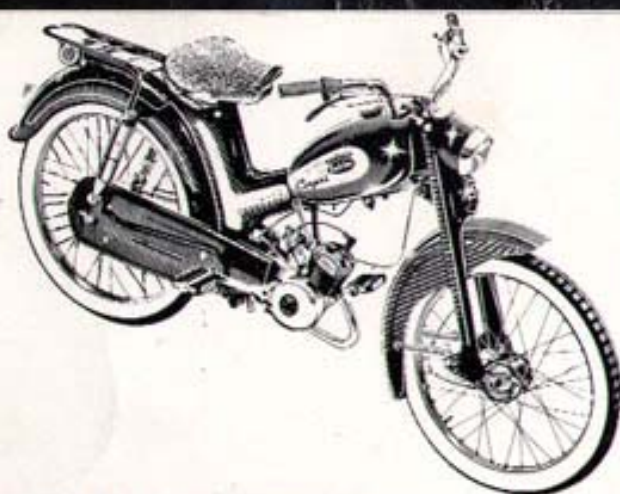
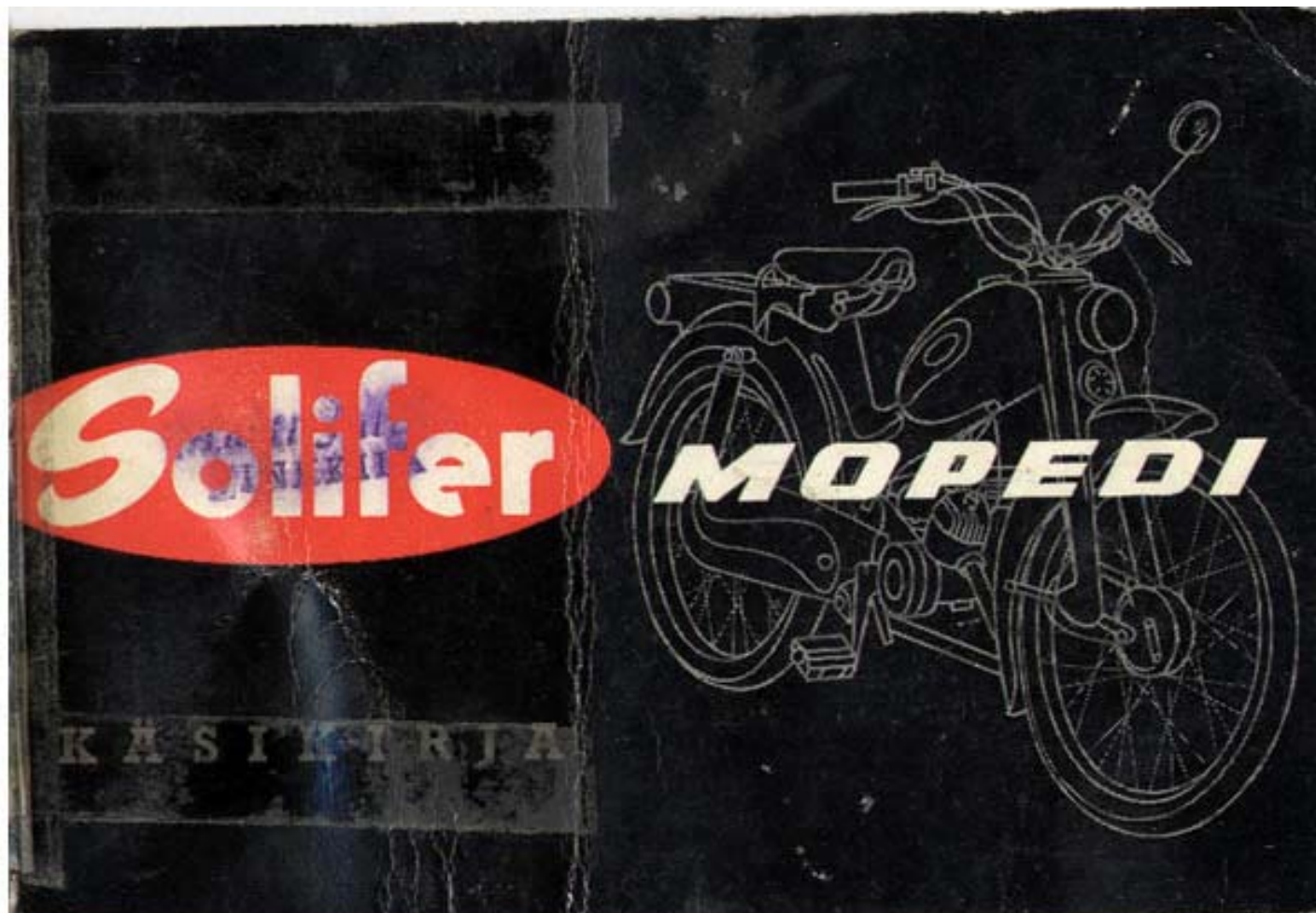




**hyvä mopedi
tarvitsee
hyvän öljyn**

Käyttäkää näitä:

COMET

*) — TWO STROKE OIL moottoria varten

— MOTOR-OIL HD SAE 30, vaihdelaatikkoon ja
kytkimeen

COMET-HUOLTOA SUOSITELLAAN SOLIFERILLE!

VOIMAÖLJY OY

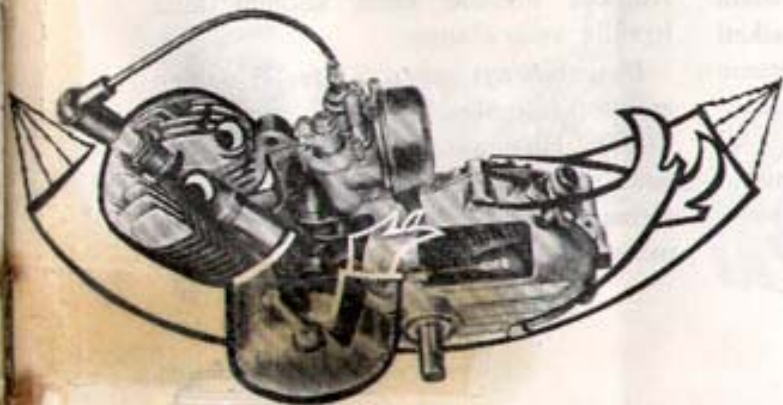
SUN OIL COMPANY, Philadelphia, pääedustaja Suomessa
Helsinki — Fredrikinkatu 30 A — Puhelin 11 103 vaihde

*) COMET — rekisteröity tavaramerkki Suomessa



Solifer-EXPRESS

OMISTAJALLENI



Nimeni on Solifer-Express. Olen mopedi-moottori ja kun valitsitte ostamanne mopedin, otitte samalla minutkin palvelukseenne. Vaatimattomuuteni estää minua uskomasta väitettä, että Te olisitte valinnut mopedinne minun takiani. Asiantuntijat kyllä väittävät, että useimmat mopedit, joita

Matti Jalava
VINKKILÄ

ostetaan, on valittu juuri Solifer-Express sisarieni tai veljeni ansiosta. Saan kuitenkin kiittää Teitä luottamuksestanne ja onnitella Teitä hyvästä maustanne.

Puolestani tulen tekemään kaikkeni, jotta olisitte tyytyväinen minuun.

Olen länsisaksalaista syntyperää. Minut on suunniteltu tunnetussa tehtaassa, jonka nimi on Expresswerke AG. Tuhansia ja jälleen tuhansia sukulaisiani toimii ympäri maailmaa. On kaiketi turhaa mainita, että kaikkialla olemme saaneet mitä lämpimimmän vastaanoton.

Täällä Suomessa meitä valmistaa Solifer-Tehtaat, joka myöskin vastaa meistä. Siitä nimeni Solifer-Express.

Meidät, Solifer-Expressit tunnetaan siitä, että me olemme sitkeävetoisia ja aina palvelushaluisia. Omistajamme voivat aina luottaa siihen, että saavat meille parhaimman ja asianmukaisimman huollon.

Jotta voisin palvella Teitä mahdollisimman kauan ja hyvin, pyytäisin Teiltä kuitenkin yhtä pientä vastapalvelusta. Antakaa minulle sama kohtelu kuin hyvälle ystävällenne.

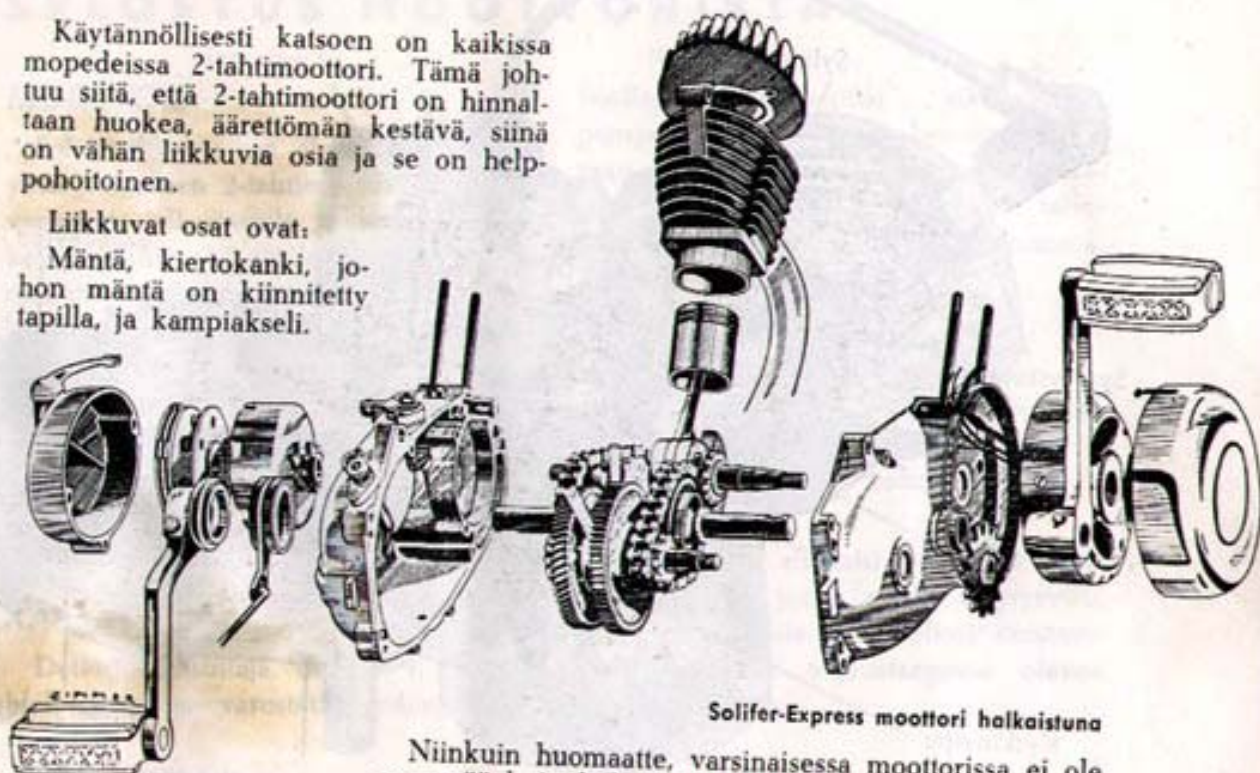
Luovutan nyt sanan Solifer-Tehtaiden moottori-insinööreille, joka tutustuttaa Teidät lähemmin minuun. Lukekaa tämä pieni kirjanen tarkkaan, siitä tulee olemaan hyötyä tulevalle yhteistoiminnallemme.

Kiitos

Käytännöllisesti katsoen on kaikissa mopedeissa 2-tahtimoottori. Tämä johtuu siitä, että 2-tahtimoottori on hinnaltaan huokea, äärettömän kestävä, siinä on vähän liikkuvia osia ja se on helpohoitoinen.

Liikkuvat osat ovat:

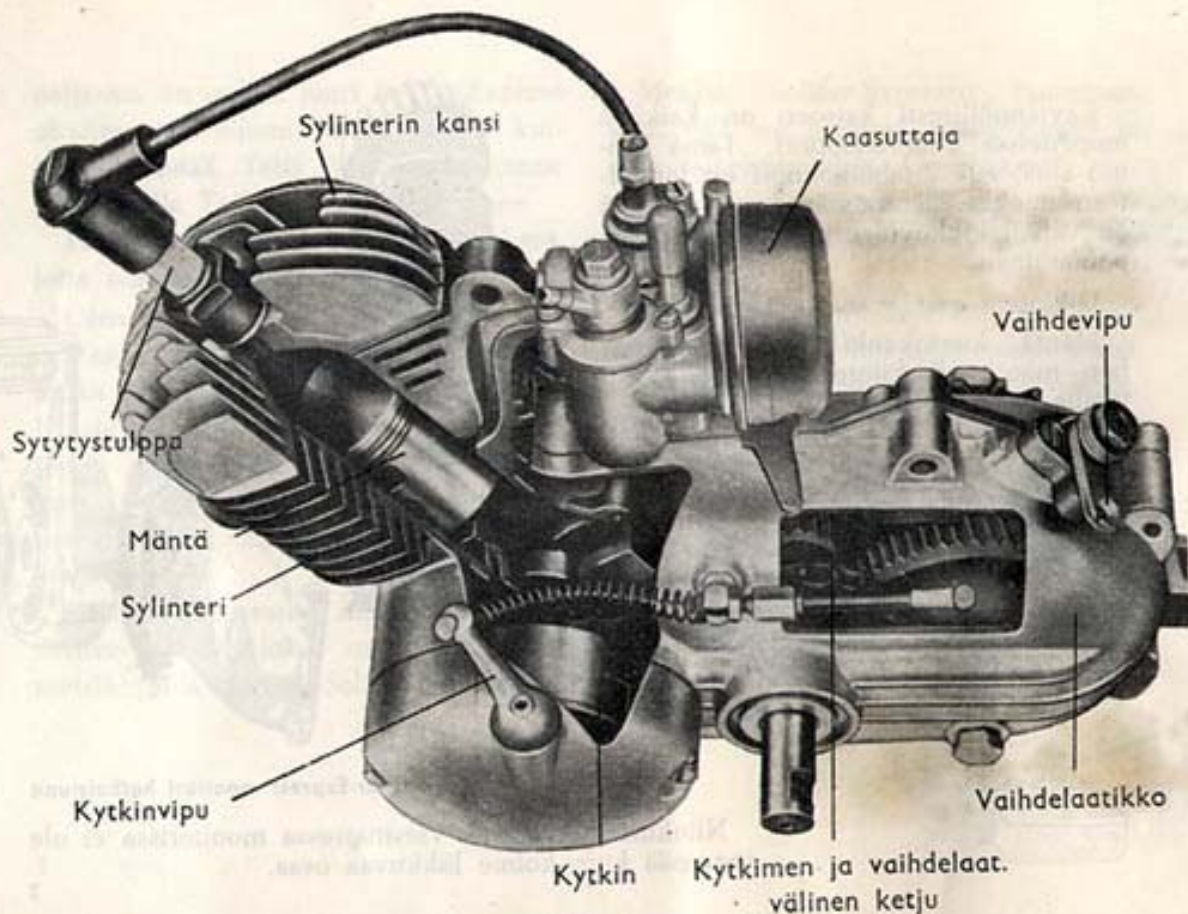
Mäntä, kiertokanki, johon mäntä on kiinnitetty tapilla, ja kampiakseli.



Solifer-Express moottori halkaistuna

Niinkuin huomaatte, varsinaisessa moottorissa ei ole enempää kuin kolme liikkuvaa osaa.

3



Läpileikkaukskuva Solifer-Express moottorista

SELOSTUS MOOTTORISTA

MOOTTORI:

Solifer-Express on ilmajäähdytteinen, yksisylinterinen 2-tahtimoottori, joka on varustettu jalkastartilla. Sylinterin kansi kevytmetallia. Mäntä kevytmetallia, varustettu kahdella puristusrenkaalla. Sylinteri kulumista kestävää erikoisvalurautaa.

Vahvaksi mitoitettu kampiakseli on kuulalaakereilla laakeroitu. Laakerit sekä mäntä ja kiertokangen ylä- ja alapää saavat voitelunsa polttoaineeseen sekoitetusta öljystä.

KAASUTTAJA:

Dellorto-kaasuttaja, malli T 4. Monoblok-kaasuttaja varustettu ilmanpuhdis-

tajalla, "ryyppynapilla", joka toimii pumppuna suihkuttaen bensiiniä suoraan sylinteriin. Tästä johtuen tällä kaasuttajalla varustettu moottori on talvipakkasella erittäin helppo käynnistää.

MAGNETO:

Stefa, malli E 2/75. Vauhtipyörämagneto, joka sytytysvirran ohella kehittää 6 voltin valaistusvirtaa kokonaistehon ollessa 17 Wattia.

Magneto on sitäpäisi varustettu maadoitusjohdolla, jonka avulla sytytysvirta voidaan katkaista ja moottori sammuttaa painamalla ohjaustangossa olevaa maadoitusnastaa.

5

KYTKIN:

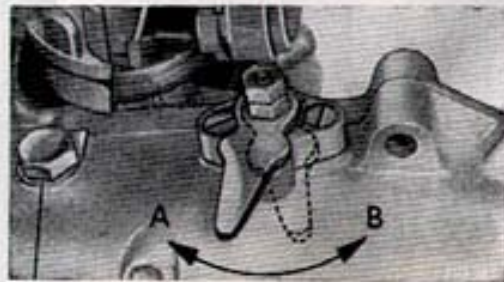
Kaksilevyinen, öljyssä uiva kytkin, joka on varustettu kuudella jousella. Kyttimeen vaikuttaa ohjaustangon vasemmalla puolella oleva vipu. Voimansiirto kytkimestä vaihdelaatikkoon tapahtuu öljyssä uivan hammasketjun avulla.

VAIHDELAATIKKO:

Moottorin välittömässä yhteydessä on kaksivaihteinen vaihdelaatikko. Laatikko on rakennettu poljin- ja jarrumeکانismi, vapaavaihte ja jalkastartti.

Moottoria käynnistettäessä siirtyy voima suoraan poljinakselilta kampiakselille, öljyssä uivien hammaspyörien ja

hammasketjun avulla (jalkastartin siirtovipu asennossa A). Poljettaessa pyörää eteenpäin (jalkastartin siirtovipu asennossa B ja ykkösvaihte päällä) siirtyy voima suoraan poljinakselilta ketjupyöräakselille, öljyssä uivien hammaspyörien ja hammasketjun avulla. Voimansiirto ketjupyöräakselista takapyörään tapahtuu hammasketjun välityksellä.



Käynnistyslaitteen siirtäjävipun asennot

TEKNILLISIÄ TIETOJA:**Moottori:**

Sylinterin halkaisija 42 mm
 Iskun pituus 36 mm
 Iskutilavuus 49 cm³
 Teho n. 1,5 hv 4500 k/min.

Voitelu:

Bensiiniin sekoitetaan 2-tahtiöljyä tai moottoriöljyä SAE 50, sekoitus-suhde 1:25. (Ensimmäisten 200—300 km aikana 1:20.)

Kaasuttaja:

Dellorto, pääsuutin 60.

Sähkölaitteet:

Vauhtipyörämagneto: Stefa, malli E 2/75
 Teho: 6 v 17 w
 Sytytystulppa: Moottorit ovat tehtaalta toimitettaessa varustetut KLGF 70 sytytystulpalla
 Katkojankärjet:
 kärkiväli 0,3—0,4 mm
 Ennakkosytytys: 2,0—2,5 mm.

Takaiskunvaimentajat:

Solifer-mopedi malli Capri on varustettu tehokkailla takaiskunvaimentajilla, jotka tekevät ajon joustavaksi ja säästävät mopedia.

KÄYTTÖ JA AJAMINEN**POLTTOAINEEN TÄYTTÖ:**

Bensiiniä ja öljyä sekoitetaan suhteessa 1:25. Tämä merkitsee sitä, että litraan bensiiniä sekoitetaan 40 cm³, eli 5 litraan 200 cm³ (2 dl) voiteluöljyä.

Liian pieni öljymäärä tai bensiinin ja öljyn epätäydellinen sekoittuminen aiheuttaa moottorin liikkuvien osien ennenaikaisen kulumisen, kun taas suositeltua suurempi öljymäärä jouduttaa karstan muodostumista ja voi johtaa käyntihäiriöi-

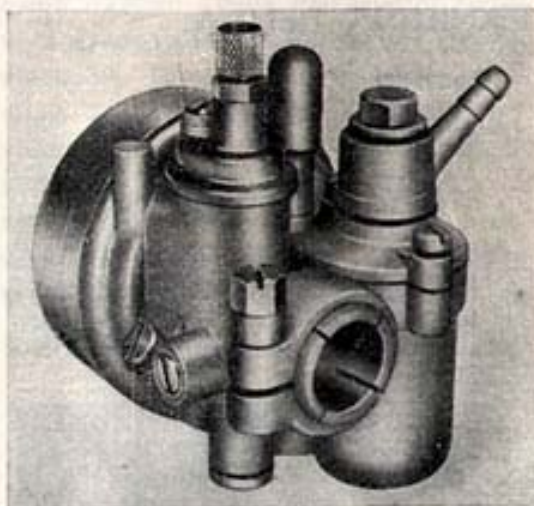
7

hin. Öljyn on oltava jotain hyväksi tunnettua moottoriöljyä viskositeetiltaan SAE 50. Suosittelemme käytettäväksi esim. Comet Two Stroke Motor Oil. Öljyn tulee olla kunnolla sekaantunut ja paras tapa on suorittaa sekoitus puhtaassa, tätä tarkoitusta varten varatussa astiassa.

Kun mopedilla ei ajeta, on polttoainehana pidettävä suljettuna.

MOOTTORIN KÄYNNISTYS:

1. Asettakaa vaihdekahva 0-asentoon.
2. Avatkaa polttoainehana.
3. Kääntäkää kaasukahva kokonaan auki.
4. Painakaa kaasuttajan vasemmalla puolella olevaa paininappia 2—3 kertaa.
5. Kääntäkää kaasukahva kokonaan kiinni.
6. Painakaa kaasuttajan vasemmalla puolella olevaa paininappia 2—3 kertaa.

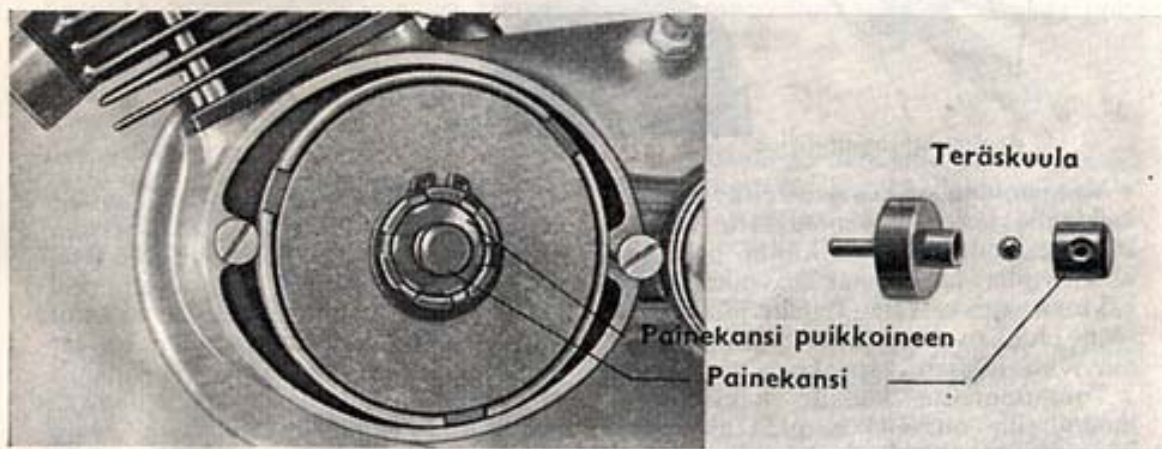


Dellorto kaasuttaja

7. Kääntäkää kaasukahvaa hiukan sisäänpäin.
8. Pankaa oikea jalka oikeanpuoliselle polkimelle ja samalla kun painatte poljinta, painakaa myöskin

nk. puolipuristusventtiilin vipua, joka sijaitsee ohjaustangossa. Painakaa tätä vipua vain sen aikaa kunnes tunnette, että poljin liikkuu.

9. Antakaa moottorin hetken käydä tyhjäkäynnillä, ennenkuin lähдете ajamaan.

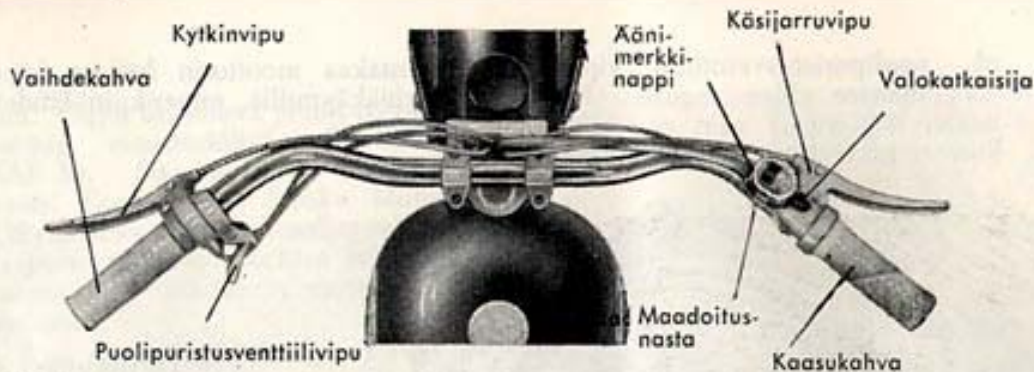


AJAMINEN:

Painakaa kytkinvipua ja kiertäkää vaihdekahva itseenne päin ykkösasen-

toon. Samalla kun hieman lisäätte kaasua laskekaa kytkinvipu hitaasti. Laskekaa kytkinvipu kokonaan ja lisäätkää kaasua.

9



Vaihtaminen ykkösvaihteelta kakkosvaihteelle tapahtuu seuraavasti: Kiertäkää kaasukahva hiukan kiinni, painakaa kytkinvipua ja kääntäkää vaihdekahva kakkosasetoon (2). Tämän jälkeen lisäätte hiukan kaasua ja päästätte kytkinvivun hitaasti vapaaksi.

Tunnusomaista kaikille kaksivaihde-moottoreille on, että ei pidä ajaa liian lujaa ykkösvaihteella ja toisaalta ei liian hiljaa kakkosvaihteella.

Kiihaat jarrutukset ja kiihdytykset raskittavat pyörää ja lisäävät bensiinin kulutusta.

Moottorin vääntömomentin kannalta edullisin kierrosluku on 3500 kierrosta minuutissa, vastaten noin 30 km/t tasaisella tiellä. Vähänkin tottuneempi kuljettaja kyllä huomaa, koska moottori "vetää" ja milloin vaihtaminen on tarpeen. Välttäkää moottorin "vedättämistä" ja jatkuvaa ajamista täydellä kaasulla, sillä viimeinen neljäsosa kaasukahvan liikkeestä ei enää lisää pyörään vauhtia vaan paremminkin päinvastoin ja lisää bensiinin kulutusta.

Ensimmäisellä 500 km:llä ei moottoria saa kuormittaa niin ankarasti, että yli-

kuumeneminen ja kiinnileikkautumisen vaara olisi olemassa. Ajakaa tämän vuoksi ensimmäiset 500 km hiljaa ja käyttäkää moottoria vaihtelevilla kierrosluvuilla lyhyitä aikoja kerrallaan.

Solifer-Express moottorille on tunnusomaista sen erittäin sitkeä veto ja mäen nousukyky. Tämä johtuu siitä, että männän iskupituus (36 mm) on huomattavasti lyhyempi kuin männän halkaisija (42 mm) ja niin ollen on moottorilla mitä edullisin vääntömomentti.

PYSÄHTYMINEN:

Kun pysäytätte mopedin, kiertäkää kaasukahva kiinni ja samalla kun polkimilla vaikutatte takajarruun, painakaa kytkinvipua ja kääntäkää vaihdekahva 0-asentoon. Jos vielä haluatte jatkaa ajoa (esim. kadun risteyksissä), painakaa kytkinvipua, kääntäkää vaihdekahva 1-asentoon ja lisätäkää hiukan kaasua samalla kun hitaasti päästätte kytkinvivun vapaaksi.

Ellette jatka matkaa pysähtyttyänne, vaihtakaa vapaalle, painakaa ohjaustangon vasemmalla puolella olevaa sytytysvirran maadoitusnastaa ja sulkekaa polttoainehana.

JARRUT:

Jarruttaminen tapahtuu aivan samalla tavoin kuin polkupyörälläkin. Takajarruun vaikutetaan polkimilla ja etujarruun oikealla puolella ohjaustangossa olevalla jarruvivulla. Kokeilkaa aina jarruja ennenkuin lähdette ajamaan.

Teidän omanne sekä muiden turvallisuus on näistä riippuvainen.

Kaasu on jarrutettaessa suljettava, myös silloin kun ei kokonaan aiota pysähtyä, jotta jarruja ei turhaan rasitetaisi. Jos halutaan tehokkaasti jarruttaa, on syytä käyttää molempia jarruja. Ei kuitenkaan niin voimakkaasti, että pyörät lukkoutuisivat ja alkaisivat liukua. Jarrutuksien on oltava lyhyitä ja voi-

11

makkaita jarrurumpujen ja -hihnojen ylikuumenemisen ehkäisemiseksi. Suuria mäkisiä laskeuduttaessa on syytä pitää mahdollisuuksien mukaan kaasua hiukan auki, jotta moottori saisi öljyä voitelukohteisiin.

VALOT:

Solifer-mopedit ovat varustetut seuraavilla valaisinlaitteilla:

1. Valonheittäjä kauko- ja lähivalolla.
2. Heijastuspeili on ruuvilla säädettävissä.
3. Takalyhty heijastimella.

Kokeilkaa aina valoja ennenkuin lähdette liikkeelle.

OHJAINLUKKO:

Solifer-mopedi on varustettu nk. ohjainlukolla, joka sijaitsee bensiinisäiliön edessä.

SOLIFER-EXPRESS

ULKOPUOLINEN PUHDISTUS:

Johtuen maamme teitten laadusta on moottori aina alttiina likaantumiselle, sateella kuran ja poudalla pölyn vuoksi.

Vaikka rakenteessa onkin pyritty mahdollisimman suureen yksinkertaisuuteen, on ajokkinne tyydyttävän toiminnan edellytyksenä sen jatkuva puhtaana pito.

Öljynsekainen lika poistetaan parhaiten petroliin tai kaasuöljyyn kastetulla kankaalla tai harjalla.

Jos puhdistaminen tapahtuu vedellä, on käyntihäiriöiden välttämiseksi varotettava, ettei vettä pääse magnetoön tai kaasuttajaan. Jarrujen kastumista on myös varottava, sillä kastuessaan ne

MOOTTORIN HUOLTO

menettävät huomattavan osan tehostaan. Kun mopedia ajetaan pesun jälkeen, on syytä noudattaa ehdotonta varovaisuutta, sillä jarrutusteho voi olla hyvin heikko. Vasta sen jälkeen kun vesi on jarruista haihtunut, on niissä täysi teho.

Kaasuttajan ilmanpuhdistaja on aina 500 km ajon jälkeen irroitettava ja puhdistettava bensiinillä. Jos tämä toimenpide jatkuvasti laiminlyödään saattaa moottorin kuluminen kasvaa moninkertaiseksi.

Moottorin ulkopuolinen puhtaus on jäähdytyksen kannalta välttämätön, sillä öljynsekainen lika ja kura jäähdytyslaitteissa, varsinkin kannessa, aiheuttaa moottorin ylikuumenemisen. Jäähdytysripoihin jäänyt vesi poistetaan käynnis-

tämällä moottori, jolloin vesi moottorin lämmetessä haihtuu. Muu osa mopedia on syytä kuivata kankaalla tai säätimellä.

Bensiini, petroli ja öljy turmelevat kumia joutuessaan sen kanssa kosketukseen ja tämän takia on renkaita, kädensijoja, polkimia jne. suojeltava näiltä nesteiltä.

MOOTTORI KARSTAANTUU:

Vaikka käytettäisiinkin oikeata bensiini-öljyseossuhdetta 1:25, on muutamien tuhansien ajokilometrien jälkeen havaittavissa tehon alenemista moottorissa. Tämä on merkinä siitä, että öljyn palaessa syntyvä karsta on asettunut räjähdystilan seinämiin, so. männän päähän ja sylinterin kanteen, kaasukana-

13

Männän pää

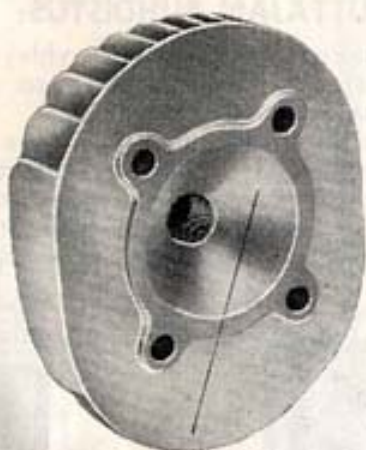


Kampikammio

viin, pakoputkeen ja äänenvaimentajaan. Tällöin on moottorin sylinteriryhmä avattava ja karsta poistettava. Tämän työn voi tarpeellisella ammattitaidolla ja työkaluilla varustettu Solifer-Express moottorin omistaja itsekkin suorittaa, mutta varminta on jättää se valtuutetun edustajamme tehtäväksi.

Ennen moottorin avaamista se on ulkopuolelta kunnollisesti puhdistettava. Tämän jälkeen irroitetaan kaasuttaja ja pakoputki sylinteristä sekä tulpanjohto tulpasta. Kun kaasuttaja halutaan irroittaa on imukaula irroitettava sylinteristä. Kansi irroitetaan kiertämällä neljä kantta kiinnittävää mutteria, jonka jälkeen kannen voi irroittaa sylinteristä. Tätä suoritettaessa on varottava kannen ja sylinterin alapään ja kampikammion välisen tiivisteiden särkymistä.

14



Sylinterin kansi

Karstan poistamiseen kaasukanavista voi käyttää jotain teräasetta ja teräsharjaa. Männän ja sylinterin kannen puhdistukseen on käytettävä välineitä, jotka ovat valmistetut alumiinia pehmeämmästä aineesta naarmuttumisen estämiseksi.

Tarkoituksen mukainen on esim. kovasta puusta valmistettu kaavin ja jälkipuhdistukseen esim. hieno teräsvilla. Mäntää puhdistettaessa on muistettava männän renkaiden urien puhdistaminen. Tämä suoritetaan parhaiten vanhalla, katkaistulla männän renkaalla. Mäntää puhdistettaessa on syytä peittää kampikammion aukko kankaalla tms. Sen jälkeen kun karsta on poistettu, osat pestään puhtaalla bensiinillä, kuivataan ja sivellään öljyä sylinterin seinämiin. Kokoon panossa on kiinnitettävä huomio männän renkaisiin, koska ne ovat valurautaa ja voivat varomattomasti käsiteltyinä katketa. Kummankin männänrenkaan uran pohjalla on nasta, jonka tarkoituksena on estää renkaita pyörimästä moottorin käydessä. Asennettaessa sylinteri paikoilleen on varmistaudut-

15



Sylinteri

tava siitä, että männän renkaiden päät tulevat lukkonastan molemmin puolin, samalla kun painetaan männän renkaat uriinsa. Kantta kiinni asennettaessa kiinnitysmutterit kiristetään tasaisesti (ristiin).

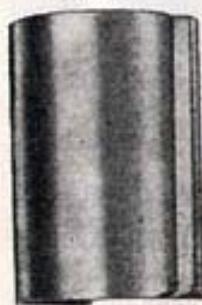
16

KAASUTTAJAN PUHDISTUS:

Moottorin puhdistuksen yhteydessä kaasuttaja on irroitettu ja se on syytä puhdistaa samassa yhteydessä.

Irroitetaan ilmanpuhdistaja, joka pestään bensiinissä. Irroitetaan uimurikammion kansi. Bensiinin sisään tuloputki ja kannessa oleva suodatin puhdistetaan puhaltamalla. Nostetaan pois uimuri,

Luistiin



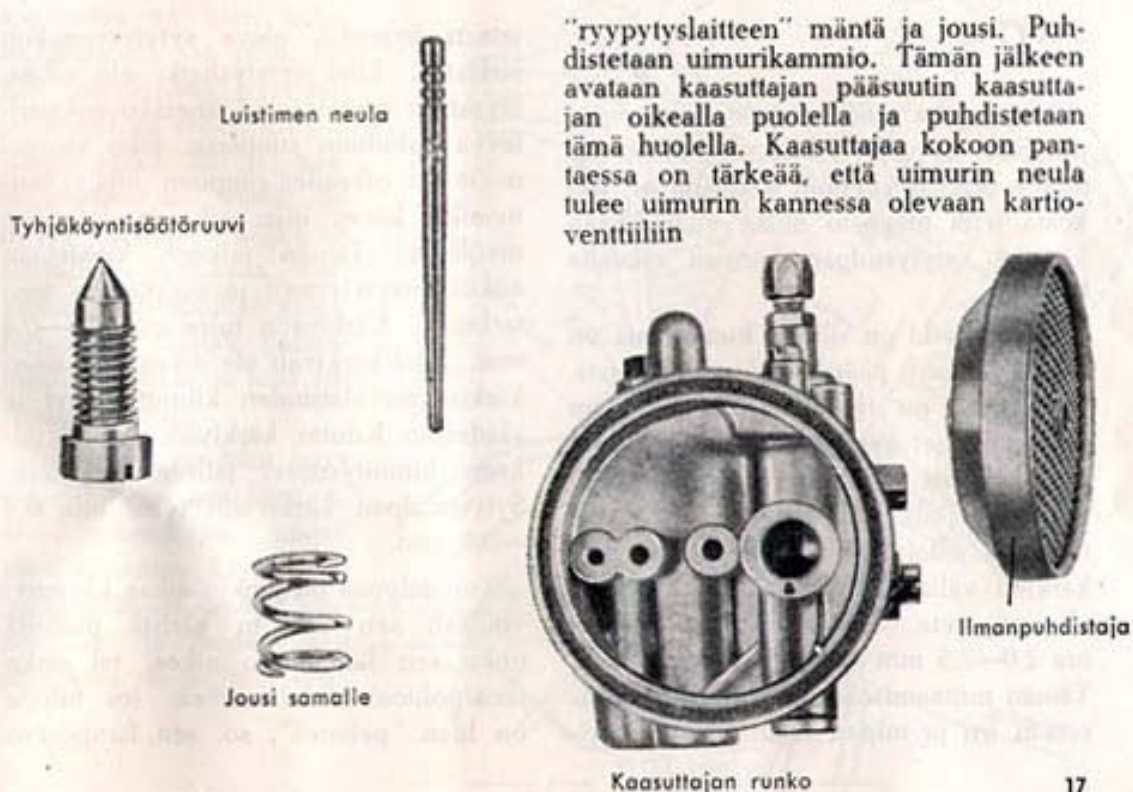
Lukkorengas



Suutin



Suuttimen pidin



17

SYTYTYS:

Tärkeä osa moottorista on sytytysjärjestelmä ja sytytystulppa. Moottorin moitteettoman käynnin kannalta on tärkeää, että magneto antaa voimakkaan kipinän sytytystulpan kärjissä oikealla hetkellä.

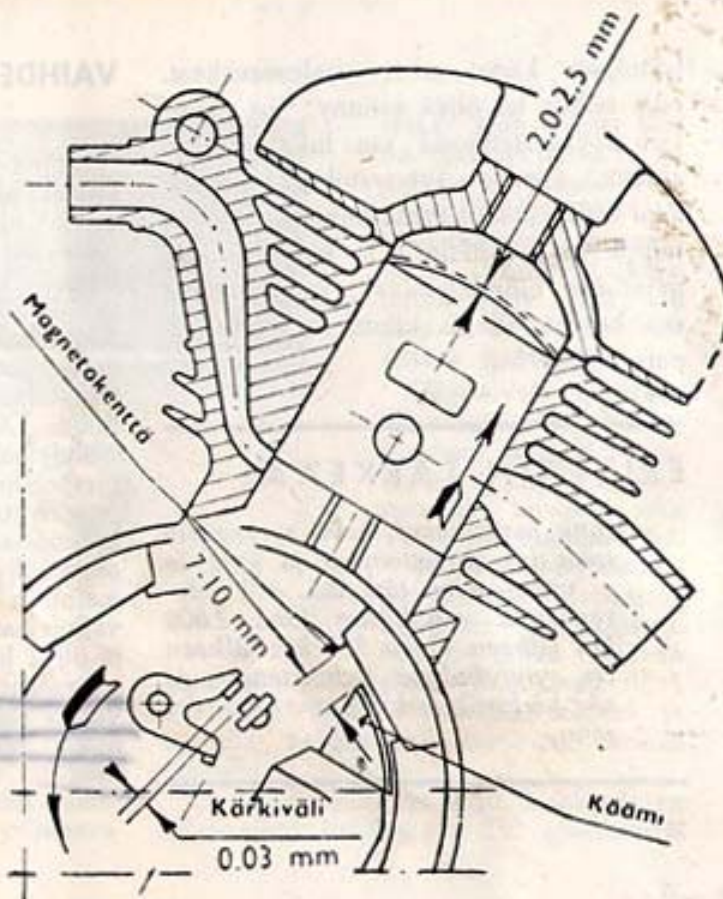
Oikea hetki on silloin, kun mäntä on 2,0—2,5 mm:n päässä yläkuolokohdasta. Jos kipinä on tyydyttävä silloin, kun katkojankärjet avautuvat, voi sytytysketken helposti tarkistaa. Kärkien väliin asetetaan silkkipaperisuikale. Sytytys tapahtuu silloin, kun suikale tulee pois kärkien välistä repeytymättä, so. kärjet alkavat aueta. Tämän tulee siis tapahtua 2,0—2,5 mm ennen yläkuolokohtaa. Tämän mittaamiseksi sytytystulppa kierretään irti ja tulpan reiän kautta suori-

tetaan kyseessä oleva sytytysennakon tarkistus. Ellei sytytysketki ole oikea, löysätään ruuvit ja käännetään ankkurilevyä haluttuun suuntaan, joko vasemmalle tai oikealle, riippuen siitä, avautuvatko kärjet liian aikaisin tai liian myöhään. Tämän jälkeen kiristetään ankkurilevyn ruuvit ja suoritetaan uusi tarkistus. Kärkivälin tulee olla 0,3—0,4 mm. Ellei kärkiväli ole oikea, löysätään kärkisarjan alaisimien kiinnitysruuvi ja säädetään haluttu kärkiväli, minkä jälkeen kiinnitysruuvi jälleen tiukataan. Sytytystulpan kärkivälin tulee olla 0,4—0,5 mm.

Kun tulppaa on jonkin aikaa käytetty, voidaan sen kärkien väristä päätellä onko sen lämpöarvo oikea, tai onko ilma/polttoainesuhde oikea. Jos tulppa on liian "pehmeä", so. sen lämpöarvo

on alle 195° tai ilma/polttoaineseos on liian laiha, so. moottori saa liian vähän polttoainetta, ovat tulpankärjet eli elektrodit palaneet valkoisiksi tai vaaleanharmaiksi. Tämä on hyvin vaarallista koska se aiheuttaa normaalia korkeamman lämpötilan moottorissa ja saattaa pahimmassa tapauksessa jopa sulattaa männän.

Jos tulppa on liian kova tai polttoaineseos liian rikas nokeentuvat kärjet, joka aiheuttaa käynnistysvaikeuksia. Oikean lämpöarvon ja seossuhteen merkinä on se, että syty-



tystulpan kärjet ovat vaaleanruskeat, eikä nokea tai öljyä esiinny. Jos moottori käynnistettäessä saa liikaa polttoainetta, saattaa sytytystulppa kastua, joka vaikeuttaa käynnistämistä. Tällöin tulppa on irroitettava ja kuivattava ja moottoria "tuuletettava" pyörittämällä sitä kaasun ollessa kiinni ja sytytystulpan ollessa irti.

ERITTÄIN TÄRKEÄÄ:

Jotta magnetossa oleva sytytyspuola toimisi moitteettomasti ja jotta se ei vioittuisi on tärkeää, että sytytystulppa vaihdetaan joka 2.000 km jälkeen. Joka 500 km jälkeen on sytytystulppa puhdistettava ja sen kärkiväli tarkistettava (0,4—0,5 mm).

VAIHDELAATIKKO JA KYTKIN:

Mäntä, kiertokanki ja kampiakseli saavat voitelunsa polttoaineseen sekoitetusta öljystä. Vaihdelaatikon ja kytkimen osat uivat vaihdelaatikossa olevassa öljyssä. Tämä on viskositeetiltaan SAE 30 ja öljymäärä neljänneslitra (250 cm^3). Käytännössä olemme todenneet, että esim. Comet Motor Oil SAE 30 öljy on vaihdelaatikon ja kytkimelle edullinen. Öljymäärän tarkistusta varten on vaihdelaatikon vasemmassa kyljessä kierretulppa, jonka reiän tasalla öljypinnan tulee olla moottorin ollessa vaakasuorassa. Jos öljymäärän tarkistuksessa öljypinnan todetaan olevan yllämainitun reiän alapuolella, kierretään vaihdelaatikon päällä oleva tulppa irti ja öljyä lisätään tarpeellinen määrä. Öljyn määrä ei missään tapauksessa saa ylittää sallittua rajaa, vaan ylimääräisen öljyn annetaan valua tarkistusreiästä ulos.



Öljytarkistusreikä

Joka 2.000—2.500 km:n ajon jälkeen, tai jos mopedi on joutunut pitemmän ajan, esim. yli talven seisomaan, vaihdelaatikko huuhdellaan ja öljy vaihdetaan. Tyhjentämistä varten vaihdelaatikon pohjassa on kierretulpalla suljettava

reikä. Kun vanha öljy on laskettu pois, kaadetaan vaihdelaatikkoon huuhteluöljyä ja käytetään hiukan moottoria, jonka jälkeen huuhteluöljy lasketaan pois ja uusi öljy kaadetaan sisään.

Öljyntäyttö tapahtuu öljyntäyttöreiän kautta. Voidaan myöskin suorittaa öljyntäyttö seuraavalla tavalla, joka voi nopeuttaa tätä työtä.

Irroitetaan kytkinvaijeri vivusta (alapää) ja kytkimen suojakannen ruuvit, jonka jälkeen

kannen voi irroittaa. Kaadetaan öljyä kytkimen kautta vaihdelaatikkoon ja samalla kallistetaan mopedia hiukan oikealle.

Uudessa moottorissa on ensimmäinen öljynvaihto suoritettava 150 ajokilomet-

21



Vaihdevaijerin säätö
Kytkinvaijerin säätö

rin jälkeen, toinen 500 ja sen jälkeen aina joka 2.000—2.500 ajokilometrin jälkeen.

Vaijerin venymisestä johtuen saattaa vaihteiden paikka kädensijassa muuttua. Vaikka vaihdekahva onkin 0-asennossa, saattaa vaihde olla päällä. Tämän korjaamiseksi vaijeri säädetään kiertämällä sen alapäässä olevaa säätöruuvia jompaan kumpaan suuntaan, riippuen siitä, miten vapaakohta on siirtynyt.

Ohjaustangossa olevan kytkinvivun on kytkintä säädettäessä oltava aivan vapaa. Jos tällöin kytkinkopan päällä olevalla vivulla on 2—3 mm:n vapaa liike, on kytkin oikein säädetty. Kytkinvaijeri ei missään tapauksessa saa olla kireällä, jottei kytkin luistaisi ajon aikana.

Jos yllämainitulla vivulla on suurempi vapaa liike kuin 2—3 mm, kytkin ei irroita, kun kytkinkahvaa painetaan vaihtamisen yhteydessä. Tämä vaikeuttaa vaihtamista ja saattaa vahingoittaa vaihdelaatikkoa.



VAIJERIT:

Koska kaikki liikkeet kahvoista ja vivuista välitetään ohjaustangolta moottoriin ja jarruun vaijerin avulla, on mitä tärkeintä, että vaijerit aina ovat hyvässä kunnossa ja oikein säädetyt. Vaijerit on asennettaessa öljytty grafiittiöljyllä, mutta hienojakoinen pöly ja lika pyrkii ajon aikana tunkeutumaan vaijerin suojukseen, joka alkaa haitata sen liikkuamista. Tällöin on vaijeri irroitettava, ja jos vaijerin toisessa päässä on ruuvilla irroitettava nippa, irroitetaan se ja vaijeri vedetään kokonaisuudessaan ulos suojuksestaan. Vaijeri puhdistetaan ja rasvataan huolellisesti. Jos nipat on juotettu molempiin päihin, vedetään vaijeria edestakaisin, kunnes lika on tullut ulos, jonka jälkeen vaijeri rasvataan.

KETJUT:

Moottorin sisällä oleviin ketjuihin ei tarvitse kiinnittää erikoista huomiota, koska ne uivat öljyssä ja eivät juuri ole kulumiselle alttiita, jos öljynvaihdot on suoritettu kuten kuuluu.

Mutta sitävastoin takapyörän ja vaihdelaatikon välinen ketju joutuu usein toimimaan epäedullisissa olosuhteissa, vaikka tämä onkin yritetty suojata mahdollisimman hyvin. Ketju kuraantuu helposti, joka aiheuttaa nivelien kulumisen. Tämän estämiseksi ketju on aina pyrittävä pitämään mahdollisimman puhtaana ja hyvin rasvattuna. Hyvä tapa on irroittaa ketju ja "keittää" se öljytali seoksessa. Kun ketjua kiristetään rasvaamisen yhteydessä on erittäin tärkeää, että pyörät tulevat linjaan (ketju linja suora). Ketjun venyessä on se ajoissa vaihdettava uuteen, koska venynyt ketju kuluttaa hammaspyöriä ja siten lisää korjauskustannuksia.

23

TALVIOLOSUHTEET:

1. Vaijerit on pidettävä hyvässä rasvassa, jotta vesi ei pääsisi tunkeutumaan kuoreen, missä se jäätymä ja tekisi vaijerin käyttökelvottomaksi.
2. Käynnistys kylmällä ilmalla: "Ryppyttäkää". Painakaa ohjaustangossa olevaa maadoitusnastaa ja painakaa polkimet pari kertaa alas. Päästäkää nasta ja käynnistäkää moottori.
3. Ohjeita talvisäilöä varten: Ennen kuin mopedi pannaan talvisäilöön (jos käyttäjä syystä tai toisesta ei käytä mopediaan talvisaikaan)

on se pestävä huolellisesti. Pesu on suoritettava pehmeällä sienellä tai vastaavalla ja vettä on käytettävä runsaasti. Moottori pestään paloöljyllä tai kaasuöljyllä. Jos pestäessä käytetään letkua ei ole syytä käyttää kovaa painetta. Vesisuihkua ei saa suunnata suoraan kaasuttajaan, magnetoon, jarruihin tai ohjainlaakeriin. Pesun jälkeen kuivataan mopedi säämiskällä.

Maalatut pinnat kiilloitetaan kiilloitusvahalla. Kromatut pinnat vahataan. Kaikki rasvauskohteet rasvataan. Vaihdelaatikkoon vaihdetaan öljyt (SAE 30). Kaasuttaja irroitetaan ja puhdistetaan. Bensiinihanauksen suodatin puhdistetaan. Käynnistäkää moottori ja käytäkää n.

24

10 min. ajan. Sammuttakaa moottori ja kiertäkää sytytystulppa irti.

Kaatakaa tulpan reiästä n. 20 tippaa öljyä sylinteriin, ja painakaa polkimet pari kertaa alas. Tällöin öljy leviää tärkeisiin kohteisiin moottorissa.

Takaketju poistetaan, puhdistetaan ja rasvataan. Pankaa mopedi kuitenkaan paikkaan. Jos Teillä on mahdollisuus niin ripustakaa mopedi.

Vähentäkää renkaitten ilmanpaine puolella.

HUOM. Bensiinisäiliössä on oltava ainakin 2 ltr bensiiniä.

MOOTTORIN HÄIRIÖOPAS

Vaikka moottori on suunniteltu ja rakennettu "yksinkertaisemmin ei voi tehdä" periaatteen mukaan, voi, niinkuin kaikissa tekniikan tuotteissa, häiriöitä syntyä. Nämä häiriöt eivät johdu niinkuin moni aloittelija luulee, moottorin rakenteesta, vaan häiriöt voidaan useimmissa tapauksissa panna ajotavan ja huonon hoidon tilille.

1. Moottori ei käynnisty:

A. Moottori ei saa polttoainetta.

- a) Säiliö on tyhjä
- b) Polttoainehana on kiinni tai tukossa
- c) Kaasuttajassa oleva suodatin on tukossa

25

d) Hanassa oleva suodatin on tukossa

e) Pääsuutin on tukossa.

B. Sytytystulpan johto irroitetaan ja asetetaan se melkein sylinterin kanteen kiinni, pyöräytetään vauhtipyörää, kipinä ei synny.

- a) Sytytysjohto on viallinen tai kosketus huono
- b) Katkojen vasara hirttää
- c) Katkojen kärjet ovat likaiset
- d) Kondensaattori on kostea tai viallinen
- e) Maadoitusjohto on oikosulussa
- f) Sytytyskäämi on viallinen.

C. Kipinä syntyy johdon ja kannen väliin, mutta kun sytytystulppa kiinnitetään johtoon ja se maadoitetaan, niin kipinä ei synny.

- a) Katkojen kärkiväli on liian suuri

b) "Piikki" on sytytystulpan kärjessä

c) Elektrodin eriste on kostea tai viallinen

d) Elektrodit ovat märät öljystä tai bensiinistä.

D. Moottori ei käynnisty kylmän sään vallitessa.

- a) Tyhjäkäynti on säädetty liian pienelle
- b) Moottori varastaa ilmaa (tiivisteet tark.).

E. Moottori ei käynnisty, kun se on lämmin.

- a) Uimurin neula on viallinen
- b) Kaasuttaja vuotaa
- c) Uimuri vuotaa.

2. Moottori käy epätasaisesti:

- a) Ilmanpuhdistaja on likainen
- b) Uimurin neula on kulunut

- c) Uimurikammion kannessa oleva kartioventtiili on kulunut
- d) Uimuri vuotaa
- e) Benssiinin seassa on liiaksi öljyä
- f) Sytytysennakko on virheellinen
- g) Moottori on karstaantunut
- h) Äänenvaimentajaan on tehty muutos
- i) Kampiakselin tiivisteet vuotavat.

3. Kaasuttajassa paukkuu:

- a) Benssiinin tulo kaasuttajaan on epätasainen
- b) Kaasuttaja on irti
- c) Moottorissa on viallinen tiiviste
- d) Ilman puhdistaja on tukossa
- e) Luistimen neula on väärässä asennossa
- f) Sytytysennakko on virheellinen
- g) Sytytystulppa on irti

- h) Sytytystulppa on oikosulussa
- i) Kondensaattori on viallinen
- j) Sytytystulpan johdon eriste on viallinen
- k) Katkojen vasaraosa hirttää
- l) Katkojen kärjet ovat likaiset
- m) Männän renkaat ovat pikeytyneet
- n) Kaasuttajassa on vettä
- o) Moottorissa on hehkuvaa karskaa (moottori käy vaikka sytytysvirta katkaistaan).

4. Moottori ei ota kierroksia:

- a) Katkojen kärkiväli on liian suuri
- b) Katkojen vasara hirttää
- c) Polttoainehana, letku tai kaasuttaja on tukossa
- d) Moottori on nokinen
- e) Ilmanpuhdistaja on tukossa

27

- f) Ennakkosytytys on virheellinen
- g) Jarrut "makaavat päällä".

5. Moottori sammuu ajaessa:

- a) Benssiini loppuu
- b) Polttoainehana, letku tai kaasuttaja on tukossa
- c) Sytytystulpan hattu on irronnut sytytystulpasta
- d) Sytytystulppa on oikosulussa
- e) Katkojen kärjet ovat palaneet
- f) Sytytyspuola on viallinen
- g) Kondensaattori on viallinen.

6. Moottorilla on liian suuri polttoaineen kulutus:

- a) Polttoainehana, letku tai kaasuttaja vuotaa
- b) Benssiinin pinta uimurikammiossa on virheellinen

- c) Pääsuutin on liian suuri
- d) Sytytysennakko on virheellinen
- e) Pakoputki ja äänenvaimentajat ovat karstaantuneet
- f) Kytkin luistaa. Moottorilla suuri kierrosluku, mutta mopedilla pieni nopeus.

7. Kytkin luistaa.

- a) Kytkinlevyt ovat kuluneet
- b) Kytkinvaijeri ei luista, jää tiukalle
- c) Kytkinvivussa ei ole ohjeiden mukaista 2—3 mm vapaaliikettä
- d) Kytkin ei irroita.

8. Vaihteet eivät pysy päällä:

- a) Vaijeri on venynyt tai säätöruuvi auennut
- b) Vaijeri on ruostunut.

MITTARI	TOD. NOPEUS
30	27,6 km/h
40	n. 35 km/h
50	n. 43 ?

Matti Jalava
VINKKILA

SOLIFER-mopedi

käyttäkää alkuperäisvarusteena

SMITHS

K.L.G.

sytytystulppia
n:o F70



Käyttäkää Tekin aina
K.L.G.:tä
vaihtaessanne sytytystulppaa

Pääedustaja:

OSAKEYHTIÖ
S&N

P. Esplanadik, 19
Helsinki
Puh. 12 251

**Tehokkaampaan,
edullisempaan ajoon**

WYNN'S FRICTION PROOFING*

Wynn's Friction Proofing on voitelutehoste, joka tasottaa ja tiivistää liikkuvia metallipintoja, saa ne toimimaan tehokkaammin ja suojaa niitä kulumiselta ja syöpymiseltä pidentäen siten myös mopedinne käyttöikää.

* OUTBOARD MOTORS

Wynn's Friction Proofing for Outboard Motors käytetään 2-tahtimoottoristen ajoneuvojen polttoaineen ohessa 0,8 % polttonesteen määrästä. Helpottaa käynnistystä, estää ylikuumentumista ja lisää kierrosnopeutta.

* SPECIAL CONCENTRATE

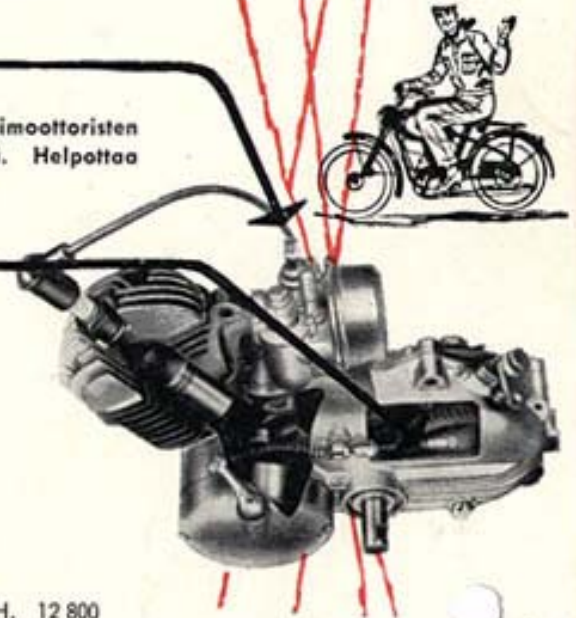
Wynn's Friction Proofing Special Concentrate käytetään vaihdelaatikossa 6 % öljymäärästä. Vähentää kitkaa ja lämpöä, helpottaa vaihtamista ja käynnistystä.

Solifer on testannut nämä aineet ja suosittelee niitä käytettäviksi Solifer-mopedeissa.

Pääedustaja:

Oy Atkinson Ab

ALEKSANTERINKATU 15 - HELSINKI - PUH. 12 800



Solifer-tehtaat

HERTONIEMI. PUH. 780 466