bremsernes betjening:	Forhjul: Med hånden — baghjul med foden
Kædehjul på baghjul:	54 tænder
Kædedimension, motor-kæde:	$\frac{1}{2}'' \times \frac{9}{16}''$, med 1650 kg brudstyrke, 104 led
Kædedimension, pedalkæde:	$\frac{1}{2}'' \times \frac{1}{8}''$, med 850 kg brudstyrke, 100 led

Tilbehør:

Ventillofter:	Greb på styr.
Gasindstilling:	Drejehåndtag på styr
Forhjulsbremse:	Bremsegreb på styr
Lys:	Reflektor med langt og kort lys, 1 baglygte
Lyskontakt:	Afbrøder, med kontakt for langt og kort lys, på styr
Alarmsignal:	Klokke eller elektrisk horn

Motordata (A116):

Motor:

Type: DIESEL A 116
 Cylindere: 1
 Arbejdsgang: 2 takt
 Skytning: Vendskyllet
 Smøring: Blandingsmøring: Olie: benzín
 Blandingsforhold: 1:30
 Olie: Totakt olie af sværhedsgrad SAE 40—50
 Cylindere: CRONIT støbegods
 Topstykke: Letmetal
 Stempelring: 3 stk.
 Boring: 40 mm
 Slaglængde: 39,5 mm
 Slagvolumen: 50 ccm
 Kompressionsforhold: 11,8
 Omdrejningstal, max.: 1: 5,25
 Effekt: 3710 o/m (begrænset a. h. t. typegodk.)
 0,6 hk (begrænset a. h. t. typegodk.)

Tilbehør:

Karburator: DELL'ORTO, type T 1 13 SA, lysning 13 mm, hoveddyse 58
 Luftfilter: Med spjæld
 Indsugning: Indirekte
 Tænding: Svinghjuls magnet med dynamo, type S.P.L. 6V/12V og BOSCH 6V/6W
 Platinastand: 0,45 mm
 Fortænding: 3,0 mm — 29° før top
 Tændrør: LODGE C-14 eller tilsvarende
 Elektrodeafstand: 0,5 mm

Kraftoverførsel:

Kobling: DIESEL A automatkobling
 Transmission: Kilerem og kæde
 Hjul: 1: 3,2, kilerem
 Udveksling, mellemhjul-bag-hjul: 1: 4,5, kæde
 Udveksling total: 1: 14,4
 Kædehjul på mellemhjul: 12 tænder
 Kædehjul omdrejningstal (ved 30 km/t): 1160 o/m

DIAGNOSE for MOTOR: A 116		Fejl.	
Afhjælpes ved:	Årsag:		
Benzinhøne åbnes	Benzinhøne lukket		✓
Benzin påfyldes	Ingen benzín		✓
Kabelskive fastspændes	Dårlig kabelforbindelse		✓
Slibes eller udskiftes	Platine defekte		✓
Filter renses	Benzínfilter stoppet		✓
Karburator renses	Karburator stoppet		✓
Tændrør renses	Sødet tændrør		✓
Tændrør udbrændes	Fugtigt tændrør		✓
Renses for sod	Udstødsrør lukket		✓
Renses for sod	Udstødsrør lukket		✓
Ventil udskiftes	Skylleport lukket		✓
Indstilles	Ventil utæt		✓
Renses i benzín og dypes i olie	Forkert tændtidspunkt		✓
Nye pakninger	Luftfilter stoppet		✓
Udskiftes	Krumtophus utæt		✓
Køres godt varm	Tændrør brændt op		✓
Indstilles på 0,5 mm	Motor for kold		✓
Udskiftes	Elektrodeafstand for stor		✓
Tændrør udskiftes	Forkert tændrør		✓
Tørres	Tændrisolator beskadiget		✓
Udskiftes	Fugt på platin		✓
Udskiftes	Stempelring fastbrændt		✓
Udskiftes	Tændspole defekt		✓
Udskiftes	Kondensator defekt		✓
Fastspændes, evt. nye pakninger	Utæt indtagning		✓
Udskiftes	Forkert brændstof		✓
Indstilles	Forkert tomgangsindstilling		✓
Stærre dyse monteres	Forkert karburatorøse		✓
Mindre dyse monteres	Forkert karburatorøse		✓

Planche D

DEMONTERING

af Diesella-motor A 116

Fønden standardværktøj skal følgende DIESELLA specialværktøj anvendes:

- 1 stk. aftrækker for kobling og magnet nr. 89.5—1
- 1 » magnetholder » 89.5—2
- 1 » dorn for sammerring 152407 » 89.5—9
- 1 » klemme for stempelringe » 89.5—12
- 1 » dorn for stempelpind » 89.5—13
- 1 » trægafler for cylindermontage » 89.5—16
- 1 » dorn for leje 6202 » 89.5—19
- 1 » dorn for leje 6302 » 89.5—21
- 1 » 14 NV vinkeltopnøgle for magnet » 89.5—20
- 1 » retteskinne for stempel (plejlstang) » 89.2—1
- 1 » monteringsbysning, magnetside » 89.5—6

Planche E

Motordemontering (A 116)

Nødvendigt specialværktøj: Intet.

Demontering:

1. Stil cyklen på stativ.
2. Luk benzinhanen.
3. Rengør motoren omhyggeligt.
4. Tag motoren på udstødsrørets spændebånd, for fastgørelse på stel, af. Fjern de 2 sekskantede skrueer ved udstødsrørets forreste flange, og tag udstødsrøret af.
5. Fjern de 2 øverste kærvskrueer i motorskærm på venstre side, og nederste kærvskrue i kædeskærm på højre side samt møtrik på krumtaphus. Motorskærmen fjernes.
6. Fjern de 2 øverste kærvskrueer i kædeskærmen og tag denne af.
7. Benzinslange og luftspjæld for karburator fjernes.
8. Skruer for spændebånd på karburator løsnes og karburator fjernes.
9. Aftag kabel til dekompressionsventilen på topstykket ved at løsne skruen på hulmøtriken. Er kablet forsynet med en blydup på enden, løsnes kablet fra ventilhåndtaget på styret og kablet trækkes ud.
10. Løs lyskabel fra kabelskruen.
11. De 3 motorbolte løsnes, og motoren tvinges bagud, kilerem aftages og de 2 nederste motorbolte tages ud. Motor understøttes eller fastholdes nedefra, og øverste motorbolt tages ud og motor fjernes.

Bemærk: Det må omhyggeligt tilses, at motoren bliver godt understøttet eller fastholdt nedefra, så motoren ved fjernelsen af hovedboltene ikke falder ned og bliver beskadiget.

Motormontering (A 116)

Montering:

12. Montering af motoren foretages i modsat rækkefølge.
- 4a. Anvend kun original DIESELLA-udstødspakning.
- 2a. Luk op for benzinhanen.
- 1a. Prøveker motor med cyklen stillet på støtteben.

Adskillelse af demonteret motor (A 116)

Nødvendigt specialværktøj: 1 sæt DIESELLA-specialværktøj for motor A 116.

1. Motoren anbringes på et solidt, faststående bord.
2. Møtrik på kobling aftages, idet der holdes kontra med magnetholder nr. 89.5—2 i koblingsskål.
3. Afrækkerværktøj nr. 89.5—1 fastspændes, idet afrækkerens 3 skrue skrues i koblingsskålens tilsvarende gevind. Afrækkeren skrues i bund, skålen tages ud, og værktøjet fjernes.
4. Not for koblingsskål fjernes.
5. Fjederen tages ud og koblingsremskiven fjernes.
6. Filtringen fjernes og afstandsringen trækkes ud.
7. Magnetdæksel tages af.
8. Magnetholder nr. 89.5—2 sættes i magnetens åbninger, og med 14 mm vinkeltopnøgle nr. 89.5—20 skrues møtrik af og spændeskrive fjernes, magnetaftrækker nr. 89.5—4 skrues i magnet, og afrækkerkruen skrues i bund. Magneten tages ud, og værktøjet fjernes.
9. Tændrørshæften løsnes fra kabiet og tages af.
10. Efter at have fjernet de 2 kærverskrue med spændeskrive fjernes magnetankerpladen.
11. Not for svinghjul fjernes.
12. Tændrør fjernes.
13. Møtriker på topstykke skrues af, tændkabelholder og spændeskrive fjernes. Topstykke, toppakning, cylinder og cylinderpakning tages bort.
14. De 5 kærverskrue i venstre krumtaphushalvpart skrues ud, de 2 krumtaphushalvpart trækkes fra hinanden og krumtappen fjernes.
15. Ved demontering af stempel fjernes først de 2 sikringsringe i huller for stempelpinden med en spidstang. Dorn for stempelslag nr. 89.5—13 sættes i stempelpinden og med små hammer slag drives pinden ud. Har man en stempelpindpresse er den endnu bedre at anvende.
16. Ved udtagning af leje eller simmerring varmes krumtaphuset forsigtigt op over et gasblus, og ved forsigtigt at slå krumtaphuset mod et stykke træ, falder lejet og simmerringen ud.

Slå aldrig leje eller simmerring ud i kold tilstand.

17. Er der ved krumtappen, plejlstangstøjt eller plejlstangen den mindste defekt, kan man, såfremt man er i besiddelse af en dornpresse eller lignende presse og nødvendigt måleværktøj for opretning, selv adskille og udskifte den defekte del og derpå samle krumtappen igen. Ved adskillelse af krumtappen presses krumtapsølen ud af den ene krumtaphalvpart, hvorpå den presses ud af den anden. Pas på målerullerne og de to stålskrive på begge sider af disse. Sølen må ikke presses igennem plejlstangstøjt.
18. De forskellige dele renses grundigt i benzin. Alle pakflader renses med sprit, evt. med skraber, for gammel pakning. Stempel, topstykke og cylinder samt udstødsport og skyllekanaler renses for sod.

19. Er der overgang i det elektriske lyssystem, kan det skyldes fejl ved lysgennemføringen i magnetankerpladen. Lysgennemføringen er på begge sider fraisoleret med isoleringsskrive og ligger i en isoleringsbøsning.

Samling af adskilt motor (A 116)

1. Samling af krumtapskrive foretages ved at presse sølen med nålerulle, stålskrive og plejlstang i den ene krumtaphalvpart og dernæst i den anden. Kontrollér at plejlstangen går let rundt på lejet, uden at der er slør. Opretningen af den adskilte krumtapskrive foretages med megen omhu. Mellem 2 pinoler, se fig. 16, sættes krumtappen fast. Når man ved at holde i øverste plejlstangstøjt kører krumtappen rundt, må akslen ikke slå. Dette kontrolleres ved at sætte 2 måleure på et fast underlag og måle udslaget. Den største tolerance, der kan tillades for begge ure til sammen, er 4/100 mm. Er tolerancen større, kan man forsigtigt slå på den ene kontravægt og derved dreje denne, eller kontravægtene skal klemmes lidt sammen eller trækkes fra hinanden. Kun ved forsøg kan man finde frem til den fornævnte nøjagtighed. Er man ikke i besiddelse af det nævnte værktøj, adskil da aldrig en krumtap, men få den ombyttet på fabrikken.
2. Ved montering af leje og/eller simmerring varmes krumtaphuset forsigtigt op over et gasblus. Simmerringen sættes forsigtigt på tilsvarende montagedorn og slås forsigtigt på plads. Lejet monteres på tilsvarende måde — evt. med små hammerslag.

Sørg altid for at simmerringen vender rigtigt.

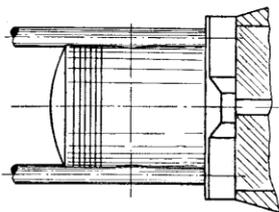


Fig. 17

retteskinen. Er plejlstangen skæv, viser det sig ved luft mellem den ene stempele-underside og skinnen. Forsigtigt trækkes stemplet over mod denne side, uden at vride, men kun svagt bukte plejlstangen, så stemplet ligger an med hele undersiden mod retteskinen.

8. Original DIESELLA-cylinderpakning lægges på plads, idet det påses, at skyllekana-lernes åbninger IKKE dækkes af pakning. Trægaflen nr. 89.5—16 skydes nu ind om plejlstangen, og krumtappen drejes, så stemplet ligger fast mod kilen, se fig. 18. Stempelringssklemme nr. 89.5—12 sættes over stemplet, så stempelringene bliver klemt helt i bund. (Se efter at ringene sidder rigtigt for styrestifterne). Cylinderen skubbes nu ned over stemplet med åbningen for udstødsrør vendende fremad. Stempelringssklemme og trægaffel fjernes, og cylinder trykkes mod krumtaphuset.

9. Original DIESELLA - toppakning lægges på cylinder, topstykket skydes ned over bolte, spændeskiver og tændkabelholder lægges på, og møtriker spændes til. Dekompressionsventilen skal vende fremeffter.

10. Not for svinghjulmagnet isættes.

11. Ankerpladen sættes på plads. — Skrueerne med spændeskiver skrues fast, efter at ankerpladen er drejet mod venstre. Man må ikke skrue skrueerne fast, før man har overbevist sig om, at ankerpladen er fuldstændig på plads paa recessen.

12. Magneten sættes på akslen, idet der sørges for, at not og notgang sidder ud for hinanden. Akslen drejes således, at noten ligger modsat fiberklodsen på knikseren, da tappen på fiberklodsen ellers let knækkes.

13. Med seegerringtang monteres seegerring. Filtring lægges på plads og afstandsring ligeledes.

14. Koblingsremskiven skydes ind på akslen og fjederen sættes på.

15. Not for koblingsskål monteres.

16. Koblingsskålen skydes ind over akslen, så not fanger notgang.

17. Møtrik spændes fast, idet der holdes kontra med magnetholder nr. 89.5—2 i koblingsskål.

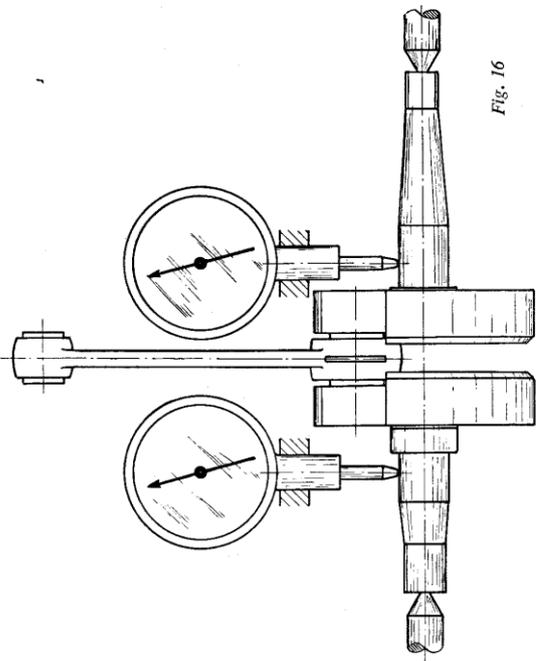


Fig. 16

3. Krumtappen sættes forsigtigt i venstre krumtaphushalvpart. På krumtappens magnetside påsættes nu monteringsbøsning nr. 89.5—6, og krumtaphushalvparterne trykkes sammen.

4. 2 skrue skrues nu fast, og krumtappens endeslør kontrolleres, idet spillerummet skal være mindst $\frac{1}{10}$ mm. Er det større end $\frac{3}{10}$ mm trækkes krumtaphushalvparterne fra hinanden, og ud-ligningsskiver lægges mellem svingklodser og lejer. Første skive lægges i træksiden, anden i magnetsiden o.s.v.

5. Er krumtappens endeslør kontrolleret, trækkes krumtaphushalvparterne fra hinanden, den ene krumtaphushalvparts pak-flade påsmøres flydende pakning og original DIESELLA-krumtaphuspakning pålægges. Krumtaphushalvparterne samles og de 5 kærverskrue spændes fast. Monteringsbøsning nr. 89.5—6 kan nu fjernes.

6. Stempelpindens sættes fast på dorn nr. 89.5—13 og slås ind i stemplet, gennem plejlstangsojet og til stemplets anden side. Med en spidstang sættes begge sikringsringe fast.

7. Retteskinne for stempel nr. 89.2—1 lægges nu an mod krumtaphuset, se fig. 17, og krumtappen drejes, så stemplet ligger an mod