

het eene uiteinde, op de in fig. 7 aangegeven wijze, met zacht soldeer goed bij elkaar gesoldeerd, terwijl van het andere uiteinde het omhulsel weggesneden wordt en de enkele draadjes uit elkaar worden gebogen, zoodat zij uiteen spreiden. Men heeft dan een aantal dunne naalden, welke zeer goed voor het reinigen gebruikt kunnen worden.



Fig. 7.

Somtijds bevindt zich geen vaste verstopping in den carburateur, doch b.v. een klein insect of een stofkorreltje, dat met den benzinstroom opstijgt en weer terugzakt en tijdelijk den sproeier verstopt. Laat men dan den carburateur overloopen, dan zal wel benzine uit den sproeier stroomen, waardoor men zich gemakkelijk kan vergissen. Slaat men namelijk den motor aan en laat men dezen snel loopen, dan wordt het vuiltje in den sproeier aangezogen, waardoor deze verstopt raakt, waardoor de motor gaat overslaan of geheel stoppen kan. Men moet daarom in ieder geval den sproeier uitnemen en dezen op de aangegeven wijze met een draad, of anders door doorblazen onder hoogen druk, reinigen.

Wat het reinigen van den sproeier betreft, wenschen wij nog even op de volgende mogelijke storing te wijzen. Wanneer men door een sproeier kijkt, of deze eenvoudig op de in fig. 8 aangegeven



Fig. 8.

wijze, waarin de stippellijn de reiniger voorstelt, doorsteekt, dan kan 't gemakkelijk voorkomen, dat men een vuiltje over 't hoofd ziet of niet verwijderd, dat zich onder de sproeieropening heeft vastgezet, op de plaats, waar de groote boring

aanvangt (zie A in fig. 8). Het verdient daarom aanbeveling, van onderen af door den sproeier te kijken, waarbij men den sproeier tegen het zonlicht of voor een electrisch lampje houdt.

In het koude jaargetijde hoort men dikwijls klagen over bevroren carburateurs, waaromtrent allereerst kan worden opgemerkt, dat het geenszins de benzine is, welke bevroert; deze bevroert niet bij de sterkste bij ons voorkomende koude. Veelal treedt zelfs de ijs- of rijpvorming van den carburateur zelf niet op bij strenge vorst, doch veel vaker bij vochtige koude, zooals bij het koude weer, dat op een hagelstorm volgt, of bij koud nevelig weer, waarbij de lucht met waterdamp verzadigd is. Het vergassen van de benzine in de sproeierkamer van den carburateur veroorzaakt reeds onder normale omstandigheden een vrij sterke koude. Hierdoor wordt de in de lucht aanwezige waterdamp gecondenseerd en slaat deze, zoowel in, als op de sproeierkamer en de inlaatbuis neer en bevroert hier of wordt tot rijp, wanneer de buitentemperatuur laag genoeg is.

Kan men aan de buitenzijde van den carburateur rijp of sneeuw waarnemen, dan is gewoonlijk ook de binnenzijde hiermee bedekt. Gedurende het loopen, kan meer en meer water aan de binnenzijde van de uitlaatbuis bevroren, waardoor de doorsnede van deze buis voortdurend kleiner wordt, totdat ten slotte de motor niet meer loopt. Deze verstopping vindt steeds plaats in een vernauwd gedeelte van de buis, b.v. bij een bocht, bij de gasklep, enz. Symptomen van deze storing zijn: voortdurend zwakker worden van de explosies zonder overslaan; de motor gebruikt ook nog de normale hoeveelheid lucht, die hij in dergelijke omstandigheden zou gebruiken.

Men kan deze storing somtijds verhelpen door de gasklep snel heen en weer te bewegen; de aanslag valt dan of op den sproeier, of wordt door den motor aangezogen. Bevindt zich in de uitlaatbuis een zeef van metaalgaas, welke terugslaan van de vlammen moet verhinderen, dan zal deze spoedig geheel aangeslagen en verstopt zijn.

(Wordt vervolgd.)

N. J. K.

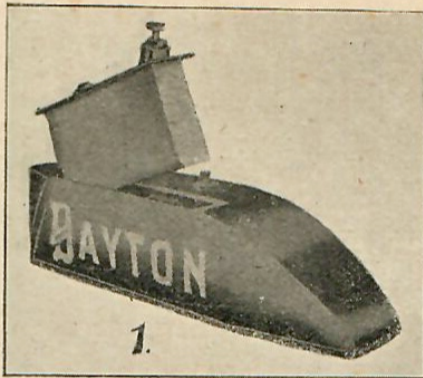
Eenige bijzonderheden der Amerikaansche bigs 1915.

Wij geven hierbij een zestal afbeeldingen van eenige origineele bijzonderheden der Amerikaansche zware motoren.

Fig. 1. Een nieuw type reservoir. De Dayton heeft het snuffje van een geheel afzonderlijk oliereservoir, wat geplaatst is in eene ingelaten ruimte in het benzinereservoir. Voordeelen zijn: de onmogelijkheid van verborgen lekkage van het eene in het andere reservoir, het gemakkelijk reinigen van de vaak bestoven olietank en het als gevolg

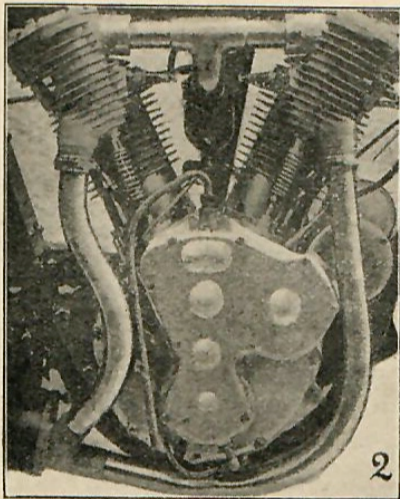
daarvan, verhinderen van verstoppingen der leidingen. Daar het vaak gebeurt, dat men onderweg op zijn toerritten minder deugdelijke olie bekomt, is ook het gemakkelijk ledigen van de tank verkieslijk. Thans is in een ommezien de niet gewenschte olie verwijderd, wat bij de gewone reservoirs een reuzenwerk is, en vaak nog het op zijn kant leggen van de machine met zich brengt.

II. De nieuwe Thor big-twin motor met geheel opgesloten inlaatkleppen.



1.

III. De motor van de Yale, eene machine, gelijk aan de Indian, Harley-Davidson en Pope, die te Amsterdam geïmporteerd zal worden. De speciaal korte uitlaatpijpen volgen beiden eene voorwaartsche richting, waar zich de vrij groote knalpot bevindt, op dezelfde plaats, waar

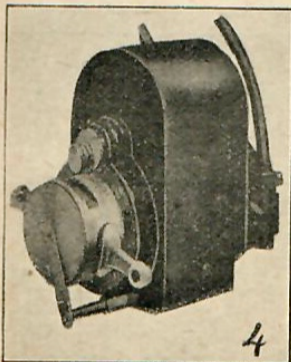


2.

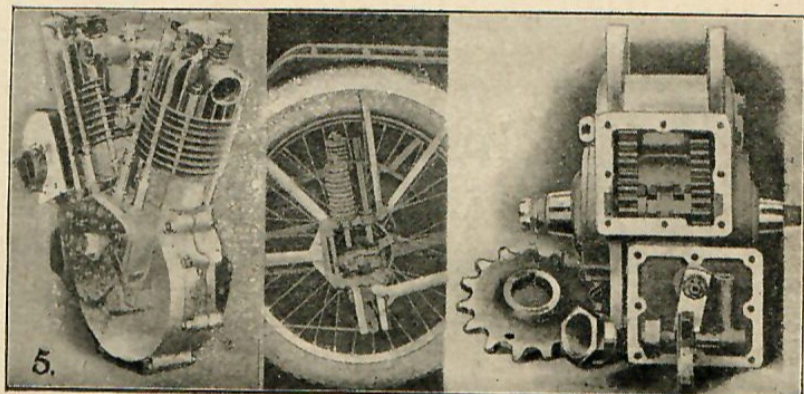
men dien gewoonlijk bij Engelsche één-cylindermachines aantreft. Verder stepstarter, als ook ingesloten kleppenmechanisme.

IV. De vaak op Amerikaansche machines gemonteerde „Dixie” magneet is thans voorzien van een contactpen, waardoor ongewenschte berijders zich niet van het ros kunnen bedienen. Wij vreezen evenwel de afdoende diefstalverzekering hiervan.

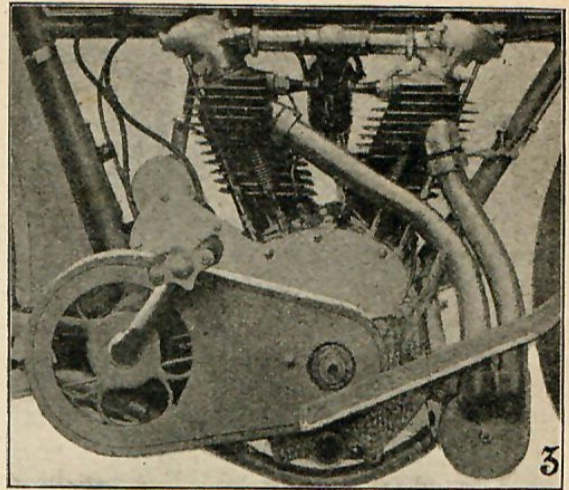
V. Drie afbeeldingen van de Pope machine,



4.



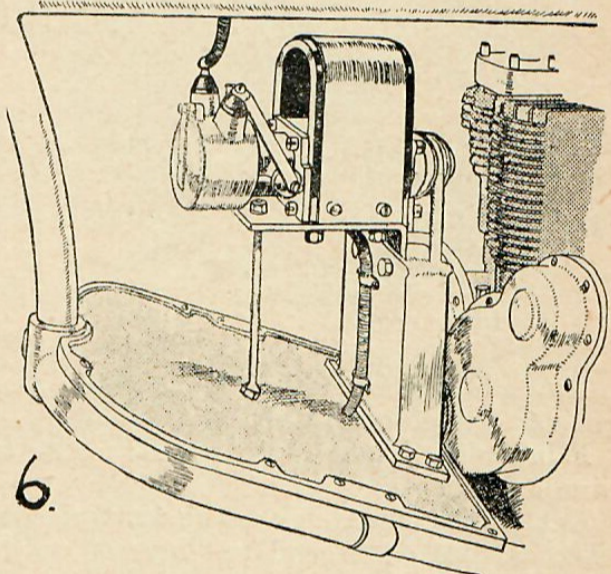
5.



3.

door den heer J. G. Victor te 's Hage geïmporteerd; men ziet het motorblok, het veerend achterwiel en het inwendige van den tweeversnellingsbak.

VI. De door een riem gedreven dynamo op den Henderson vier-cylinder, welke machine



6.

eveneens verschijnt met een geheel electrische uitrusting. Zooals bekend is, wordt dit motorrijwiel geïmporteerd door de firma M. van Genderingen & Co. te Amsterdam.