

BSA SERVICE SHEET No. 202

"A" Group Models

Reprinted July 1964

Smøresystemet

Motorens smørre systemet er af tør-sump typen, der forsynes fra en dobbelt tandhjulspumpe beliggende i bunden af krumtaphuset i timing siden. Alle olie-veje er interne, undtaget er for levering og returrør til olietanken og forsyning til vippearmsakslerne..

Olien strømmer fra tanken gennem et filter i tanken til forsyningsdelen af pumpen, herfra strømmer det forbi en automatisk ventil til timing side hovedlejet, og derfra til den hule krumtap og de store hovedlejer.

Olietryk opretholdes ved hovedlejerne ved hjælp af den automatiske ventil (overtryksventilen) (A) fig. A2. Når trykket i systemet overstiger 50/60 lbs. per kvadrattomme, åbner denne ventil og tillader overskydende olie at passeres ind i bunden af timing siden.

På A10 maskiner efter motornummer A10 til 4712 og A7 maskiner efter motornummer AA7 - 101 er krumtaphuset blevet modificeret til at tilvejebringe en ekstra olieforsyning til cylindrene.

Olien føres ved hjælp af overtryks Ventilen gennem borede kanaler til knastakslen truget, og derefter på cylindervæggene (Fig. A2a). Et lille udluftningshul giver også ekstra smøring til timing gear (tandhjul og bøsning til knast og tænding).

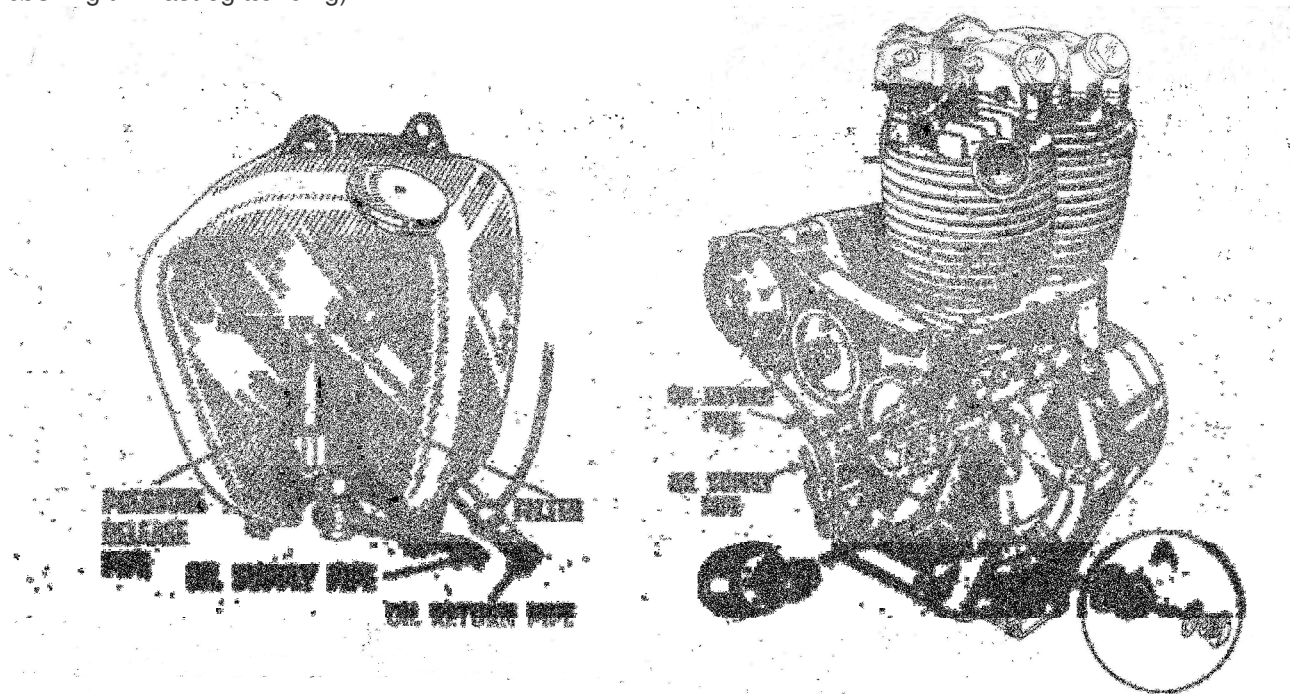


FIG. A2 Diagram der viser, hvordan olien bliver cirkuleret fra olietanken, gennem hele motoren og vendte tilbage til tanken

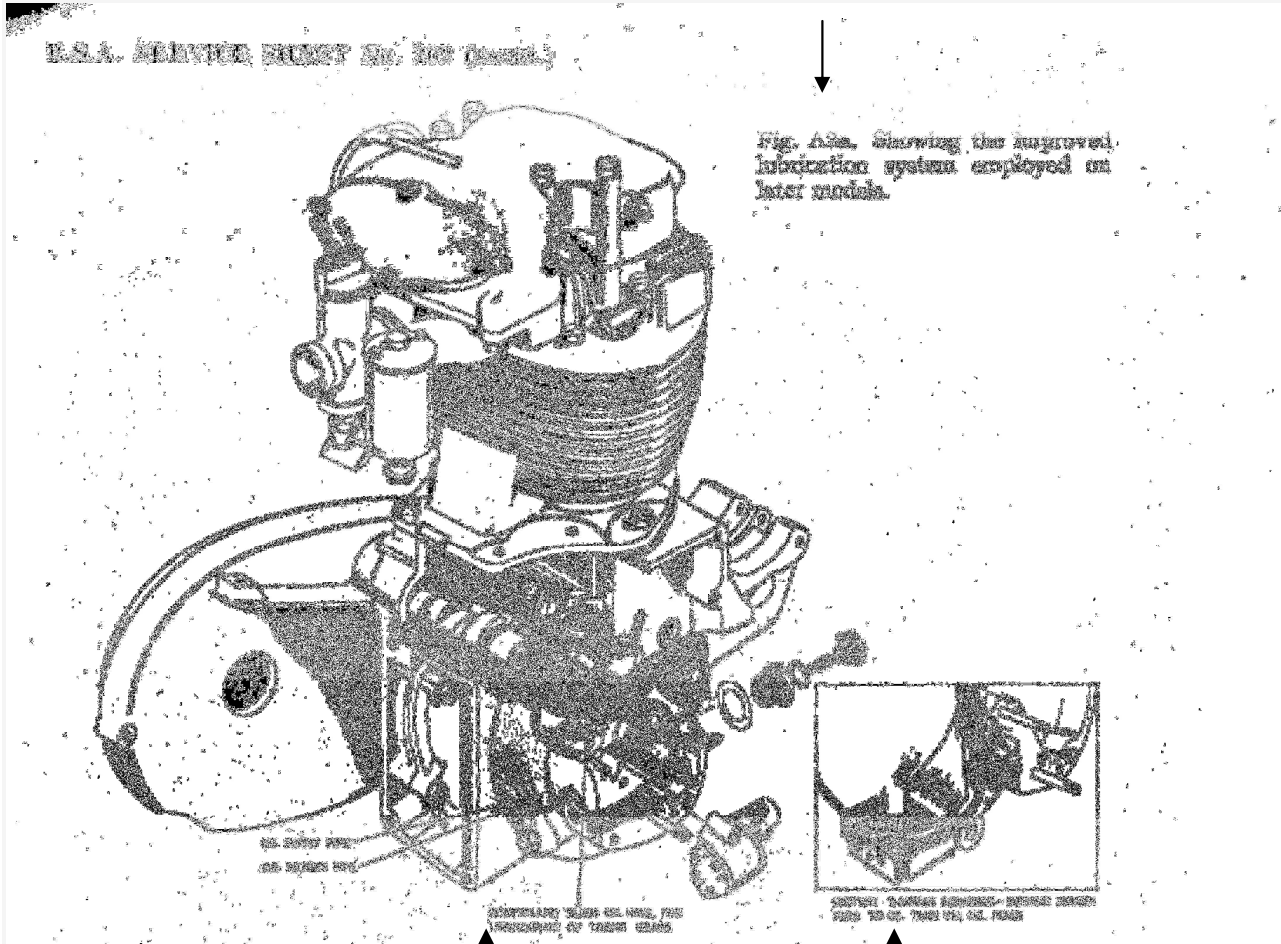
Efter smøring af de store lejer og cirkulere gennem motoren i form af tåge, løber olien ned gennem et filter i bunden af krumtaphuset.

Derfra suges olien gennem en tilbageløbsventil ved returdelen af pumpen (store tandhjul sæt) og leveres op gennem returrøret til olietanken.

For at kontrollere strømmen af olie i smøresystemet, skrues tankdækslet af, medens motoren kører. Olie skal ses sprøjte ud af returrøret fra krumtaphuset.

Enhver reduktion af åbningen i tryk udligningsrøret i tanken vil forårsage en stigning i tryk inde olietanken, og vil resultere i lækage af olie ved påfyldningsdækslet. Dette kan afhjælpes ved at indsætte et stykke fleksibel slange ind i den ydre ende af røret og forhindre tilstopning.

Fig. A2a Viser det forbedrede smøresystem, som de senere modeller er konstrueret med.



Kontrolleret olie hul til smøring af timing gear.

Snit gennem bundsi og rør til returpumpe.

Smøring af nikketøj.

På maskiner, før motoren er nummer XA7-450 alle ventiler og nikketøj smøres med olie tåge fra krumtaphuset. Maskiner fra motor nummer XA7-450, og inden YA7-3402 olie smøres kun til udstødningssystemets nikketøj. På alle A7 motorer efter YA7-3402 og på alt A10-maskiner pumpes olien til både indsugnings og udstødnings nikketøj. Den resterende del af knast hjul i form af olietåge.

olieforsyningen til rockerbox (nikketøj) opnås fra en banjoforgrening, hvor olie returrøret er fastgjort til olietanken.

Den automatiske ventil (overtryksventilen).

Denne ventil bør åbne, når trykket i forsyningssystemet når 50/60 LBS. / kvadrat tomme.

Ventilkuglen er 5/16 " i diameter. Fjern ventilen, ved olieskift, rens den og sikre, at den fungerer frit. Se servicearket 203 for yderligere oplysninger om demontering.

Olieskift.

I tilfælde af nye eller istandsatte motorer, skal olien tømmes og fornyes efter de første 250 miles (400 km., og igen efter 500 miles (800 km.), og derefter for hver 2000 miles (3.200 km.).

Aftap olietanken og sumpen, helst når motoren er varm, ved at fjerne aftapningsproppen og banjoen med filteret ved bunden af tanken. Også aftapningsproppen og dækslet med filteret på bunden af krumtaphuset. Rengør ved at vaske i benzin. Før du samler delene skal du sørge for, at delene er helt tørre,

Om svingarm modeller, konstruktionen af olietanken er en smule anderledes, men oliesmøresystemet er det samme. Oliefilteret er fastgjort til den sekskantede møtrik i siden af tanken og afskrubning af denne, vil give adgang til filteret uden at forstyrre olieforsyningsrørene.