



Håndbog
for
KNALLERTER
MED S. C. O. 3-GEAR MOTOR

TYPE 3



INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Benzinpåfyldning	2
Betjeningshåndtag og greb	2
Start	3
Gearskiftning	4
Bakker og bremser	4
Smøring	5
Bowdenkabler	7
Rensning af karburator	10
Afsætning af sod	10
Justering af tændrør	11
Tænding	11
Fejlkilder og deres afhjælpning	15
Speedometer	17
Strømskema	18
Motorens tekniske data	19
Reservedelsfortegnelse over motoren	20-24
Illustration over motoren	25



BENZINPÅFYLDNING:

Hvis der ved benzinstationen ikke kan fås færdig 2-takt-benzinblanding, må der blandes motorolie (f. eks. Castrol »2-Takt«) sammen med benzin i en særlig dunk i forholdet 1 : 25, og først når dette er blandet godt sammen, hældes det i benzintanken. Der må ikke anvendes selvrensende automobilolie eller 2-takt selvblandende olier.

Ved en fabriksny S. C. O. 3-gear er gearkassen påfyldt olie og klar til brug.

BETJENINGSHÅNDTAG OG GREB PÅ STYRET AF S. C. O. 3-GEAR

- | | |
|----------------------------------|--|
| 2. Gashåndtag. | Ved at dreje bagud åbnes gasspjældet i karburatoren. »Giv gas«. Modsat »Tag gassen«. |
| 3. Koblings-gear-håndtag. | Trækkes koblingsgrebet lidt til, afbryder koblingen forbindelsen mellem motor og baghjul; trækkes koblingsgrebet lidt mere, kan håndtaget drejes og dermed skiftes gearet. — Koblingsgrebet trækkes ikke helt i bund. — Træk koblingsgrebet »kobl ud«, slip koblingsgrebet »kobl til«. Tallene på håndtaget angiver gearene. |
| 4. Håndbremsegreb. | Virker på forhjulet. |
| 5. Stopknap | på siden af lyskontakten stopper motoren ved at afbryde tændingsstrømmen. |

Betjening af håndtag og greb vil altid være en følelsessag; ikke mindst gearsiftet, som navnlig i begyndelsen kan være lidt stift;

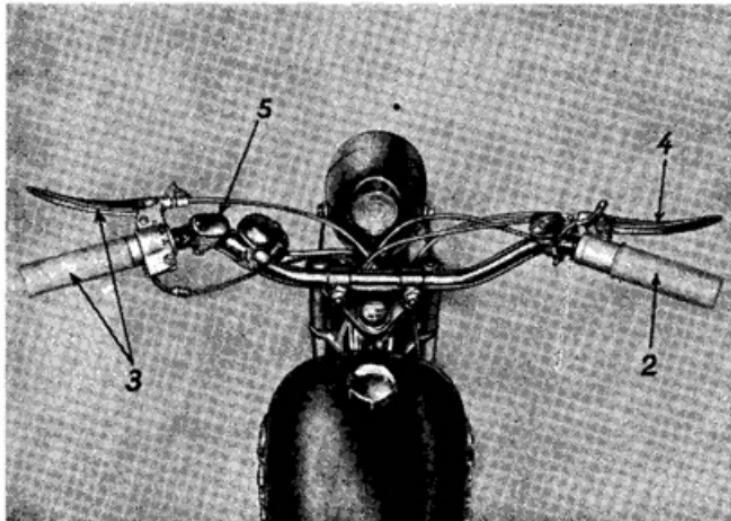


Fig. 1

2. Gashåndtag. 3. Koblings- og gearhåndtag. 4. Håndbremsegreb
5. Stopknap.

det må aldrig behandles hårdt og brutalt. Der skal her gøres opmærksom på, at funktionerne i høj grad afhænger af, hvordan justerings- og smøreanordningerne efterkommes.

START:

Benzinhanen åbnes; med gashåndtaget lukket trykkes luftspjældet (chokeren) helt ned.

Stil på frigear (mærket på 0).



NB.: Gearet kan kun skiftes, når baghjulet drejes, hvis motoren ikke går.

Træd kickstartarmen eller en pedal ned indtil motoren starter og giv lidt gas.

Kobl ud, skift til 1. gear, kobl langsomt til og giv samtidig gas.

GEARSKIFTNINGEN OP:

Tag gassen, kobl ud og skift til 2. gear, kobl langsomt til og giv gas.

Farten reguleres med gassen. Er farten stor nok, kan skiftes til 3. gear på samme måde.

GEARSKIFTNINGEN NED:

Bliver stigningen for stor for 3. gear, eller færdselen for tæt – motoren lyder anstrengt eller begynder at rykke – må der skiftes til 2. gear.

Tag gassen langsomt samtidig med, at der kobles ud og skiftes til 2. gear, kobl langsomt til og giv så gas efter behov.

Til 1. gear skiftes, når farten er meget ringe.

Standses for straks at køre videre, skift til frigear, slip koblingen og lad motoren gå i tomgang.

Skal motoren standses, trykkes på stopknappen til motoren ikke længere løber rundt.

Benzinhanen lukkes, når man forlader køretøjet.

BAKKER OG BREMSER:

Ved kørsel ned ad lange bakker, benyttes motoren som bremse ved at lukke af for gassen. 2. og 1. gear bremser bedre end 3. gear, dog skal man ret langt ned i fart og samtidig give motoren lidt gas for at skifte til 1. gear.

Iøvrigt bruges bremserne, bagbremsen med højre fod eller ved at træde tilbage på pedalerne og forbremsen moderat med højre hånd.



Benyttet samtidig giver de en meget effektiv bremsning. Det kan være yderst farligt at benytte forbremseren, når forhjulet ikke står lige (i sving), og når vejen er våd, fedtet eller gruset.

SMØRING:

Motoren får som før nævnt sin smøring igennem olien i brændstoffet, medens gearkassen og koblingen har egen olie, som under kørslen er i stadig omløb. Denne gearolie – 0,4–0,5 liter SAE 20 (f. eks. Castrol 20 W 20) (anvend kun en ren olie uden tilsætning

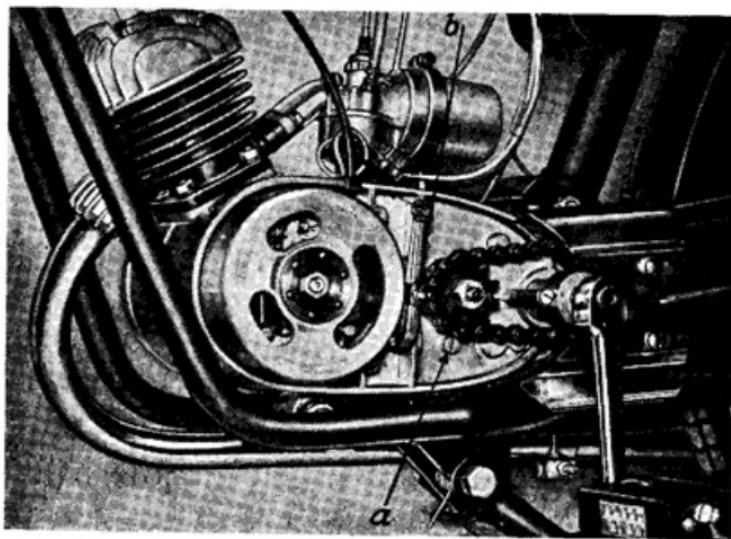


Fig. 2

a. Oliekontrolskrue. b. Skrue for koblingsarm.

Bemærk at magnetdækslet kan aftages uden afmontering af kickstartarm eller pedalarm.

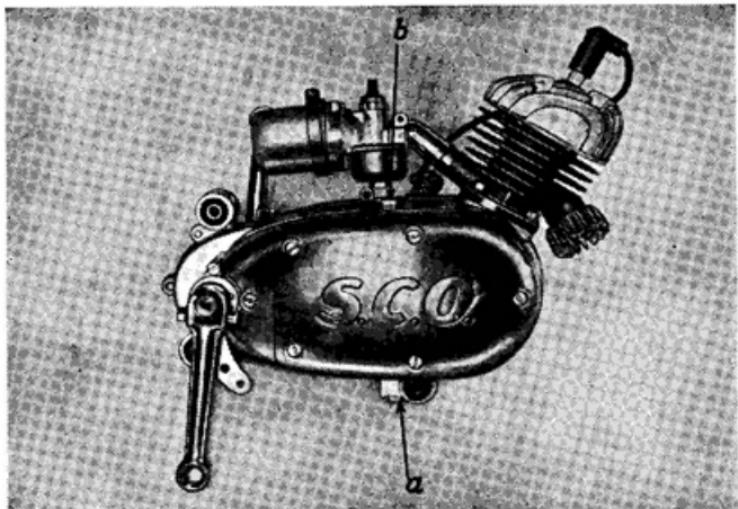


Fig. 3.

a. Bundprop. b. Olieprop.

af andre smøre- eller rensemidler) — skiftes på en ny motor første gang efter 300 km's kørsel og anden gang efter yderligere 500 km, og så løvrigt hver 1200 km. Under venstre dæksel lige under kædehjulet sidder en oliekontrolskrue a, fig. 2, side 5); fjernes denne, skal der, når maskinen står lige, løbe olie ud af hullet, Er dette ikke tilfældet, må der fyldes efter.

Olieskiftning sker ved at stille maskinen lige, fjerne bundprop a (fig. 3) på undersiden og olieprop b (fig. 3) på oversiden af motorhuset.



Når olien er løbet ud, sættes underste skrue i igen, og spændes fast (husk pakningen). Ny olie hældes i foroven, og oliepropnen skrues fast på igen. — Se efter at lufthullet i skruen ikke er stoppet.

Kæden må smøres jævnligt og i hvert fald, når den bliver tør. Bedst er det at aftage kæden, rense den i petroleum, lægge den i kort tid iolie eller varmt kædefedt og lade den overflødige olie løbe af inden kæden lægges på kædehjulet. Husk at låsefjederen skal vende den lukkede ende i omløbsretningen.

Når kæden skal af- og påmonteres, aftages det venstre motordækSEL og det lille stykke løse kædeskærm bag motoren. Et kæden for stram til at lægges på igen, løsnes kædestrammerne og strammes igen samtidig med, at hjulet rettes ind, når kæden er samlet.

Ved **påsætning af venstre motordækSEL** aftørrer kanterne af såvel dækSEL som motorhus, for at snavs ikke skal danne utæthedler. Ydermere må speedometerdrevet, som sidder indvendig på dækSEL, drejes, så det passer ind i hakkene på kædehulsmøtrikken. Udkiftes kæden, inden den er slidt for meget, for det meste efter 5-6000 km, kan kædehjulet på motoren normalt holde 2-3 kæder ud.

Kæden strammes ved at løsne de to store møtrikker ved bagnavet. De to spiralkædestrammere drejes, indtil kæden er passende stram, og baghjulet sporer, hvorefter møtrikkerne spændes fast igen, men ikke for fast, da gevindet kan spændes over.

BOWDENKABLER:

Det er af største betydning at vedligeholde bowdenkablerne med olie og justering. I særlig grad gælder det koblings- og gearkabler, hvor forsommelse ret hurtig gør sig gældende.



Forskellige hjælpemidler fås til smøring af kabler, bl. a.
»Magura Ølfix«.

Koblingskablet indstilles med kabelstrammeren ved koblingsgrebet (husk at spænde kontra). Når kablet er trukket an, skal »gabet« mellem koblingsgrebet og dets anslag være ca. 2 mm. (Fig. 4).

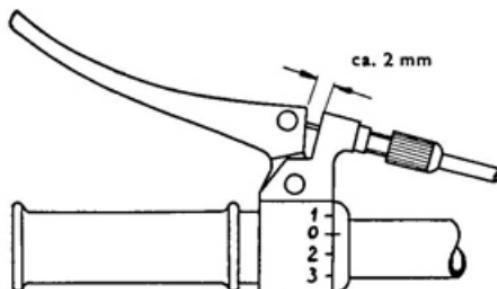


Fig. 4

Den lille skrue b (fig. 2, side 5) på koblingsarmen under motorens venstre dæksel skal ikke røres.

Gearkablet indstilles med kabelstrammeren ved håndtaget (husk at spænde kontra). Det lille dæksel ved højre pedalarm fjernes ved hjælp af 1 skrue; der stilles ind på 3. gear samtidig med, at baghjulet drejes, indtil trykstangen under dækslet opnår sin yderste stilling.

Geararmen, som bevæges af kablet, skal da næsten røre ved stangen; et stykke papir må lige kunne passere.

Altså ca. 1/10 mm luft a. (Fig. 5).

Efter indstilling skrues dækslet på igen.

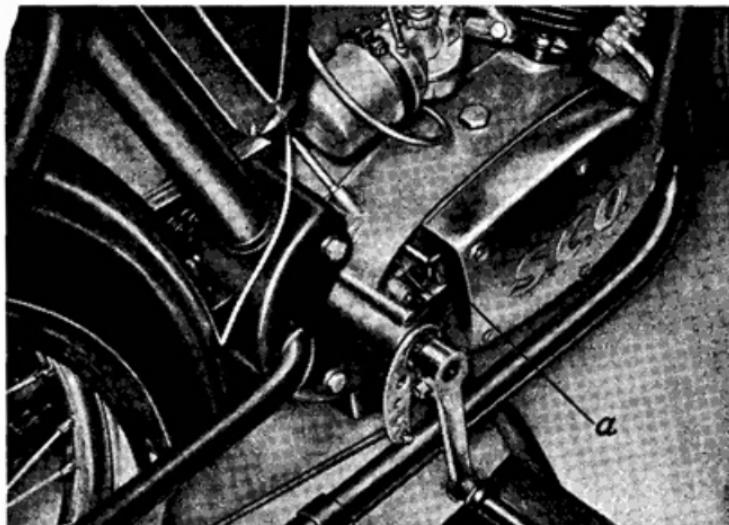


Fig. 5

Afstand mellem geararm og trykstang ca. $\frac{1}{10}$ mm.

GASKABLET og REGULERING AF TOMGANG:

Før man begynder reguleringen, skal man efterse, at kablet fra gashåndtag til karburator er i orden og indstillet således, at den lille stift for startanordning på karburatoren, efter at den er trukket helt i bund, lige akkurat glider helt op, når der lukkes fuldt op for gassen. Dette konstateres ved, at det giver et lille klik, når stiften er helt oppe, idet en fjeder fanger en rille i stiften.

Efter at motoren er varmet godt op, anbringes cyklen på støttebenet, motoren kobles fri, og gashåndtaget lukkes helt i. Hvis motoren så standser, drejer man tomgangsskruen (på karburatoren under slangestutsen) højre om.



Går motoren for hurtigt i tomgang, drejes tomgangsskruen venstre om.

Forbremsekablet. Indstilling foregår ved navet; ikke så slap så bremsegrebet går i bund, og ikke så stram, så forhjulet slæber, uden man bremser. Der spændes kontra.

RENSNING AF KARBURATOR:

Luftfiltret i karburatoren må renses for hver 1200 km. Filret udtages ved at aftage indsugnings-støjdæmperen, som sidder på bagsiden af karburatoren. Filret vaskes ud i benzin, fedtes let med en tynd olie og sættes på plads igen.

Ved rensning af karburatorens svømmerhus lukkes for benzinhanen, karburatorens underdel skrues af og renses i ren benzin.

Med en skruetrækker skrues strålespidsen ud, renses i ren benzin og pustes igennem med luft (aldrig beskadige dysen med nål eller ståltråd).

Ved at åbne hanen lader man benzin'en løbe et øjeblik, hvorefter karburatoren samles igen.

AFSÆTNING AF SOD:

I alle motorer forbrænder en del af smøreolien og danner sod, der afsættes på alle de flader, der berøres af flammen eller udstødningsgassen. I en 2-takt-motor altså på stemplet, topstykket, udstødningsåbningen, udstødningsrøret og lyddæmperen. Disse må af og til renses, senest når motorydelsen forringes, eller motoren ved rigtig karburatorindstilling har tilbøjelighed til at firtakte. Almindeligvis vil en rensning være nødvendig for hver 4000 km.



JUSTERING AF TÆNDRØR:

Tændrøret er utsat for almindeligt slid, og det vil derfor være god økonomi at rense og justere det for hver 2000 km. — Efter at have skruet tændrøret ud, skraber man al soden af ind- og udvendig og justerer elektrodeafstanden, hvilket sker ved at bøje sideelektroden. Afstanden fra midterelektroden skal være 0,7 mm. Tændrøret skrues derefter godt fast igen. For hver 6000 km bør man udskifte det gamle tændrør med et nyt, men før det nye tændrør monteres, skal elektrodeafstanden indstilles som ovenfor beskrevet. Tændrøret bør være BOSCH W 175 T 1 eller KLG F 70.

TÆNDINGEN:

Med passende mellemrum bør svinghjulsmagneten have et kydigt eftersyn. — Kontaktfladerne skal være rene og blanke, svinghjulets nav skal være blankt og lidt fedtet af smørefiltet, og indstillingen har følgende retningslinier.

Kontaktafstanden: 0,4–0,45 mm.

Afrivningsmål: 9–12 mm.

Fortændingen: Mærke på svinghjulet ud for mærke i hus.

Kontaktafstand og afrivning:

Drej svinghjulet til afbryderen er løftet helt, så skal en ren 0,4 mm bladsøger glide let mellem kontaktfladerne. Indstillingen foretages ved med en skruetrækker at løsne kontaktens holdeskue, dreje på indstillingsanordningen og igen spænde holdeskuen.

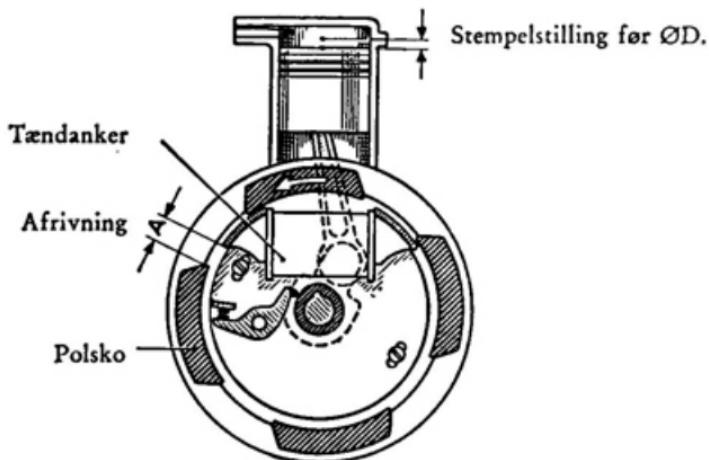
Kontroller afrivningen ved at dreje svinghjulet i pilens retning, indtil afbryderen begynder at åbne (tændingstidspunktet), hold så svinghjulet fast i stillingen og mål afrivningen (9–12 mm).



Hvis afrivningen afviger meget fra målet, foretages efterindstilling af kontaktafstanden. Større kontaktafstand, mindre afrivning og omvendt. (Se øvrigt nedenstående skitse af »afrivning«).

Afrivning:

Ved afrivning forstår man afstanden mellem polskokanten på tændankeret og polskoen i svinghjulet i tændingsøjeblikket.



Afrivningen »A« måles og angives i mm afstand mellem polskokanter.

Magneten er monteret således på motoren, at såvel stempelstillingen som afrivningsmålet bliver holdt på de foreskrevne værdier i tændingstidspunktet.



Fortændingen:

Med svinghjulet i samme stilling som ovenfor beskrevet (tændings-tidspunktet) kontrolleres fortændingen, hvis rigtige indstilling er:
Mærket på svinghjulets yderkreds ud for mærket i huset.

Indstilling foretages ved med skruetrækkeren at løsne ankerpladens to holdeskruer, dreje ankerpladen og spænde holdeskruerne fast igen.

Efterspænding af skruerne og derpå endnu en kontrol af indstillingen foretages.

Forsigtighed med skruetrækkeren under indstillingen er nødvendig, da man let kan beskadige magnetens ædle dele.

Iøvrigt overlader man bedst magnetarbejdet til fagmanden.



Efter de første par hundrede kilometers kørsel tilrådes det at efterspænde samtlige møtrikker og skruer — specielt motorens. — Det samme gentages efter hver adskillelse.

Begynd aldrig selv at »pille« ved motoren for at få den til at løbe hurtigere — for det første er det ulovligt, og for det andet opnås som regel kun ting, som straks eller i det lange løb vil virke direkte skadeligt på motoren.

Lad engang imellem forhandleren se på Deres S. C. O. — det vil lønne sig; vær i det hele taget god ved Deres S. C. O. — så vil den være god ved Dem.

Det skriftlige garantibevis yder Dem 6 måneders garanti. Alle eventuelle henvendelser vedrørende Deres knallert må ske til forhandleren og skal være ledsaget af garantibeviset.

Ved typegodkendelsen har myndighederne fastlagt, at cylinder TU-M 116 kun må anvendes på S.C.O. 3-gear knallerter med max. hjulstørrelse 24", motorkædehjul 11 tdr., bagkædehjul 36 tdr.

Ved transport-knallerten er udvekslingsforholdet fastsat til 11/40 tdr.

I henhold til Ministeriet for Offentlige Arbejders bekendtgørelse nr. 402 af 19/11 1965 om radiostøjdæmpning af køretøjers tændingsanlæg er motoren fra fabriken monteret med afskærmet tændrørskappe af fabrikat Bosch, type EM/WFR 1/3, 0 356 351 009. Denne må ikke fjernes og skal ved eventuel udskiftning erstattes med en tændrørskappe af samme type, eller anden type med tilsvarende egenskaber.



FEJLKILDER OG DERES AFHJÆLPNING

Motoren nægter at fungere -- der findes 3 hovedårsager:

Benzinen

Tændingen

Udstødningen

BENZINEN:

- a. Tanken tom: Man fylder benzin på.
- b. Benzinhanen lukket: Man åbner hanen.
- c. Lufthullet i tankdækslet stoppet: Hullet renses.
- d. Benzinledningen stoppet:
 1. Lille filter i benzinhanen renses ved at lukke benzinhanen og skru slangestutsen på hanens underside af.
 2. Benzinfilter i karburator renses ved at skru slangestutsen på karburatoren af og trække det lille filter ud.
 3. Hoveddysen (strålespidsen) renses som tidligere beskrevet i vejledningen.
 4. Luftfiltret stoppet. Det aftages og renses.

TÆNDINGEN:

- a. Tændrør renses og kontrolleres, også for gnist.
- b. Gnisten fra tændkabel til motor kontrolleres, mindst 5 mm i fri luft, hvis magneten er i orden.



- c. Er der ingen gnist, tages stopkablet (sort) ud af samlemuffen.
Er gnisten så i orden, ligger fejlen i stopkontakten. — Kommer der stadig ingen gnist, er magneten defekt.
- d. Gnistrer afbryderen (platinerne) meget, stadigt eller af og til, er kondensatoren antagelig defekt.
- e. Er gnisten for svag, klarer man sig midlertidig ved at banke tændrørselektroderne sammen til 0,3 eller 0,25 mm afstand.
Senere undersøges magneten.
- f. Slaggedannelser på tændrøret i form af en tynd tråd mellem elektroderne giver motorstop og kan skyldes:

Forkert olie i benzin'en
Forkert eller defekt tændrør
For lidt fortændring.

Bortset fra de to første punkter giver man motoren lidt mere fortændring og sørger samtidig for, at afbryderens løftehøjde ikke bliver for stor. Det kan give forstyrrelser i tændingen.

UDSTØDNINGEN:

Normale soddannelser i udstødningskanalen virker ikke generende, men sker det, at en pludselig sodafløjring lukker for udstødningen — mest lige i cylinderens udstødningsåbning — må soden fjernes for at få motoren til at gå igen. I den forbindelse må man passe på ikke at beskadige cylinderen indvendig og stemplet med skarpe redskaber.



SPEEDOMETER:

Evt. speedometer anbringes i det dertil indrettede hul i forlygten. Det er vigtigt, at speedometerkablet bliver lagt som vist i fig. 6, i så bløde bøjninger som muligt. Det er bedst at afmontere tanken, medens kablet fæstnes til overrøret.

Kablets underste ende skrues på stutsen på oversiden af motorenens venstre dæksel, efter at omløbermøtrikken er fjernet.

Husk, at også et speedometerkabel kan med tiden trænge til smøring. Dette gøres bedst ved at afmontere kablet og lade olie løbe ind ad den ene ende, bevæge det indre kabel og lade den eventuelle overflødige olie løbe væk, inden kablet atter sættes på.

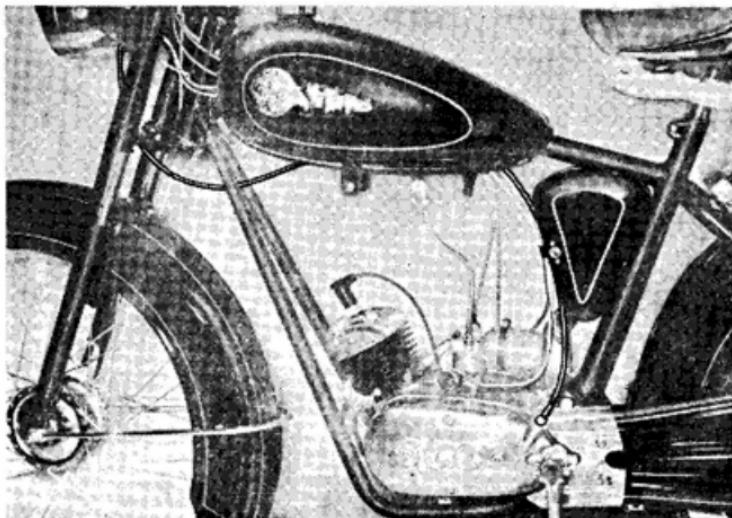
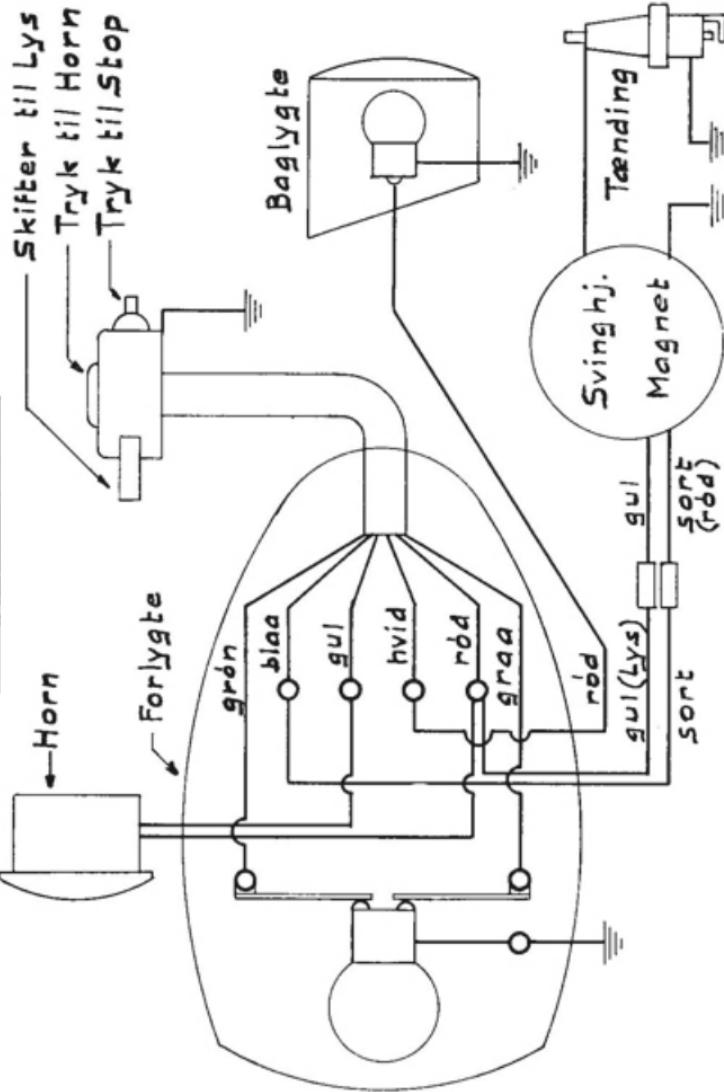


Fig. 6.

Strømskema





S.C.O. 3-gear motorens tekn. data

Konstruktion:	Luftkølet, encylindret totakts-motor.
Cylinderdiameter:	39 mm
Slaglængde:	40 mm
Cylindervolumen:	48 ccm
Kompressionsforhold:	1 : 6.
Kapacitet:	1 HK ved 4000 omdrejninger pr. minut.
Tænding:	Svinghjulsmagnet BOSCH 6 volt 17 watt, vekselstrøm.
Lysstyrke:	Forlygte 6 volt 15 watt, baglygte 6 volt 2 watt.
Tændrør:	Bosch W 175 T 1 eller KLG F 70.
Fortænding:	2,75–3,0 mm før top.
Karburator:	med luftfilter, startanordning og indsugningsstøjdæmper.
Lyddæmper:	Adskillelig – torpedoformet – forcromet – fremstillet specielt til S.C.O. motor.
Kobling:	Flerpladet oliekobling.
Gear:	3 skiftegear indbygget i motorhuset.
Gearskift:	I venstre håndtag kombineret med koblingsgreb.
Gearforhold:	1. gear: 1 : 32,13 2. gear: 1 : 22,29 3. gear: 1 : 14,96.
Kraftoverføring fra motor til baghjul:	Rullekæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$, 7,8 mm rl. Kædehjul, motor: 11 tænder. Kædehjul, baghjul: 36 tænder.
Smøring af motor:	Olie i benzin (f. eks. CASTROL »2-Takte«) blanding 1 : 25.
Smøring af gearnæse:	0,4–0,5 liter SAE 20 f. eks. Castrol 20 W/20).



Reservedele for S.C.O. 3-gear motor type 3

		Antal
SC 1 c	Spændeskive for 264 a	2
SC 3 a	Cylh. skrue 6 MG × 30 f. krumtaphus	6
SC 32 a	Møtrik f. magnet	1
SC 32 b	Spændeskive f. magnet	1
SC 32 c	Skivefjeder f. magnet	1
SC 33	Kugleleje f. 208 og 212 (bestill. nr. 96513) indtil motor nr. 109829	2
SC 33	Kuleleje f. 208, 212 og 233 (bestill. nr. 96513) fra motor nr. 109829	4
SC 36	Kugleleje f. 208 og 233 (bestill. nr. 96502) indtil motor nr. 109829	5
SC 36	Kugleleje f. 208 (bestill. nr. 965502) fra motor nr. 109829	1
SC 48 a	Cylh. skrue 6 MG × 40 f. dæksel og hus	10
SC 65 a	Cylh. skrue 4 MG × 14 f. magnet	2
SC 65 b	Spændeskive f. magnet	2
SC 65 c	Fjederskive f. magnet	2
SC 69	Olietætningsring f. 233 og 212	3
SC 131	Stempelpindsleje	1
SC 132/1	Plejlstang	1
SC 132/2	Stålrolle f. krumtapsøle	22
SC 132/7	Afstandsskive f. krumtapsøle	2
SC 145	Seegerring 11 mm f. stempel	2
SC 201	Cylinder	1
SC 201 a	Skrue f. topstykke	4
SC 201 c	Spændeskive f. cylinder	4
SC 201 d	Spændeskive f. topstykke	4
SC 202	Topstykke	1
SC 203	Omløber f. udstædningsrør	1
SC 204	Krumtaphus, højre halvpart	1
SC 204 a	Tapbolt f. cylinder	4

Reservedele kan kun leveres gennem forhandlere
indenfor branchen.



	Antal	
SC 204 c	Møtrik f. cylinder	4
SC 205	Krumtaphus, venstre halvpart	1
SC 205 c	Cylh. skruø 6 MG X 53 f. krumtaphus	2
SC 205 h	Bundprop	1
SC 205 ha	Fiberpakning f. bundprop	2
SC 205 j	Cylh. skruø 6 MG X 45 f. magnetdæksel	2
SC 205 k	Cylh. skruø 6 MG X 12 f. oliekontrol	3
SC 205 ka	Fiberpakning f. oliekontrol	1
SC 205 m	Olieprop	1
SC 206	Dæksel f. koblingsside	1
SC 206 a	Dæksel f. gearskifte	1
SC 207	Dæksel f. magnetside	1
SC 208	Koblingsaksel m. tandhjul	1
SC 209	Tandhjul, 43 td. f. 212	1
SC 210	Tandhjul, 39 td. f. 212	1
SC 211	Tandhjul, 33 td. f. 212	1
SC 212	Aksel f. gearhjul	1
SC 212 a	Møtrik f. kædehjul	1
SC 213	Løbering f. gearskifte	1
SC 214	Medbringer f. gearskifte	1
SC 215	Skrue f. gearskifte	1
SC 215 a	Spændeskive f. medbringer	2 à 3
SC 216	Skiftegaffel f. gear	1
SC 217	Trykstang f. skiftegaffel	1
SC 218	Krankaksel	1
SC 218 k	Krankaksel komplet, består af :	1
	218-222-226-307-307a	
SC 219	Friløbsnød f. 218	1
SC 220	Aksel f. mellemhjul	1
SC 221/229	Tandhjul, 17 td., mellemhjul med foring	1
SC 222	Tandhjul, 43 td., starthjul	1
SC 223	Griber f. bremse	1
SC 224	Bremsearm	1
SC 225	Skive f. mellemhjul	1
SC 226	Skive f. krankaksel	2

**Reservedele kan kun leveres gennem forhandlere
Indenfor branchen.**



	Antal
SC 227	Fjeder f. friløbsnød
SC 228	Fjeder f. mellemhjul 221
SC 229	Foring f. mellemhjul 221
SC 230	Krumtapaksel m. krumtapskive, magnetside
SC 232	Krumtapsøle 32,5 mm lang
SC 233	Krumtap kompl., består af:
	230–232–238–132/1–132/2–132/7
SC 236	Stempelpind, 10,3ø×30 mm lang
SC 238	Krumtapaksel m. krumtapskive, drevsiden
SC 238 a	Møtrik f. tandhjul på krumtap
SC 239	Stempel (bestill. nr. 9552)
SC 240	Stempelring (bestill. nr. 956539)
SC 241	Tandhjul, 72 td. f. kobling
SC 242	Koblingshus
SC 241/242	Koblingshus m. tandhjul
SC 243	Bundplade f. kobling
SC 244	Koblingsplade, stål
SC 245	Koblingsplade, blød
SC 245 a	Etronaxskive f. kobling (ligger underst) ikke ill. ..
SC 246	Trykplade f. kobling
SC 247	Tandhjul, 21 td. f. krumtapaksel
SC 248	Fjederskål f. kobling
SC 249	Koblingsbolt
SC 249 a	Afstandsbøs f. kobling
SC 250	Fjeder f. kobling
SC 251	Trykstift, lang, f. kobling
SC 252	Trykstift, kort, f. kobling
SC 253 a	Trykskrue M 4 f. koblingsarm
SC 253 b	Møtrik M 4 f. 253 a
SC 253 e	Fjeder f. koblingsarm cadm.
SC 253 k	Koblingsarm kompl.
SC 254	Gearskiftearm
SC 254 a	Fjeder f. gearskiftearm
SC 256	Skruehjul, 8 td., f. speedometerdrev

**Reservedele kan kun leveres gennem forhandlere
indenfor branchen.**



	Antal	
SC 257	Skruehjul, 12 td., f. speedometerdrev	1
SC 258	Nippel f. speedometerdrev	1
SC 258 a	Omløber f. nippel 258	1
SC 258 b	Fiberskive f. omløber 258 a	1
SC 259	Skive f. speedometerdrev	1
SC 260	Skive f. speedometerdrev	1
SC 261	Fjeder f. gearsifiktegaffel	1
SC 262	Nav f. krankaksel, venstre side	1
SC 263	Nav f. do. og 223, højre side	1
SC 264	Indsugningsrør	1
SC 264 a	Bolt f. indsugningsrør	2
SC 265 a	Gummibøs, 42 mm lang, f. ophæng	2
SC 265 b	Ståløs, 57 mm lang, f. ophæng (motor)	2
SC 265 c	Ståløs, 25,5 mm lang, f. ophæng (stel) ikke ill.	2
SC 265 d	Gummibøs, 22 mm lang, f. ophæng, ny model....	4
SC 265 e	Ståløs, 43 mm lang, f. ophæng, ny model	2
SC 266	Kædehjul, 11 td.	1
SC 266 a	Støvdæksel	1
SC 267	Pakning f. krumtaphus	1
SC 268	Pakning f. koblingsdæksel	1
SC 269	Pakning f. cylinder	1
SC 270	Pakning f. topstykke	1
SC 271	Pakning f. indsugningsrør	1
SC 272	Styrestift f. krumtaphus	2
SC 273	Magnet (bestill. nr. 9703)	1
SC 274	Karburator (bestill. nr. 9864 eller 9882)	1
SC 275	Tændrør (bestill. nr. 95752)	1
SC 277	Pakning f. udstødningsrør	1
SC 280	Olietaætningsring f. speedometerdrev	1
SC 281	Oliering »O« f. 223	1
SC 286	Kugleleje f. gearaksel (bestill. nr. 96503)	1
SC 288	Seegerring f. 223	2
SC 289	Seegerring f. kobling	1
SC 290	Seegerring f. krankaksel	1
SC 291	Stift f. løbering	1

**Reservedele kan kun leveres gennem forhandlere
indenfor branchen.**

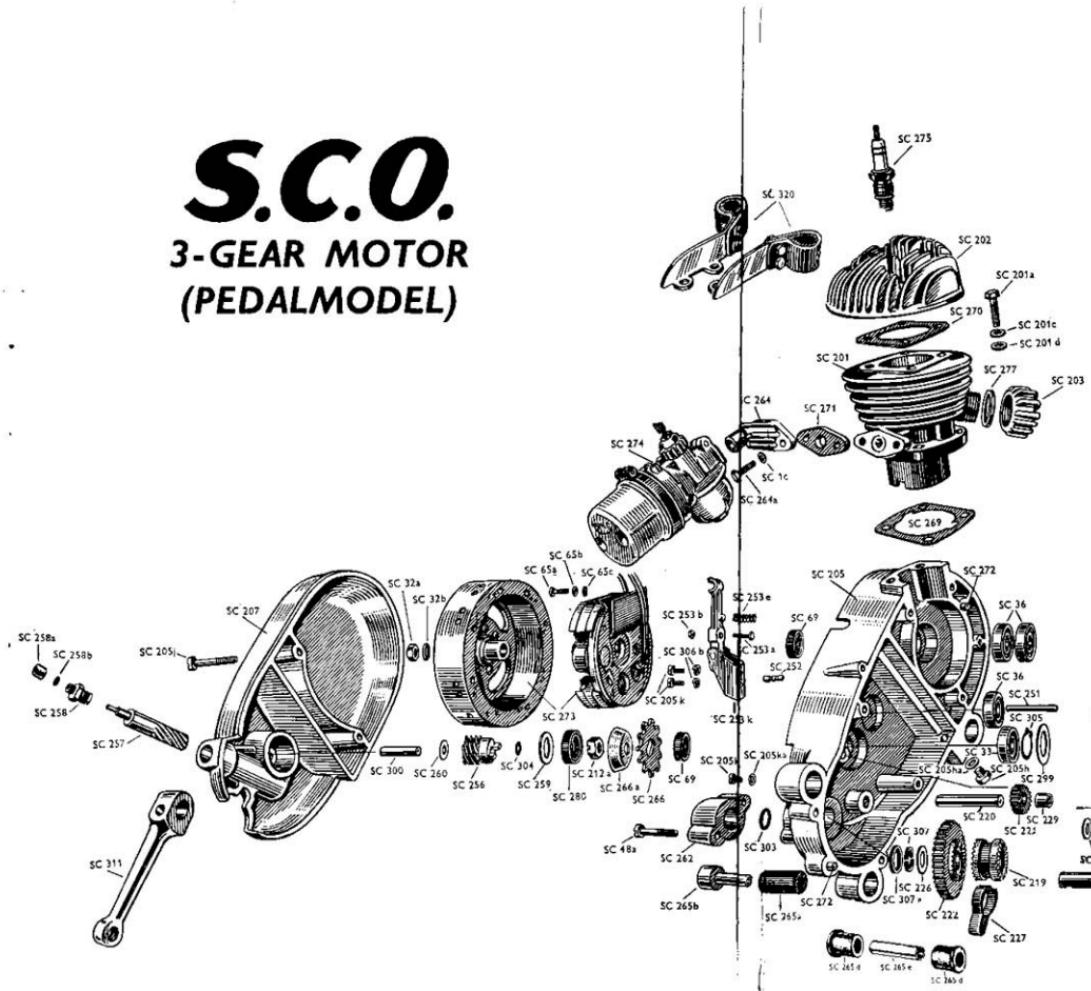


	Antal	
SC 291 a	Indv. forstærker for 291, ikke ill.	1
SC 292	Stift f. gearskeftegaffel	1
SC 294	Aksel f. gearskeftearm	1
SC 296	Kugle f. aksel 208	1
SC 299	Afstandsskive f. tandhjul 209 og 211	2
SC 300	Aksel f. skruenhjul 256	1
SC 301	Nitte f. koblingsskål	4
SC 303	Oliering »O« f. krankaksel	1
SC 304	Oliering »O« f. speedometerdrev	1
SC 305	Seegering f. aksel 212	2
SC 306 b	Fjederskive f. 205 k og 317 a	6
SC 307	Todelt låsering f. krankaksel	1
SC 307 a	Låsering f. krankaksel	1
SC 310	Pedalarm, højre	1
SC 311	Pedalarm, venstre	1
SC 315	Beslag f. topstykke, højre	1
SC 316	Beslag f. topstykke, venstre	1
SC 317	Bøje f. 315 og 316	2
SC 317 a	Bolt M 6 × 12 f. 317	4
SC 317 b	Møtrik M 6 f. 317 a	4
SC 318	Gummiplade f. 317	2
SC 320	Ophængningsbeslag kompl.	1
SC 330	Pakningssæt kompl.	1

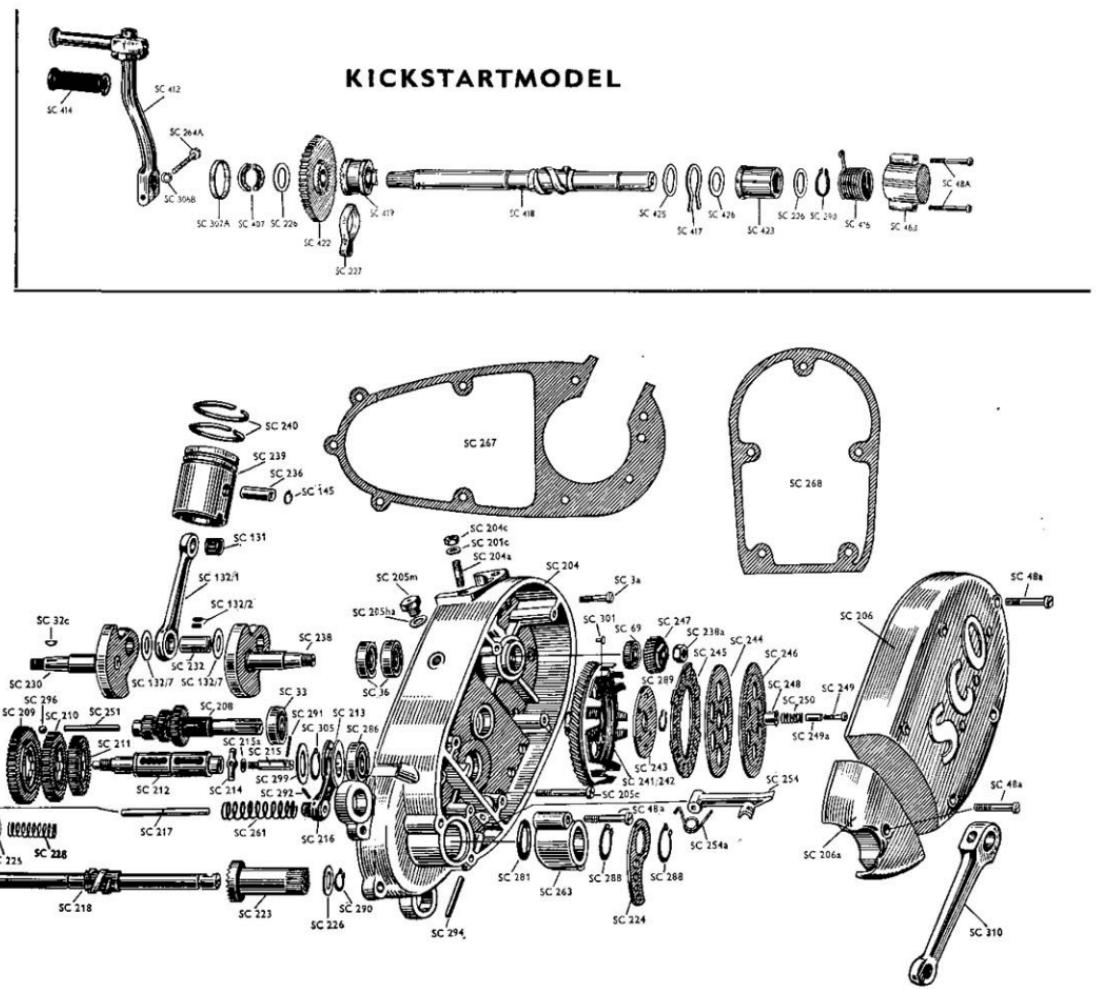
Ved kickstart-modellen anvendes følgende dele
(se tavlen):

SC 407	Låsering todelt	1
SC 412	Kickstartarm	1
SC 414	Kickstartgummi	1
SC 416	Tilbagetræksfjeder	1
SC 417	Dæmpefjeder	1
SC 418	Kickstartaksel	1
SC 419	Friløbsnød	1
SC 422	Starthjul	1
SC 423	Bønsning	1
SC 425	Skive 26 × 19 × 1,2	1
SC 426	Skive 26 × 16 × 1,2	1
SC 463	Nav med bund	1

S.C.O.
3-GEAR MOTOR
(PEDALMODEL)



KICKSTARTMODEL





FABRIKATION:

Smith & Co. A/S

ODENSE
TELEFON (09) 13 14 46