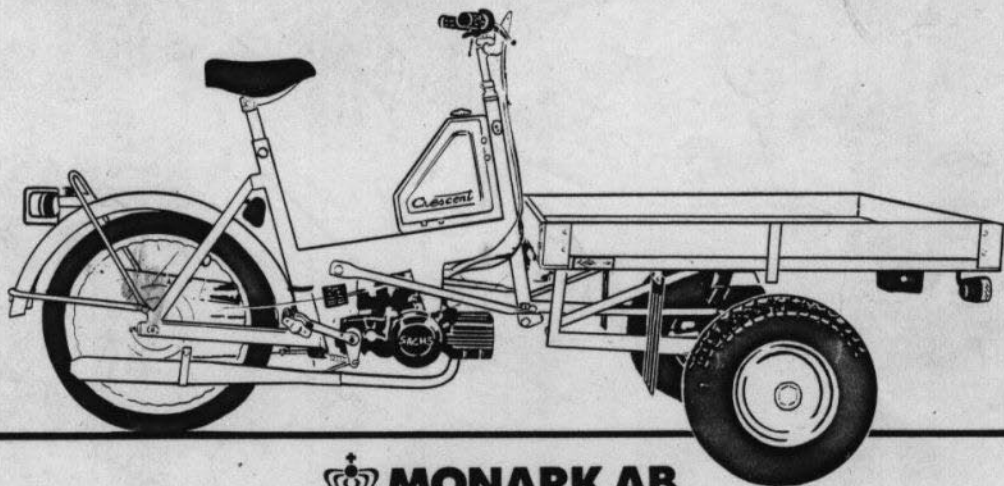


INSTRUKTIONSBOK

För 3-hjulig transportmoped modell 1187 och 1197



 **MONARK AB**

INSTRUKTIONSBOK

För 3-hjuling transportmodell 1187 och 1187



 **MONARK AB**

2:a upplagan

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | Sida | | Sida |
|-----------------------|------|---------------------------------|-------|
| Allmänt | 4 | Lås | 11 |
| Bakhjul | 16 | Motorstörningar | 28-30 |
| Belysning | 18 | Nummerplaceringar | 6 |
| Bensinkran | 21 | Oljekontroll | 23 |
| Blinkers | 18 | Oljeslag | 23 |
| Bromsar | 17 | Reglagebeskrivning | 8 |
| Bromsljus | 18 | Rengöring/Yttre rostskydd | 5 |
| Bränsle | 23 | Sadel/Sadelstolpe | 12 |
| Data | 7 | Smörjning av reglage och kablar | 15 |
| Framhjul | 15 | Smörjning och skötselplan | 25-26 |
| Framhjulsinställning | 14 | Sotning | 17 |
| Förgasare | 21 | Start och avstängning av motor | 9 |
| Garanti | 5 | Styrlager/Styrspindellager | 12 |
| Justering, koppling | 20 | Styrstam | 11 |
| Justering, växellågen | 19 | Tändinställning | 22 |
| Kedja | 13 | Tändstift | 22 |
| Konservering av motor | 27 | Yttermått | 6 |
| Kopplingsschema | 24 | Åtgärder före körning | 10 |
| Körning | 10 | | |

VI GRATULERAR TILL DIN NYA TRANSPORTMOPED

konstruerad av Monark AB i Varberg, som tillverkat mopeder i mer än 35 år.

Modern teknik och noggrant utprovat material och komponenter garanterar Dig en bra produkt.

Som alla andra tekniska produkter behöver emellertid också Din transportmoped underhåll och service. För att hjälpa Dig med den saken, har vi tagit fram den här boken. Vi har gjort den ganska utförlig för att göra Dig förtrogen med Din transportmoped och dess funktion, inte för att göra Dig till en fullfjädrad mopedmekaniker. Fackmannen är den expert som har både kunskaper och resurser för att klara av allt som gäller Din transportmoped.

Med lite vård får Du större glädje av Din transportmoped, samtidigt som Du kanske slipper onödiga reparationskostnader.

Lycka till med många bekymmersfria mopedmil !!

RENGÖRING/YTTRE ROSTSKYDD

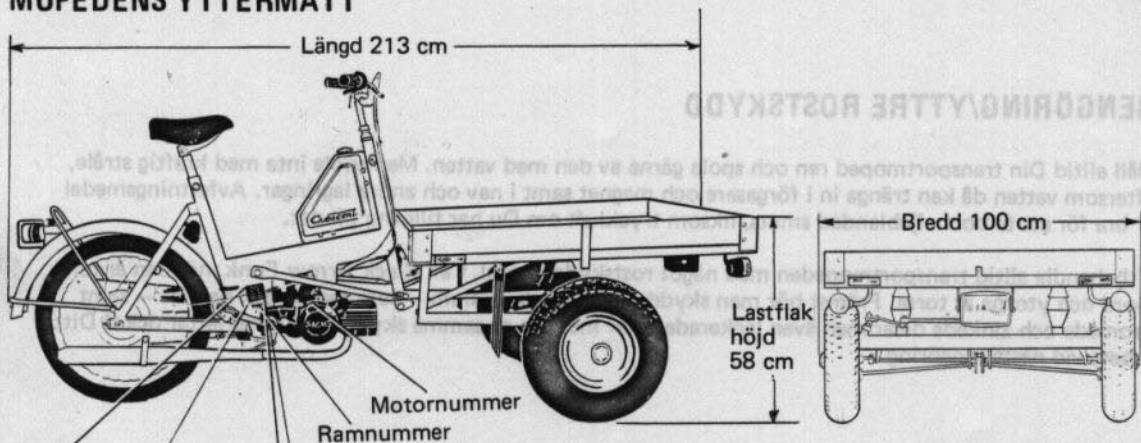
Håll alltid Din transportmoped ren och spola gärna av den med vatten. Men spola inte med kraftig stråle, eftersom vatten då kan tränga in i förgasare och magnet samt i nav och andra lagringar. Avfettningsmedel är bra för att ta bort oljeblandad smuts, liksom tryckluft om Du har tillgång till det.

Ytbehandla alltid transportmopeden med något rostskyddsmedel, t ex Black Arrow Funk, när den är rengjord och ytorna är torra. Framst bör man skydda delar av aluminium – som motor och baknav – samt kromade och zinkade delar men även lackerade delar mår bra av samma skydd. Det underlättar också Ditt arbete vid nästa rengöring.

GARANTI

Även på en kvalitetsprodukt kan det vid enstaka fall uppstå material- eller fabrikationsfel som omfattas av garantin. Om ett sådant fall skulle uppstå på Din transportmoped, skall Du – enligt konsumentköplagen – vända Dig till det ställe där den är inköpt.

MOPEDENS YTTERMÅTT



| Typbeteckning | |
|------------------|--------------------|
| TSV | 1187 |
| MCB | 1187 |
| Moped kl. 1 | |
| Luftfilter | — 0225 010 100 |
| Förgasare | — 85/12/123 |
| Sep insugn rör | — 0267 114 595 |
| Cylinder | — 0213 146 370 |
| Vevhus | — 0211 154 297 |
| Avgasrör | — 20505 |
| Ljuddämpare | — 0273 100 025/027 |
| Främre kedjedrev | — 11 |
| Bakre kedjedrev | — 45 |

MOPEDENS TYPBETECKNINGSSKYLT, RAM- och MOTORNUMMER ÄR PLACERADE ENLIGT OVAN.

Alla nummerbeteckningar på typbeteckningsskylten är instansade på respektive detalj.

OBS! Några som helst ändringar på mopeden får inte ske för att därigenom öka motorns effekt eller mopedens hastighet.

DATA

| Motorbeteckning | Sachs 505/3ES | Motorbeteckning | Sachs 505/3ES |
|--|--|-----------------------------|--|
| Monterad i moped mod nr | 1187 | Monterad i moped mod nr | 1187 |
| Motortyp | Encylindrig tvåtaktsmotor | Belysningseffekt | 6V, 19/10/10 watt |
| Växellåda | 3-växlad handväxel | Tändningstidpunkt | 1,7 +/-0,25 mm. Se sid 22 |
| Cylindervolym | 49 cm ³ | Brytaravstånd | 0,4 +/-0,05 mm. Se sid 22 |
| Effekt | 0,88 kw (1,2 hkr) vid 3.800 v/min | Tändstift—Elektroavstånd | Bosch W5AC (W225T1) eller motsvarande -0,5 mm |
| Cylinderdiameter | Ø 38 mm | Glödlampa strålkastare | 1 st 15 watt (sockel P26S) |
| Kompression | 9 | " bakljus | 1 st 4 watt (sockel BA9S) |
| Slaglängd | 44 mm | " blinkers | 4 st 10 watt (sockel BA15S) |
| Utväxl vevaxel/drivhjul | 1:an 42,62/1, 2:an 27,94/1, 3:an 19,96/1 | " bromsljus | 1 st 10 watt (sockel BA15S) |
| Utväxl vevaxel/utg axel | 1:an 10,42/1, 2:an 6,83/1, 3:an 4,88/1 | Blinkersrelä | ULO 825 |
| Motorkylning | Fartvindskyld | Kedjekrans | 11 tänder |
| Startanordning | Pedalstart | Kedjehjul | 45 " |
| Bränsle | Tvåtaktsblandning Se sid 23 | Kedja | 1/2 x 3/16", 112 länkar |
| Smörjning växellåda/koppling | 0,3 l. Oljeslag se sid 23 | Bensintank, rymd | 4,2 liter (därav reserv 0,4 lit) |
| Förgasare | Bing trottelförg 85/12/123 | Lastflakets storlek | 92 x 92 cm (kapellhöjd 50 cm) |
| H-munstycke—Nålmunstycke— Nålposition | 52—2,15—spår 3 uppifrån | Tjänstevikt | 90 kg |
| Tändanläggning | Ducati svänghjuls magnet med utanpåliggande tändspole | Max totalvikt | 300 kg |
| Spänningsregulator | ULO 80750 | Max axeltryck fram (2 hjul) | 220 kg |
| | | Max axeltryck bak | 110 kg |
| | | Vändradie | Flak 3,3 m |
| | | Däckdimension fram | 4,00 x 8" |
| | | " bak | 2,50 x 16" |
| | | Ringtryck, fram och bak | Medelvärde 250 kpa (2,5 kp/cm) |

REGLAGEBESKRIVNING

Figur 1

- A Växelnreglage
- B Frikopplingshandtag
- C Luftspjällhandtag (Choke)
- D Justerskruv för växelnreglage
- E Justerskruv för kopplingshandtag
- F Gasreglage
- G Bromshandtag för bakhjulsbroms
- H Justerskruv för bromshandtag
- I Justerskruv för gasreglage
- J Spärr för parkeringsbroms

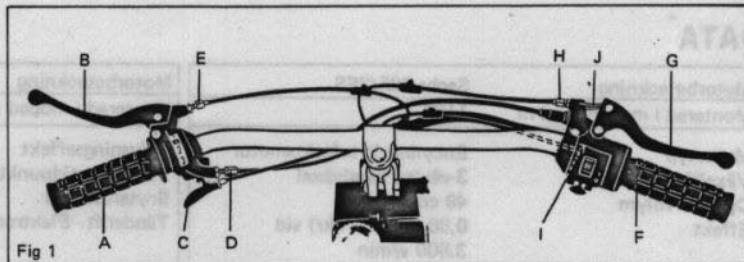


Fig 1

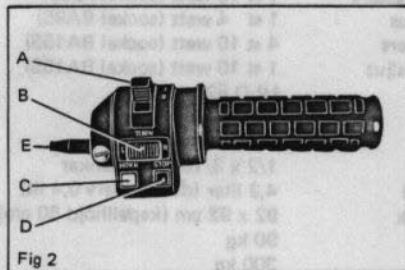


Fig 2

Figur 2

- A Ljusomkopplare
- B Blinkersomkopplare
- C Knapp för signalhorn
- D Kortslutningsknapp
- E Bromsljuskontakt

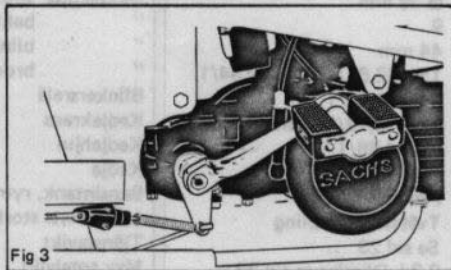


Fig 3

Figur 3

- Pedaler för motorstart och framhjulsbroms

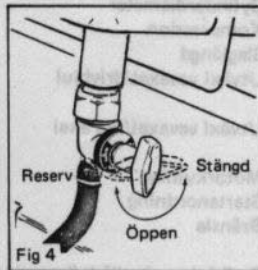


Fig 4

Figur 4

- Bensinkran

START OCH AVSTÄNGNING AV MOTOR

Tillse att rätt bränsleblandning är påfylld, se sid 23.
Kontrollera oljenivån, se sid 23.

START AV KALL MOTOR

Kontrollera att växeln ligger i friläge, se fig 5. Öppna bensinkranen och flöda förgasaren under cirka 3-5 sekunder. Se fig 6. Vrid upp gashandtaget något och stäng luftspjället. Se fig 1 sid 8. Trampa snabbt runt pedalerna. När motorn startat kan luftspjället öppnas successivt.

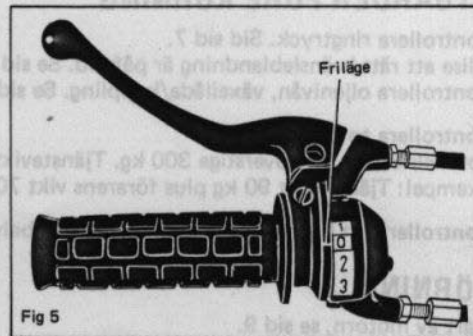


Fig 5

START AV VARM MOTOR

Samma som vid start av kall motor men vid start av varm motor behöver som regel förgasaren inte flödas och luftspjället inte stängas. Skulle så vara fallet kan rengöring av förgasaren vara nödvändig. Se sid 21.

För att stanna motorn, tryck på kortslutningsknappen. Se fig 2 sid 8.

Stäng alltid bensinkranen efter avslutad körning. Se fig 4 sid 8.

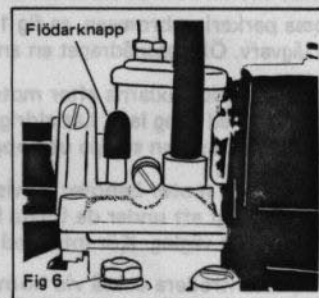


Fig 6

ÅTGÄRDER FÖRE KÖRNING

Kontrollera ringtryck. Sid sid 7.

Tillse att rätt bränsleblandning är påfylld. Se sid 23.

Kontrollera oljenivån, växellåda/koppling. Se sid 23.

Kontrollera totalvikten!

Totalvikten får inte överstiga 300 kg. Tjänstevikt plus förarens vikt plus lastens vikt = Totalvikt.

Exempel: Tjänstevikt 90 kg plus förarens vikt 70 kg = 160 kg. Den tillåtna lasten är då 140 kg.

Kontrollera att bromsar, signal, blinkers och belysning fungerar.

KÖRNING

Start av motorn, se sid 9.

Lossa parkeringsbromsen, se fig 1 sid 8. Drag in kopplingshandtaget och lägg in ettans växel när motorn går på lågvarv. Öka gaspådraget en aning och släpp kopplingshandtaget.

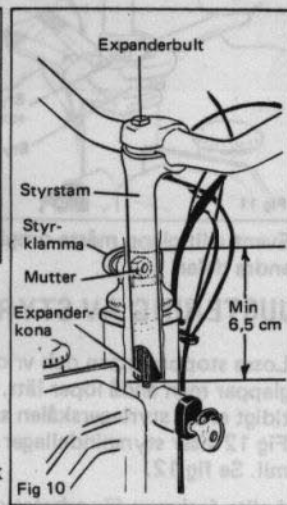
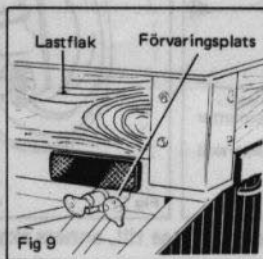
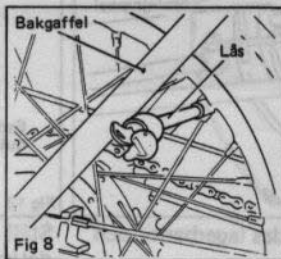
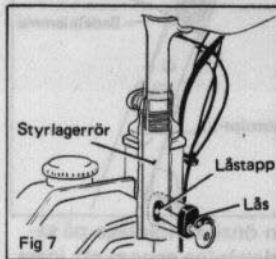
Anpassa alltid växlarna efter motorvarvtalet. Växla inte ned och "bromsa" med motorn vid för hög hastighet eller med tung last. Låt aldrig motorn bromsa rullfarten i en utförsbacke genom att ha motorn frikopplad och sedan släppa ut kopplingshandtaget.

OBS! Varje motor behöver en viss tid på sig att slita in de rörliga delarna mot varandra. Det är därför viktigt att under de första 50 milen inte belasta motorn för hårt. Växla därför ned i backar och i tungt väglag. Kör inte med fullgas annat än under korta perioder under inkörningstiden.

Kontrollera också vid körning att t ex byxbenet inte kommer så nära lufthålet på förgasarens insugningsljuddämpare att lufttillförseln blir störd. Vid för liten luftmängd till förgasaren börjar motorn fyrakta och kan stanna helt.

LÅS

Droppa då och då lite olja i låsmekanismen, speciellt om Du inte använder låset så ofta. Om Du använder dubbelverkande låsolja som både smörjer och tinar, t ex Rally låsolja (art nr 27921), förhindrar Du också att låset fryser till på vintern. Vid låsning av styrlåset vrids styret vid behov så att låstappen söker in i uttaget på styrlagerröret. Se fig 7. Bakhjulets lås är placerat enligt fig 8. När bakhjulet inte är låst skall låset placeras på sin förvaringsplats. Se fig 9.



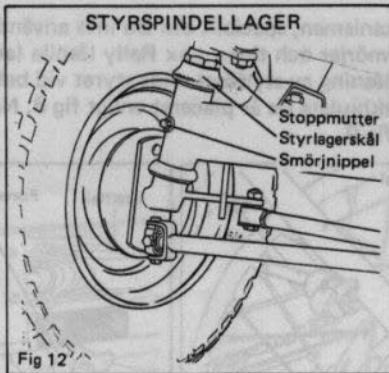
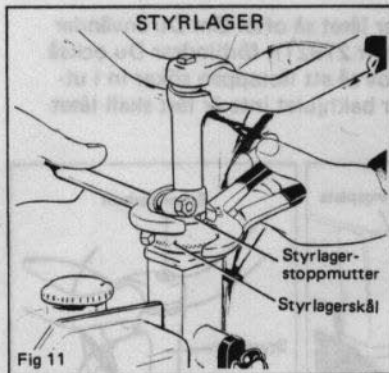
STYRSTAM

OBS! STYRSTAMMEN SKALL VARA INSKJUTEN MINST 6,5 CM I STYRLAGERRÖRET. Se fig 10.

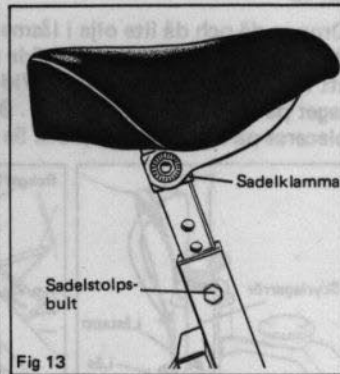
Markering finns på styrstammen som visar detta mått.

För att ändra styrstammens läge skruvas expanderbulten upp cirka 5 mm. Med hjälp av en trä- eller plastklubba slår Du sedan på bulten så att expanderkonan lossar. Se fig 10. Lossa därefter muttern för styrklamman. Se fig 10. Hög eller sänk sedan till önskat läge. Skruva därefter åt expanderbulten och styrklamman igen.

STYRLAGER/STYRSPINDELLAGER



SADEL/SADELSTOLPE



Eventuellt glapp måste omgående rättas till, annars skadas lagerbanor och andra delar.

JUSTERING AV STYRLAGER/STYRSPINDELLAGER

Lossa stoppmuttern och vrid den gängade styrlagerskålen så att lagret inte glappar men ändå löper lätt. Dra sedan åt stoppmuttern, men håll samtidigt emot styrlagerskålen så att den inte dras åt ytterligare. Se fig 11. Fig 12 visar styrspindellager. Pressa in fett i smörjnippelarna var 300:de mil. Se fig 12.

Anlita fackman för arbetet om Du är osäker.

Ställ in önskat höjdläge på sadel/sadelstolpe genom att lossa sadelstolpsbulten.

För att ändra sadelns lutning lossas sadelklamman.

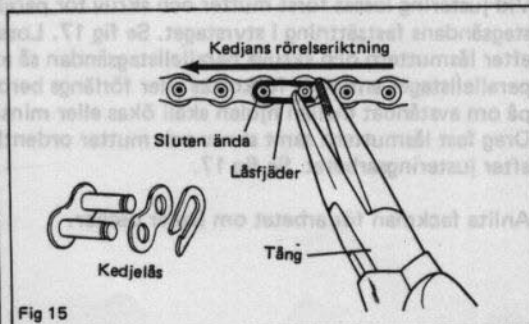
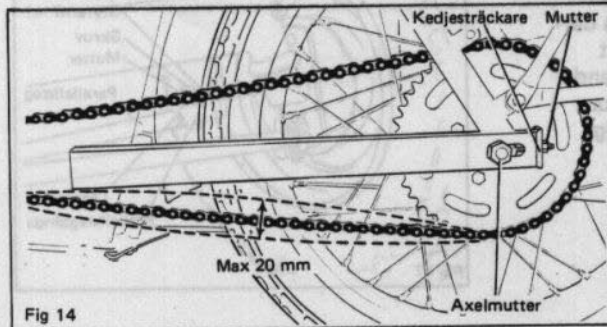
OBS! Drag fast ordentligt. Se fig 13.

KEDJA 1/2 x 3/16", 112 länkar

Kedjan bör ägnas särskild omtanke. Smörj och kontrollera kedjans spänning efter de första 50 milen och sedan vid var 100:de mil eller vid behov. Smörj med olja eller med i handeln förekommande kedjespray.

Det är viktigt att kedjan har rätt spänning, i annat fall kan den ta skada. På mitten av sin fria längd bör spelet inte överstiga 20 mm. Se fig 14. Vid för hårt spänd kedja förloras motoreffekt och lagringar i motor och nav kan skadas, vid för löst spänd kedja kan kedjan hoppa av och skada bl a motorblocket.

Vid inställning av kedjan lossas först axelmutterna. Se fig 14. Nav och axel flyttas därefter framåt eller bakåt genom att lossa eller skruva åt kedjesträckarens muttrar, se fig 14, tills rätt kedjespänning erhålls. Tillse att kedjan spårar, d v s att kedjehjulen ligger i linje med varandra. Drag därefter fast muttrarna på navaxeln igen. Se fig 14. Kedjan är utrustad med kedjelås enligt fig 15. Kedjelåsens fjäder skall sitta med den slutna ändan i kedjans rörelseriktning enligt fig 15.



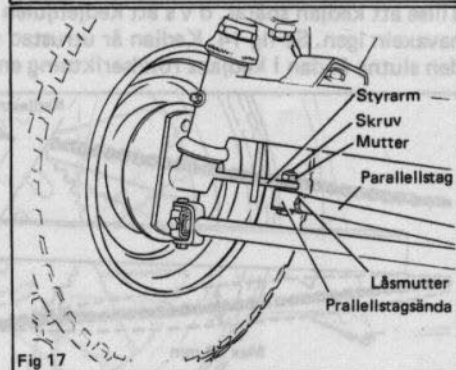
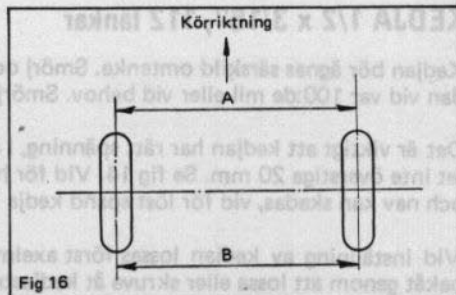
FRAMHJULSINSTÄLLNING

Framhjulen skall vid körning rakt fram vara parallella. Om så inte är fallet uppstår onormalt däckslitage och osäker körning. Förändringar i hjulinställningen kan uppstå om parallellstag eller styrarmar skadats.

Kontrollera därför hjulinställningen med jämna mellanrum. Mät upp avståndet mellan däckens räknat från slitbanornas mittpunkter i höjd med hjulets centrum. Se fig 16. Hjulinställningen är rätt om avståndet A och B är lika. Se fig 16.

Vid justering lossas först mutter och skruv för parallellstagsändans fastsättning i styrstaget. Se fig 17. Lossa där efter låsmuttern och skruva parallellstagsändan så att parallellstagets antingen förkortas eller förlängs beroende på om avståndet mellan hjulen skall ökas eller minskas. Drag fast låsmuttern samt skruv och mutter ordentligt efter justeringsarbetet. Se fig 17.

Anlita fackman för arbetet om Du är osäker.



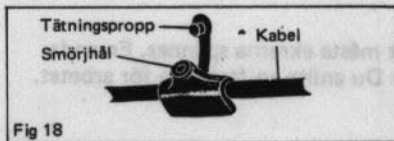


Fig 18

SMÖRJNING AV REGLAGE OCH KABLAR

Samtliga kablar är utrustade med smörjnipplar. Se fig 18. Lossa tättningsproppen och smörj med tunn olja vid var 100:de mil, eller vid behov.



Fig 19

Smörj med fett i växel- och gasreglagets hus resp olja i andra rörliga delar vid var 100:de mil eller vid behov. Se fig 19.

OBS! Var försiktig så att inte elkablarna till omkopplaren kommer i kläm under arbetet.

Anlita fackman om Du är osäker.

FRAMHJUL

DEMONTERING

Hjulet kan demonteras om låsringarna lossas från axeln med hjälp av en tång efter att navkapseln monterats av. Se fig 20 och 21.

MONTERING

När hjulet monteras är det mycket viktigt att låsringarna går in i låsringsspåren ordentligt. Se fig 20. Byt ut låsringarna om de inte fäster ordentligt.

Anlita fackman för t ex byte av bromsbackar eller annat arbete med nav.

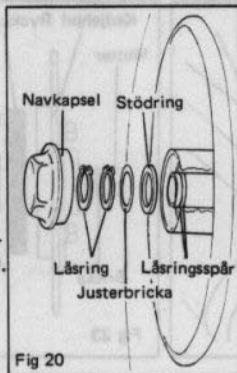


Fig 20

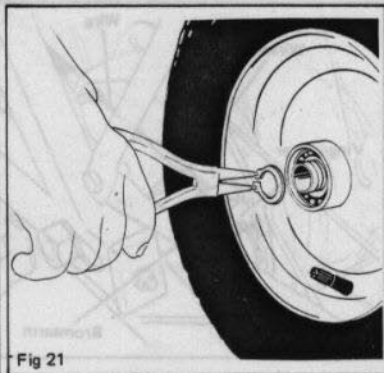


Fig 21

BAKHJUL

Det är mycket viktigt att ekrarna alltid är väl spända. Om så inte är fallet måste ekrarna spännas. En enda lös eker kanske Du försiktigt drar åt själv, men om flera ekrar är lösa bör Du anlita en fackman för arbetet.

För att demontera hjulet lossas först kedjan. Se sid 13.

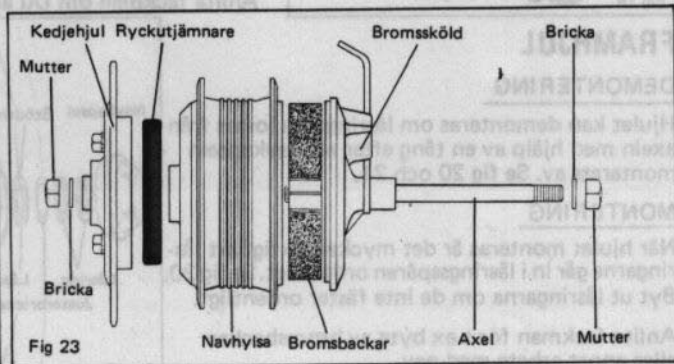
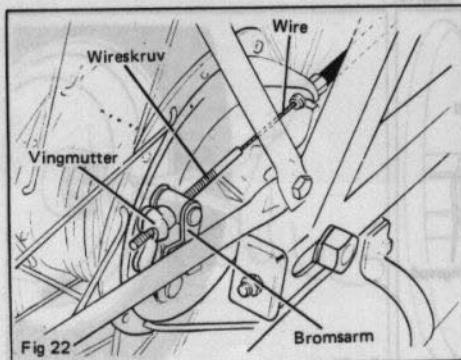
Skruva bort vingmuttern så att wireskruven går att dra ur bromsarmen. Se fig 22.

Lossa en av axelmutterarna och dra eller slå ut axeln. Se fig 23.

Lyft ur hjulet.

Montera hjulet enligt ovanstående punkter i omvänd ordning.

Anlita fackman för byte av bromsbackar eller annan reparation av nav.



BROMSAR

Bromshandtaget för hand- och parkeringsbroms justeras med justerskruven enligt fig 1 sid 8 alt vingmuttern enligt fig 22 sid 16.

Wiren är lagom spänd när bromshandtaget är spärrat – se fig 1 sid 8 – och bakhjulet inte går att rulla.

OBS! Smörj wire och handtag vid var 100:de mil eller vid behov.

För att öka eller minska rörelsen på pedalveven vid fotbromsning lossas först saxpinne och bulten på bromsstaget. Se fig 24.

Lossa därefter muttern och skruva bygeln så att den kommer i önskat läge. Lås med muttern igen och montera bult och saxpinne.

OBS! Byt ut saxpinne om den är skadad.

Anlita fackman för arbetet med bromsinställningen om Du är osäker.

SOTNING

Sotning av avgasanläggning, cylinder och kolv skall utföras av fackman.

I varje motor förbränns en del av smörjoljan och bildar oljekol, som på tvåtaktsmotorn företrädesvis avsätter sig på kolvtoppen, i utblåsningsskanalen på cylindern, i avgasrör och ljuddämpare. Därifrån måste de emellanåt avlägsnas, dock senast när motoreffekten minskar eller när motorn tenderar att fyrtakta trots att förgasarinställningen är riktig.

Vanligtvis är sotning nödvändig efter cirka 300 mils körsträcka.

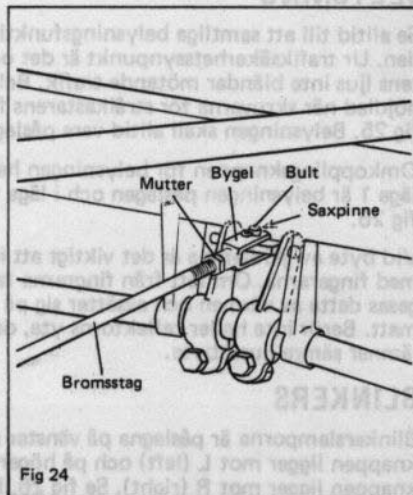


Fig 24

BELYSNING

Se alltid till att samtliga belysningsfunktioner fungerar på mopeden. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det också viktigt att strålkastarens ljus inte bländar mötande trafik. Belysningen kan justeras i höjddled när skruvarna för strålkastarens fastsättning lossats. Se fig 25. Belysningen skall alltid vara påslagen under körning.

Omkopplingsknappen för belysningen har två funktioner. I läge 1 är belysningen påslagen och i läge 0 är den avstängd. Se fig 26.

Vid byte av glödlampa är det viktigt att inte beröra lampgloben med fingrarna. Om fett från fingrarna fastnar på lampgloben förgasas detta av värmen och avsätter sig på reflektorn som då blir matt. Berör inte heller reflektorns yta, den blir då fläckig och lämnar sämre ljusutbyte.

BLINKERS

Blinkerslamporna är påslagna på vänster sida när omkopplingsknappen ligger mot L (left) och på höger sida när omkopplingsknappen ligger mot R (right). Se fig 26. Blinkerslamporna fungerar växelsvis fram och bak.

BROMSLJUS

Bromsljuskontakten för fotbroms kan justeras om muttrarna flyttas framåt eller bakåt på skruven. Se fig 27.

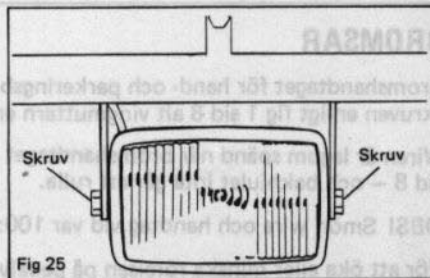


Fig 25

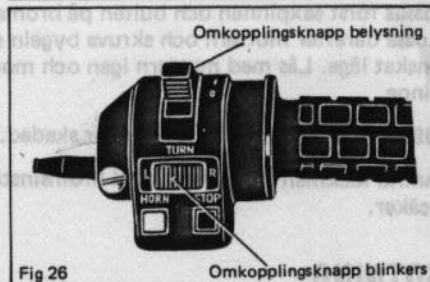


Fig 26



Fig 27

JUSTERING AV VÄXELLÄGEN

Palla upp mopedens bakre del så att bakhjulet går att rulla fritt.

Ställ växelhandtaget i friläge (0), se pilmarkeringen fig 28.

Drag runt bakhjulet och vrid samtidigt växelhandtaget långsamt mot ettans läge.

Notera var markeringen ligger när det hörs att ettan går in. Se fig 28.

Ställ växelhandtaget i friläge på nytt. Drag runt bakhjulet och vrid samtidigt växelhandtaget långsamt mot tvåans läge.

Notera var markeringen ligger när det hörs att tvåan går in. Se fig 28.

Ettan respektive tvåan skall gå in på samma avstånd från friläget. Se A och B fig 28.

Om ettan går in för tidigt skall justerskruven skruvas in. Se fig 28.

Om tvåan går in för tidigt skall justerskruven skruvas ut. Se fig 28

OBS! Smörj wire och reglage vid var 100:de mil eller vid behov.

Vik undan skyddskappan och smörj växelkedjan med värmebeständigt fett vid behov. Se fig 29.

Anlita fackman för arbetet med växelinställning om Du är osäker.

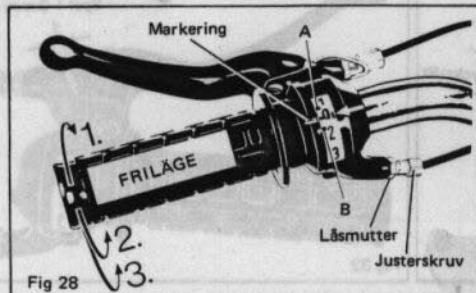


Fig 28

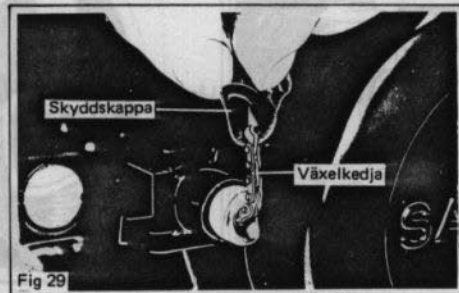


Fig 29

JUSTERING AV KOPPLING

Lossa wiren från kopplingsarmen. Se fig 30. Placera ett uppsamlingskärl för oljan under motorn och skruva av locket på motorns vänstra sida. Lossa låsmuttern och skruva in ställskruven — se fig 31 — så att den lätt ligger an mot tryckstiftet. Skruva därefter ut ställskruven ett 1/4 varv så att ett mycket litet spel finns mellan tryckstift och ställskruv. Lås fast ställskruven med låsmuttern. Se fig 31.

Fäst wiren i kopplingsarmen. Se fig 30.

Ställ in justerskruven så att kopplingshandtaget får ett spel på 1-2 mm. Se fig 32.

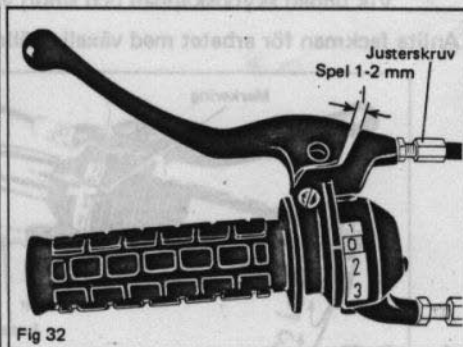
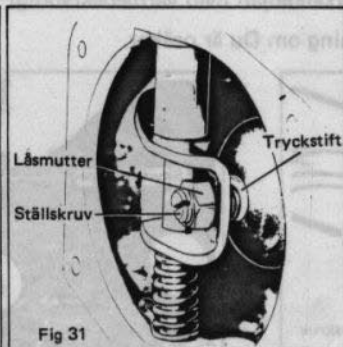
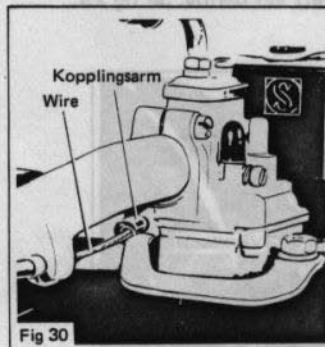
Lägg på packningen och skruva fast locket. Åtdragningsmoment 8-10 Nm.

Kontrollera och eventuellt justera kopplingen efter de första 50 milen och sedan vid var 100:de mil eller vid behov.

Fyll på olja och kontrollera oljenivån. Se sid 23.

OBS! Smörj wire och reglage vid var 100:de mil eller vid behov.

Anlita fackman för arbetet med kopplingen om Du är osäker.



FÖRGASARE

Vid omkring var 300:de mil eller vid behov skall pappersfiltret bytas ut. Se fig 33.

Rengör samtidigt dämparen. Se fig 33.

Tomgångsställning skall ske när motorn är varm. Tillse först att wiren vid luftspjällsreglaget – se fig 1 sid 8 – har ett spel på 1-2 mm. Skruva ut ställskruven – se fig 34 – några varv och justera gaswiren – se fig 34 och fig 1 sid 8 – så att gastrotteln stänger helt. Önskat tomgångsvarv ställs nu in med ställskruven – se fig 34 – och därefter justeras wiren så att spelet blir cirka 1-2 mm.

OBS! Lämpligt tomgångsvarv är cirka 1500 varv per minut.

Fullständig demontering och rengöring av förgasaren utförs vid behov.

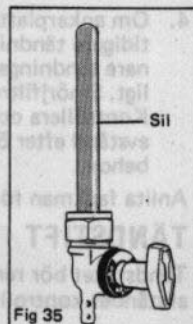
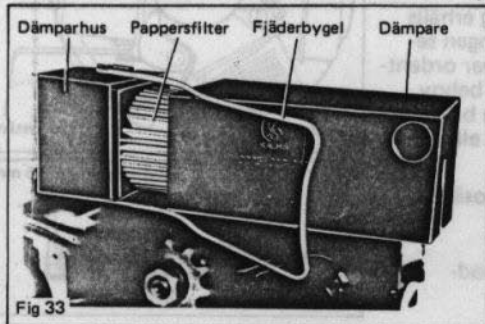
OBS! Smörj wirar och reglage vid var 100:de mil eller vid behov.

Anlita fackman för arbetet med förgasaren om Du är osäker.

BENSINKRAN

Bensinkranen är försedd med sil som rengörs vid behov. Se fig 35.

Då tanken är tom skruvas bensinkranen ur, skölj i bensin och blås därefter med tryckluft.



TÄNDINSTÄLLNING

Tändningstidpunkt: 1.7 +/-0.25 mm (20°) f.ö.d.

Brytaravstånd: 0.4 +/-0.05 mm.

På svänghjulet finns en markering instansad. Likaså finns en markering på vevhuset. Då dessa båda markeringar överensstämmer anges tändningstidpunkten. Se fig 36. Tändningsinställning utförs på följande sätt:

1. Justera till rätt brytaravstånd vid högsta läge på brytarnocken — se fig 37 — och med kolven i övre dödpunkt.
2. Vrid svänghjulet mot rotationsriktningen (medurs) tills markeringen på svänghjulet kommer mitt för streckmarkeringen på vevhuset. Se fig 36.
3. I detta läge skall kontaktarna börja öppna vid minsta rörelse på svänghjulet i rotationsriktningen. Är detta inte fallet kan tändningstidpunkten korrigeras genom vridning av ankarplattan, vilket möjliggörs genom dess slitsade infästningshål.
4. Om ankarplattan vrids mot svänghjulets rotationsriktning erhålls tidigare tändningstidpunkt, vid vridning i rotationsriktningen senare tändningstidpunkt. Drag fast ankarplattans fästsruvar ordentligt. Smörjfiltren smörjs omkring var 600:de mil eller vid behov. Kontrollera och eventuellt justera tändningstidpunkt och brytaravstånd efter 50 och 100 mil och därefter var 300:de mil eller vid behov.

Anlita fackman för arbetet med tändanläggningen om Du är osäker.

TÄNDSTIFT

Tändstiftet bör rengöras från sot- och avlagringar samt elektrodavståndet kontrolleras och justeras vid behov.



Fig 36

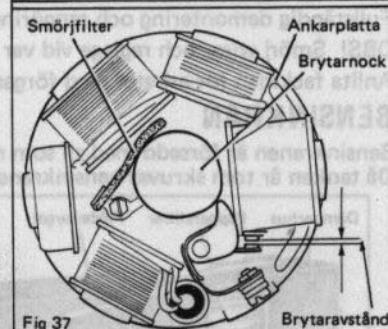


Fig 37



Fig 38

BRÄNSLE

Tvåtaktsblandning 25:1 (4%) vid första tankningen (ca 4 liter) och sedan 50:1 (2%).

Använd normalbensin eller blyfri 95 oktan.

OBS! Om Du blandar tvåtaktsblandningen själv är det mycket viktigt att röra om ordentligt så att oljan blandar sig med bensinen. Tag lämpligen 10 liter bensin och 2 dl olja när Du blandar.

OLJEKONTROLL VÄXELLÅDA/KOPPLING

Oljenivån skall kontrolleras var 100:de mil enligt följande beskrivning:

Låt motorn gå i en till två minuter. Stanna motorn och placera mopeden vågrätt. Kontrollera genom den genomskinliga oljenivåpluggen att oljenivån ligger inom markeringarna på kåpan. Se fig 39. Om så inte är fallet, tag bort oljepåfyllningsskraven – se fig 39 – och fyll på olja till rätt nivå.

Montera oljepåfyllningsskraven. Starta motorn på nytt och låt den gå en kort stund. Stanna motorn och kontrollera oljenivån ännu en gång. Fyll på ytterligare om så erfordras. Normalt krävs inget oljebyte.

OLJESLAG VÄXELLÅDA/KOPPLING

| | |
|---------|--------------------------------|
| SHELL | – Donax T6 |
| MOBIL | – Fluid 200 Y |
| BP | – Automatic Transmission Fluid |
| CASTROL | – TO |
| ESSO | – ATF 55 |

Eller motsvarande olja.

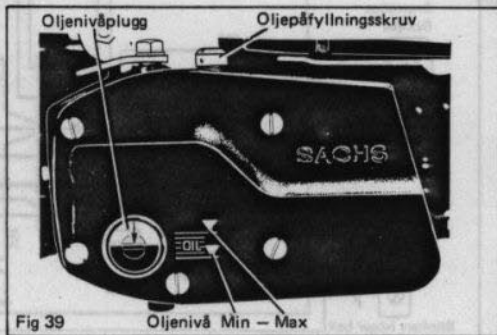
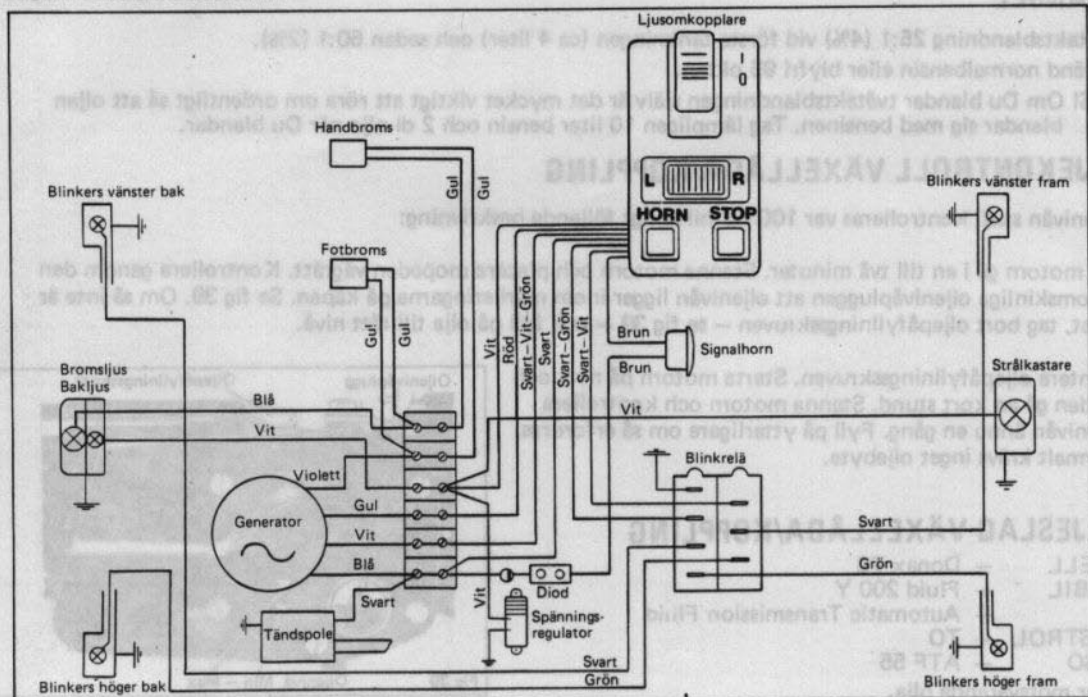


Fig 39

KOPPLINGSSCHEMA



| SMÖRJNINGS- OCH SKÖTSELPLAN | | | Efter körda mil | | | | Vid behov |
|-------------------------------------|-------------------------------|----|-----------------|-----------------|---------|---------|-----------|
| | | | Se sidan | Första 50 milen | 100 mil | 300 mil | |
| Kedja | Smörjning och sträckning | 13 | * | * | | * | |
| | Rengöring | 13 | | | | * | |
| Styrlager/Styrspindellager | Kontroll och justering | 12 | | * | | * | |
| Styrspindellager | Smörjning | 12 | | | * | * | |
| Framhjulsinställning | Kontrollera och ev justera | 14 | | * | | * | |
| Bakhjul – Ekrar | Kontrollera ekrarnas spänning | 16 | * | * | | * | |
| Cylinder, kolv och avgas-anläggning | Sotas | 17 | | | * | * | |
| Pappersfilter, förgasare | Byts | 21 | | | * | * | |
| Förgasare | Demonteras och rengörs | 21 | | | | * | |

| SMÖRJNINGS- OCH SKÖTSELPLAN | | | Efter körda mil | | | | | Vid behov |
|---|--|----|-----------------|-----------------|------------------|---------|---------|-----------|
| | | | Se sidan | Första 50 milen | Första 100 milen | 100 mil | 300 mil | |
| Skötsel- resp smörjställe | Åtgärd | | | | | | | |
| Bensinkran | Demonteras och rengörs | 21 | | | | | | * |
| Växellåda/Koppling | Oljekontroll | 23 | | | * | | | * |
| Tändanläggning | Kontroll och justering | 22 | * | * | | * | | * |
| | Smörjfilter för brytarnock smörjs med Bosch fett FT1V4 | 22 | | | | | * | * |
| Tändstift | Rengörs och justeras | 22 | | | | | | * |
| Växelkedja | Smörjning | 19 | | | | | | * |
| Koppling | Kontrolleras och ev justeras | 20 | * | | * | | | * |
| Reglage och kablar – växel, gas, luft, koppling och broms | Smörjs, kontrolleras och eventuellt justeras | 15 | | | * | | | * |

KONSERVERING AV MOTOR

Om mopeden under en längre tid inte kommer att vara i bruk finns risk för rostbildning.

Kör motorn så att den blir varm, stäng bensinkranen och kör slut på bensinen i förgasaren.

För konservering av lager, vevaxel och cylinderväggar, tag bort tändstiftet och lossa förgasaren från insugningsröret. Spruta in 3-5 cm³ konserveringsolja i tändstiftshålet och 8-10 cm³ i insugningsröret. Trampa sedan runt motorn cirka 15-20 varv och montera därefter åter tändstift och förgasare.

För utvändigt skydd av såväl motor som mopeden i övrigt, se sid 5 under "Rengöring/Yttre rostskydd".

Om bränsle lagras i mopedens tank en längre tid föreligger risk för att oljan skiljer sig från bensinen. Blandningen måste då ovillkorligen återställas genom kraftig omrörning. Bäst är dock att byta bränslet.

MOTORSTÖRNINGAR

Nedan anges en del fel som eventuellt kan uppträda.

A. Motorn startar inte

Ingen tändgnista

1. Tändstiftet felaktigt
2. Tändstiftet är "surt" eller har bryggbildning
3. Tändkabel eller tändkabelsko lös eller felaktig
4. Kortslutningskontaktens kabel ligger i kläm och kortsluter
5. Brytarkontakterna oljiga eller nedslitna
6. Tändspole eller kondensator felaktig
7. Brytarkontakterna öppnar ej
8. Tändspolens jordförbindning dålig

Ingen bränsletillförsel

1. Ingen bensin i tanken
2. Bensinkranen stängd
3. Silen i bensinkranen smutsig
4. Bensinslangen klämd
5. Förgasarmunstyckena täppta

Ingen kompression

1. Kolvring brusten
2. Kolv och cylinder starkt nötta
3. Cylinder eller tändstift lösa

B. Motoreffekten minskar

På grund av nedsmutsning

1. Luftfiltret nedsmutsat
2. Utblåsnings- och överströmningskanalerna täppta av sot
3. Stora sotavlagringar i cylinderns topp
4. Avgasrör och ljuddämpare igensatta
5. Ingen lufttillförsel (genom tanklocket) till bensintanken

På grund av för låg kompression (Se under "Ingen kompression")

C. Övriga motorstörningar

Motorn arbetar oregelbundet

1. Tändkabel eller tändkabelsko lös eller felaktig
2. Tändstiftet felaktigt
3. Brytarkontakterna oljiga eller nedslitna
4. Brytarmen går kärvt på lagertappen
5. Tändspolens jordförbindning dålig

Motorn fyraktar och kommer inte upp i varv

1. Förgasaren flödar på grund av smutsigt eller skadat flottörnålssäte
2. Flottören felaktig
3. Avgasporten igensotad
4. Förgasarinställningen felaktig
5. Luftfiltret täppt

Motorn "spikar" vid fullgas

1. Förtändningen är för hög
2. För tjocka sotavlagringar i förbränningsrummet
3. Kylflänsarna smutsiga
4. Kolvultsbussningen utnött

Motorn skjuter eller smäller i förgasaren

1. Motorn får för lite bränsle
2. Tändstiftet glöder, för lågt värmevärde
3. Tändstiftet är kortslutet, smutsigt eller har slaggpärlor
4. Motorn får "tjuvluft"
5. Vatten i förgasaren

Motorn blir för varm, kolven skär

1. För liten oljemängd eller felaktig olja i bränslet
2. Motorn får för lite bränsle
3. Förgasaren felinställd
4. Kylflänsarna på cylindern nedsmutsade

Motorn går ej på tomgång

1. Ställskruven för trotteln felställd
2. Trotteln felinställd
3. Motorn får "tjuvluft"

Motorn drar för mycket bränsle

1. Tank, bensinslang eller förgasare otäta
2. Nål och nålmunstycke slitna
3. För stora munstycken

1992-1993 års årsrapport till aktieägarna

 **MONARK AB**

Monark AB, Box 803, 432 01 Värping, Tel 0340880 00

BA MONARK AB



Monark AB, Box 503, 432 01 Varberg. Tel 0340/860 00

7952-6 Reservation för konstruktionsändringar förbehålles