



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE





SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 1/57
Model: Alle.

Stempeltolerancer.

De korrekte tolerancer for AJS og MATCHLESS modellerne, som har trådomvundne stempler, er:

encylindrede	:	0,001" (0,0254 mm)
500 twin	:	0,0009" (0,02286 mm)
600 twin	:	0,0015" (0,0381 mm)



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 10/57

Model: Alle 1955-56

Monobloc-karburator.

Nogle klager over for stort benzinforbrug har kunnet føres tilbage til, at karburatoren nu og da ville løbe over, hvilket skyldes, at svømmernålen har hængt fast eller nålesædet har været snavset. I visse tilfælde har rengøring heraf ikke afhjulpet fejlen, og man monterer da en ny svømmernål, hvorefter forbruget igen har været normalt.

Hvis der ikke er tegn på, at karburatoren er løbet over, er der mulighed for, at fejlen ligger i blandingskammeret. I indsugningstragten er der et stort og et lille hul, og i blokken er der to tilsvarende huller.

Kontroller, at det store hul i tragten flugter nøjagtigt med det store hul i blokken. Hvis dette ikke er tilfældet, tages blokken ud, og hullet rettes op, så det passer fuldstændigt over hullet i tragten. Dette kontrolleres med spidsen af nålen.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 11/57

Model: Encylindrede

Motorstøj.

Fra motorer med hårnålefjedre kan der komme en ubehagelig klikkende støj, og fabrikken angiver to mulige årsager hertil:

En ventilfjeder kan være forvredet og berører derfor vippehuset, eller måske berøres ventilfjederen af en vippearms. I første tilfælde må fjederen fornyes, og i det andet kan det hjælpe at tage lidt af vippearmsen.

En anden kilde til metallisk støj - et "smæk", der kommer ved små omdrejninger - kan skyldes for stort sideslør på udstødningsknasthjulet. Til at udligne dette leveres skiver i tykkelse fra 0,005" (0,127 mm) til 0,010" (0,254 mm), som monteres i knasthjulsdækslet.

Hvis en motor, der har gået langt, pludselig begynder at lave støj, kan det i mange tilfælde hjælpe at montere et nyt takthjul.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 12/57.

Model: Alle
encylindrede

Smøring af ventilmekanismen.

Smøring af ventilmekanismen på de encylindrede sker under tryk fra oliepumpen. I 1954 er systemet ændret lidt, så der tilføres mere olie på ventilenden og fjederen på indsugningsventilen. På denne måde reduceres sliddet på fjederen, hvor denne monteres i holderen. Tidligere modeller kan ændres tilsvarende ved at bore oliehuset i udstødningsvippeakslens leje op til 3/16" (4,76 mm) og montere en strålespids nr. 018890, 14-A55. Denne strålespids sættes ind med det lille hul først og slås fast med en kørner, for samtidig at udvide det store hul.

Smøring af cylindervæggen.

På de encylindrede modeller før 1956 er der anbragt en kugleventil i krumtap-
huset, som har til opgave at kontrollere olietilførslen til cylindervæggen. Når
cylinderen tages af, kan denne ventil kontrolleres. I almindelighed skulle det
ikke være nødvendigt at tage ventilens messinghus op, men skulle man komme ud
for det, skrues man en skrue i og vipper ved hjælp af 2 skruetrækkere denne op.
(Pas på pakfladen)!



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 13/57

Model: Alle
encylindrede.

Løftestangsrør.

Der har ofte i årenes løb været ændret på den øverste ende af løftestangsrørene, og der kan være vedlagt indtil fire forskellige dele ved hvert rør, nemlig (fra oven):

En tyk skive ($1/8''=3,2$ mm)

Reservevedelsnummer: 13-A432

En tynd skive ($3/4''=1,2$ mm)

Reservevedelsnummer: 13-A433

En gummipakning

Reservevedelsnummer: 13-A41

En konisk skive

Reservevedelsnummer: 13-A42

Tabellen giver de korrekte kombinationer, idet det forudsætter, at kompressionspladen er bibeholdt på modellen før 1952:

Årgang	350 cc	500 cc
Før 1950	13-A433, 13-A41	13-A432, 13-A433, 13-A41
1950 og 1951	13-A433, 13-A41, 13-A42	13-A432, 13-A433, 13-A41, 13-A42
1952 og senere	13-A433, 13-A41, 13-A42	13-A433, 13-A41, 13-A42



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 14/57

Model: Alle
encylindrede.

Vippearme.

Hvis vippearmene har for meget sideslør, kan dette afhjælpes ved at tage armen af akslen, og tage denne ud af huset. Ved at slå forsigtigt på bøsset udefra, kan man presse dette så langt ud, at sløret udlignes. Pas på, at bøsset ikke beskadiges herved.

Ventilløfteaksel.

Den type ventilløfteaksel, der anvendes fra 1949, kan nu og da sætte sig fast i vippehuset. Dette afhjælpes ved at tage akslen ud og slibe den ned med fint smergellærred, hvorefter den atter monteres, efter at være smurt godt i grafit.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 15/57

Model: Alle
encylindrede.

Ventilfjedre.

I 1948 monteredes længere og kraftigere ventilfjedre end tidligere, tillige med en ny fjederholder. Hvis en tidligere model skal fornyes med 1948-fjederen, er det også nødvendigt at montere den tilsvarende fjederholder, da fjederen i modsat fald vil blive trykket sammen, når ventilen åbner. Hvis dette sker, vil motoren lave støj, og knasthjulene vil blive slidt. Det har i øvrigt vist sig, at årsagen til unormalt hurtigt slid på knastakslerne skyldes, at der har været monteret uoriginale ventilfjedre, som var for slappe.

Ventilfjedrenes korrekte længde er:

<u>Før 1948:</u>	Udvendig fjeder	2 1/16" (52,4 mm)
	Indvendig fjeder	1 13/16" (46,0 mm)
<u>1948:</u>	Udvendig fjeder	2 13/64" (56,0 mm)
	Indvendig fjeder	2" (50,8 mm)

Hvis fjedrene er mere end 1/8" (3,2 mm) kortere end disse mål, bør de udskiftes. Hårnålefjedrene er mere elastiske og holdbare end de almindelige fjedre, og korrekt afstand mellem bøjlen og de to ender er 2" (50,8mm) målt fra midten af tråden.

Hvis dette mål er mindre end 1 13/16" (46,0 mm) bør fjedrene udskiftes.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 16/57
Model: Alle
encylindrede.

Ventiler.

I motorer med hårnålefjedre er ventilstammerne hærde i enden, og der bruges ikke ventilsko. Hvis stammen slides, kan den kortes af med $3/32''$ (2,4 mm) og monteres med ventilsko. På motorer med almindelige fjedre må ventilskoene ikke udelades, idet man derved risikerer at ødelægge løftestængerne.

Ventilstyr.

Det har vist sig, at udstødningsstyrene kan gå løse, og derved udvide hullet, de sidder i. For at undgå udskiftning af topstykket, kan man montere et clipsstyr (2-A613) og montere det i tynd bronzefolie.

Ventilsæder.

Hvis ventilsæderne er ødelagt, er det forkert fortsat at slibe dem ned. Sæderne skal fræses op, når der er monteret nye styr. Da sæderne i letmetaltopstykkerne ikke kan udskiftes, skal man indskrænke slibning og fræsning til et absolut minimum.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 17/567

Model: Alle
encylindrede.

Krumtapleje.

Minimalt endeslør for krumtaplejet i de encylindrede modeller er 0,20" - 0,25" (0,5 mm - 0,64 mm).

Sløret kontrolleres, når støddæmperen, som holder venstre sidelejes inder-ring, tages af. Hvis krumtaplejet har sideslør, når støddæmperen er monteret, er det tegn på, at sidelejets yderring sidder løst i krumtaphuset. Dette kan skyldes, at lejet ved en eller anden lejlighed har sat sig fast. I så tilfælde bør motoren ikke gå længere end strengt nødvendigt - skaden må straks repareres.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 18/57

Model: Encylindrede
500 cc indtil
1952.

Kompressionsforhold.

Indtil 1952 var der på de encylindrede 500 cc modeller lagt en kompressionsplade under cylinderen. Senere er denne plade fjernet, og cylinderen er tilsvarende forlænget.

Hvis man ønsker at tage denne plade ud, må man huske at skrabe cylinderen helt ren for oven, idet den øverste stempelring ellers vil knække. Det er samtidig nødvendigt at fjerne de to 1/8" (3,2 mm) skruer, der sidder i topstykket over pakningerne til løftstangsrørene.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 19/57

Model: Encylindrede 1955.

Ventilstyr.

AJS: 55/16...25381
55/18...27882

MATCHLESS: 55/G3...27973
55/G8o..2788o

Alle encylindrede modeller med højere numre end ovennævnte, er forsynet med et forbedret ventilstyr (nr. 2-A613) på udstødningsventilen, ligesom også fjederholderen er ændret.

Ændringen består i, at der er drejet en rille i styret, hvori der sidder en clip, ligesom på de tocyindrede modeller. Fjederholderen er undersøket på undersiden for at gøre plads til clip'en.

Når disse ventilstyr fjernes, skal topstykket opvarmes ensartet, hvorefter styret slås så meget op, at clip'en kan tages af. Styret renses omhyggeligt, og topstykket opvarmes igen. Derefter slås styret ud gennem udstødningsporten. Styret må ikke fjernes, uden at topstykket opvarmes, idet topstykket vil ødelægges herved.

Det nye ventilstyr kan monteres på tidligere modeller, når fjederholderen udskiftes samtidig.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 2/57

Model: Alle

Nedgearing.

Når der monteres sidevogn på AJS og MATCHLESS modellerne, bør motorcyklen geares ned, idet motorkædehjulet udskiftes efter følgende skema:

Model	Solo	Sidevogn
350 cc encylindret	18 tdr.	16 tdr.
500 cc encylindret	21 tdr.	18 tdr.
500 cc tocyindret	20 tdr.	18 tdr.
600 cc tocyindret	20 tdr.	18 tdr.

Til de encylindrede modeller leveres i øvrigt motorkædehjul med 15, 16, 17, 18, 19, 20 og 21 tænder, medens der til de tocyindrede leveres 18, 19, 20 og 21 tænder.



SERVICE MEDDELELSE



FRED. RASMUSSEN, ODENSE

Nummer: 20/57

Model: Alle
to cylindrede.

Olieringe.

Der leveres nu en forbedret olieskrabering til de to cylindrede modeller. Den nye ring har bredere riller for bedre oliekontrol.

Motorer, der ryger fra højre cylinder, vil i de allerfleste tilfælde ophøre hermed, når den nye type oliering monteres.

Bestillingsnummeret er det samme som for den almindelige oliering.

Ujævn gang.

Hvis De kommer ud for dette, tages knikseren af og platinet på den bevægelige arm kontrolleres. Det har vist sig, at dette platinestykke har haft tilbøjelighed til at løsne sig.

Dette har været grunden til, at nogle maskiner ikke har gået rent, selv om man allerede havde foretaget de eftersyn, der i så tilfælde er nødvendige.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 21/57
Model: Alle
tocyindrede.

Olieforbrug.

Hvis den højre cylinder ryger, skyldes det, at returolien i knasthjulsdækslet løber ned over indsugningsknasthjulet og herved presses ind i cylinderen. Dette kan undgås ved at montere en oliering med brede riller.

På modeller fra 1952 og senere er den øverste stempelring hårdtforcromet. Denne ring skal vende efter mærket, ellers bruger motoren olie.

Topstykker.

Det kan undertiden være vanskeligt at tage topstykkerne af. Sæt stemplerne i øverste dødpunkt og læg et stykke træ på ca. 2" under udstødningsporten. Et hårdt slag med en hammer på træet vil få toppen til at løsne sig.

Når topstykkerne monteres igen, skal man kontrollere, om indsugningsmanifolden er fuldstændig plan. Hvis dette ikke er tilfældet, slibes den på fint smergellærred, som er limet på en absolut lige flade.

Møtrikkerne i topstykket spændes først, når møtrikkerne på manifolden er spændt.

Motorstøj.

Hvis tandhjulene i knastsiden laver støj, skyldes det måske, at bøsset for mellemhjulet, som er indskudt mellem takthjul og knasthjulene, er slidt. Bøsset er let at udskifte, men skal sikkert rives op, når det er monteret.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 22/57

Model: Alle
tocy lindredø.

Oliespild.

Hvis olien trænger ud i forkædekassen på modeller fra 1952 og senere, skyldes det sædvanligvis, at den lille stålplade i olieventilen i venstre sideaksel er beskadiget.

Ventilen, som holder støddæmperfjederen, skrues ud og sættes i en skruestik, hvorefter den fjederbelastede møtrik tages af. Denne møtrik må ikke tages af, medens ventilen sidder i sideakslen, idet man da sikkert vil ødelægge ventilens gevind, idet denne er udført i tyndt materiale.

Stålpladen skal være fuldstændig plan og må ikke kunne rotere i ventilen. Pladen skal naturligvis udskiftes, hvis den er defekt.

Oliespild fra forkædekassen.

Oliespild fra forkædekassen skyldes i almindelighed, at de to halvdele er slået skæve, og derfor ikke er tilstrækkelig tætte i samlingen. Da gummipakningen og spændebåndet kun kan dække en ganske lille utæthed, er det nødvendigt at rette begge halvdele af kædekassen forsigtigt, så kædekassen næsten er olietæt uden pakning. Vær yderst forsigtig, når kædekassehalvdelene rettes!



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 23/57

Model: Alle
tocyindrede.

Olieudskiftning.

Selv om vi ved en foreløbig servicemeddelelse af 19.8.55 har givet denne oplysning, medtages den her for fuldstændighedens skyld:

Disse modeller er forsynet med 3 oliefiltre:

1. Filtfilteret i olietanken (67-A22)
2. Trådfilteret i olietanken (69-Ao22) og
3. Filtfilteret i krumtaphuset (9-Ao41)

1. Renses i benzin ved hver olieudskiftning. - Udskiftes for hver 6000 km.
2. Renses i benzin ved hver olieudskiftning. - Udskiftes når det er defekt.
3. Renses i benzin ved hver olieudskiftning. - Udskiftes ved hver 6000 km.

Husk også omhyggelig rensning af olietanken. Dette er særlig vigtigt i den kolde tid. De encylindrede modeller har kun filtfilter 67-A22 og trådfilter 69-Ao22, men ingen filter i krumtaphuset. Rensning og udskiftning sker efter samme retningslinier, som gælder for twin-modellerne.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer:

24/57

Model:

Tocylindrede
1956.

Oliespild.

Nogle maskiner har haft tilbøjelighed til at tabe olie via udluftningsrøret på olietanken, og det viser sig, at dette udelukkende skyldes, at det transfer, der markerer maksimal oliestand, har været anbragt for højt. Kontroller derfor i sådanne tilfælde, at oliestanden er $5\frac{1}{2}$ " (140 mm) over bunden, når olien er kold.

Når motoren står stille, er der ca. 0,4 l olie i sumpen, og hvis man nu påfylder til mærket, vil olietanken hurtigt blive overfyldt, idet returpumpens kapacitet er langt større end tilførselspumpens. Følgen heraf må blive, at olien løber ud af udluftningsrøret.

Oliestanden bør derfor kontrolleres, så snart man har standset motoren, d.v.s. når sumpen er tør.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 25/57

Model: 500 cc twin 1955.

Smøring af ventilmekanisme.

En foreløbig servicemeddelelse herom blev udsendt den 27.3.56, men da langt fra alle maskiner er moderniseret på dette område, gentager vi oplysningen:

Alle tocyndrede 500 cc modeller med højere motornummer end 26762 er monteret med et oliefordelingsbøs i stedet for strålerøret 9-Ao61 (22101). Hertil hører et dæksel 9-Ao62 (14247) og en skive 9-Ao46 (11642).

Denne ændring betyder, at der tilføres ventilmekanismen mere olie, hvilket betyder, at en eventuel kraftig støj fra toppen, som høres, når normal driftstemperatur er opnået, reduceres betydeligt. Vi anbefaler derfor, at strålerøret på de omtalte maskiner udskiftes med et oliefordelingsbøs. Strålerørets udboring er 3/64" (1,2 mm) og fordelingsbøsset har 1/16" (1,6 mm) hul.

Mod opgivelse af motornummer leveres fordelingsbøs og dæksel uden beregning - skiven 9-Ao46 kan fortsat bruges.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 26/57
Model: 600 cc twin
1956.

Karburator.

Ifølge instruktionsbogen skal der bruges strålerør 270 med nålen i 4. hak.

Korrekt er imidlertid størrelse 260 med nålen i midterste hak, når der ikke er monteret luftfilter. Hvis dette bruges, monteres strålerør 250, og nålen i midterste hak.

Kontrol af olietryk.

Olietryksventilen, som tidligere var monteret i knastsiden på motoren, er udeladt på 1956-modellerne for at undgå, at kørerne stiller på den, hvorved den som oftest bliver ødelagt.

Når olien er kold, opstår der et meget stort olietryk i oliefilterhuset i krumtaphuset, og for at undgå beskadigelse af Deres olietryksmåler, bør De vente med at kontrollere trykket, indtil olien er blevet varm.

Normalt olietryk er:

20 - 40 lbs, når olien er varm
og motoren går i tomgang.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 27/57

Model: Alle 1955-56.

Baghjul.

Når de fem medbringere i baghjulet slides, opstår der en ubehagelig støj fra navet. Fejlen kan afhjælpes ved at montere nye medbringere, som også leveres i overstørrelse + 0,006" (0,15 mm). Bestillingsnummeret på disse medbringere er: 74-A5831



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 28/57
Model: Alle 1957.

Bagstel.

Nogle af de hydrauliske dæmpere har haft tilbøjelighed til at "skrige", når de aktiveres. Denne støj kan fjernes ved at smøre lidt svært fedt på fjederens udvendige side. Fjederen afdækkes ved at tage dæmperen af bagstellet, presse det øverste dækrør ned og fjerne den øverste lås, hvorefter røret kan tages af og fjederen smøres.

Forlygte.

Hvis forlygten sidder løst, så den kan bevæges fra side til side, kan dette afhjælpes ved at montere en læderpakning nr. 41-A495 (21785) imellem lygteholder og forgaffelrør.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 3/57

Model: Alle.

Burman gearkasser.

På modeller efter 1952 er der monteret gearkasse type B52, hvori skiftevalsen på venstre side er forsynet med 5 fordybninger til gearlåsen. Måske vil låsepinden, som er konisk og fjederbelastet, blive siddende i sit hus, hvilket medfører, at maskinen springer ud af gear, når den presses.

Fejlen rettes ved at tage endedækslet af gearkassen, tage låsestiften ud og slibe den med fint smergellærred, indtil den bevæger sig frit i huset. Stiften smøres i olie, inden den atter monteres.

Burman koblinger.

Siden 1954 har koblingspropperne været af klingerit, som ikke angribes af olie. Koblingen kan ikke glide, selv om propperne er slidt, med mindre udløseren er justeret forkert, eller fjedrene er slappe. Justering af udløseren skal ske, inden kablet indstilles, og hvis koblingen stadig glider, skal fjedrene justeres eller udskiftes.

Hvis udløseren er justeret for stramt, vil koblingen måske ikke glide, men udløseren vil hurtigt slides op. Hvis koblingsgrebet taber sin indstilling meget hurtigt, bør man straks kontrollere koblingsudløseren.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 4/57

Model: Alle.

Forgaffel og bagstel.

Der kan leveres ekstra kraftige forgaffel- og bagstelfjedre. I forgafflen kan fjedrene udskiftes, uden at man behøver at tage gafflen af stellet.

Det nederste gaffelrør opvarmes over gevindet ved at lægge en klud om, og overhælde denne med kogende vand. Derefter kan røret fjernes - det må kun monteres eller demonteres, når det er opvarmet.

Hvis de indvendige forgaffelrør sidder fast i den øverste forgaffelkrone, kan de presses løse med det dertil beregnede værktøj.

Hvis forgaffelbenene vil blive hængende, og man ved, at de indvendige rør er ubeskadigede, er grunden hertil måske, at de øverste bakelitbøs binder. Fejlen afhjælpes ved at pudse bøssene i fint smergellærred.

1955 og senere modeller har kraftigere forgaffel end de tidligere, men den nye kraftige gaffel kan monteres på de tidligere.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 5/57.

Model: Alle

Kontrol af forgaffel.

Øverste og nederste forgaffelkrone kan kontrolleres, når forgafflen er adskilt, idet man spænder dem i en skruestik een ad gangen. Ved at sætte de lige forgaffelrør i, kan man se, om kronerne er skæve. En skæv forgaffelkrone bør kasseres og ikke bruges mere.

Når forgafflen er samlet, kontrollerer man igen, om den er lige. Sæt en foraksel i, og se ned på den fra oven. Akslen og den flade forkant på den nederste forgaffelkrone skal nu være parallelle. Er dette ikke tilfældet, løsnes de to skruer med nedsænket sekskant i underste krone, og forgaffelbenene rettes op.

Kontrol af bagstel.

For at kontrollere bagstellet er det nødvendigt at tage det af forstellet. Dorne med passende diameter sættes gennem øverste og nederste huller og gennem hullerne til støddæmperboltene. Man kan nu umiddelbart se på afstanden mellem dornene, om bagstellet er skævt.

Kontrol af svinggafflen sker lettest ved at lægge en dorn ind i gaffelenderne. Hvis et lige stykke materiale lægges over gafflen helt fremme ved ophængsbæssene, skal dette være parallelt med dornen.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 6/57.

Model: Alle - 1956.

Justering af bagbremse.

Hvis der køres med stor bagage eller med tung passager, bør man sikre sig, at indstillingsmøtrikken på bremsetrækstangen skrues tilstrækkeligt langt ud, f. eks. 5 omgange fra den position, hvor den begynder at stramme.

Spændingsrelais.

Som De har bemærket, er spændingsrelaiset på 1956-modellerne lagt løst ind i batterikassen, hvor det støttes af et par gummipuder.

De bedes kontrollere, om relaiset sidder, som det skal, idet:

dækslet skal vende opad for at undgå,
at relaiset fyldes med vand.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 7/57

Model: Alle
1952-1956

Justering af kobling.

Forkert fremgangsmåde ved justering af koblingen har resulteret i alt for tidligt slid af udløserstiften 37-Ao24, hvilket giver sig udslag i, at koblingen "klikker", når den udløses.

Hvis koblingen går stramt eller mangler bevægelse, justeres den korrekt på følgende måde:

1. Indstillingsskruen på koblingskablet skrues helt ind i gearkassen.
2. Koblingsdækslet tages af forkædekassen.
3. Låsemøtrikken 36-Ao36 på den yderste koblingsplade løsnes.
4. Indstillingsbolten i midten af denne møtrik skrues ind, indtil den berører trykspindelen - derefter løsnes den en halv omgang.
5. Låsemøtrikken spændes - bemærk, at indstillingsbolten ikke flytter sig.
6. Indstillingsskruen på kablet skrues ud og justeres, så der er et spillerum på $1/8 - 3/16$ " (3,2 - 4,8 mm) mellem indstillingsskruen og det udvendige kabel.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RÅSMUSSEN, ODENSE



Nummer: 8/57

Model: 1955 og senere.

Fuldnav.

I 1955 fremkom fuldnavet og stikakslen i baghjulet. Hjulet trækkes af 5 medbringere, som er udskiftelige. Kontrol af disse medbringere: Sæt maskinen på stativet, bloker bremsen og forsøg at rokke hjulet sidelæns. Der må kun være et minimalt slør, ellers skal medbringerne udskiftes.

Demontering af medbringere: Stil maskinen på stativet og læn den over mod venstre. Stikaksel og afstandsrør tages af, og hjulet trækkes ud til højre. Derefter tages speedometergearboxen af med en C-nøgle, dækpladen på navet fjernes, og de selvlåsende møtrikker på medbringerne skrues af.

Når navet samles, skal hullet i dækpladen være ud for smøreniplen i hjullejet. Det er lettest at få medbringerne på plads, når hjulet monteres foreløbigt med stikakslen uden afstandsrør. Når medbringerne sidder korrekt, monteres akslen rigtigt.



SERVICE MEDDELELSE

FRED. RASMUSSEN, ODENSE



Nummer: 9/57

Model: Alle med
fjedrende stel.

Støddæmpere.

Hvis støddæmperne skal skilles ad, bruger man et stykke firkantet materiale, der stikkes ind mellem øjerne i bundstykket, og skruer således bundstykket af. Resten af dæmperens adskillelse er ligetil.

Skålen under fjederen sidder på 1955 og 1956 modellerne fast med en clips, hvor imod den på de tidligere var skruet på det nederste rør. De nye dæmpere adskilles ved at sætte dem i en skruestik med 2 specielle holdere, der bruges for at undgå beskadigelse af røret. Skålen trykkes op mod fjederen, og clip'en kan tages ud af rillen og trækkes ned over røret.

Det indvendige og udvendige dækrør, fjederen og gummiskiven trækkes ned. Det indvendige rør spændes op i skruestikken med holderne, og det øverste øjestykke skrues af på samme måde som det nederste. Når dette er taget af, kan det indvendige dækrør og fjederen tages af.

På dæmperen fra før 1955 kan fjederskålen tages af med en gaffelnøgle. For at dette kan gøres, spændes dæmperen med holderne op i skruestikken eller eventuelt lægger man et passende stykke materiale mellem øjerne på det øverste øjestykke for ikke at ødelægge det, hvis man spænder den op hermed. Når skålen er taget af, foregår resten af adskillelsen som på den nye model.