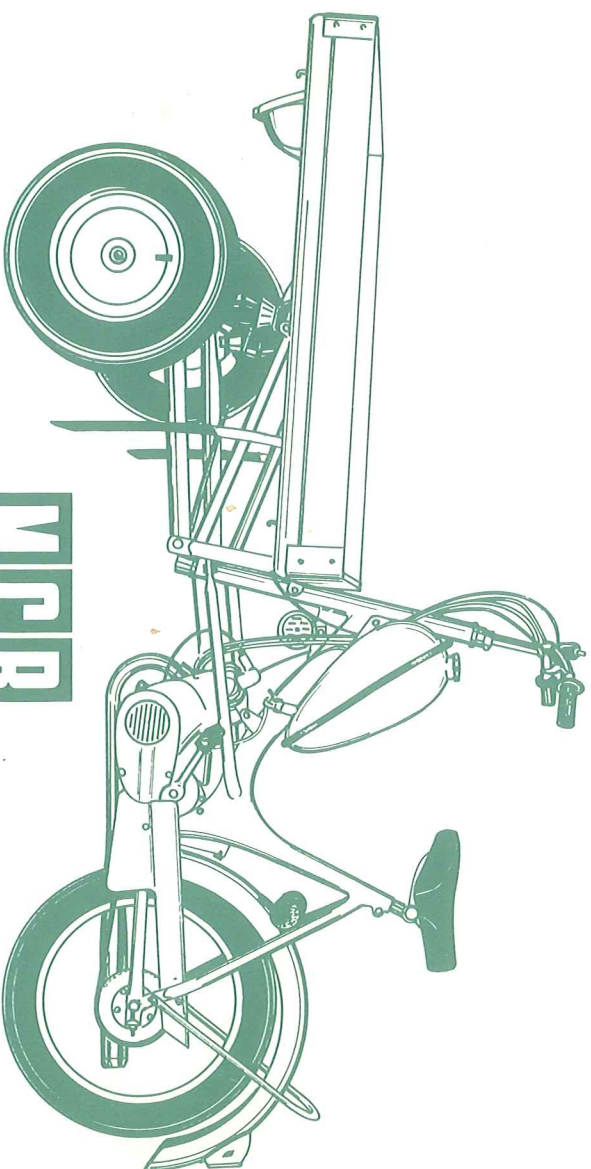


INSTRUKTIONSBOK FÖR 3-HJULIG TRANSPORTMOPED



MCB

Gratulerar till Din nya moped

Den är konstruerad av fackfolk med erfarenhet från tillverkning av 100.000-tals mopeder.

Mopeden är byggd enligt senaste principer och i absolut bästa material. Bara detta faktum räcker dock inte för att den skall fungera klanderfritt år efter år. Mopeden kräver, som alla andra tekniska ting, en viss skötsel — även om det inte är mycket.

Läs därför denna instruktionsbok. Utnyttja de tips, som står där. På så sätt får Du största glädje av mopeden och slipper onödiga underhålls- och reparationskostnader.

Lycka till i många bekymmersfria mopedår!

MOTORDATA

Motorbeteckning	Sachs 50/3 LS
Monterad i moped typ	1189, 1194, 1199, 1199-1
Motortyp Kyling Cylindervolym Cylinderdiameter Slaglängd Kompression Effekt Vevaxellagring Växellåda — olja Utväxling vevaxel/utg axel Koppling Startanordning Motorsmörjning Förgasare Huvudmunstycke Nålmunstycke Trotteinal Nålposition Trottel Luftfilter Tändanläggning Belysningseffekt Förtändning Fältbrytningsavstånd Brytaravstånd Tändstift — elektrodavstånd H-mätaruttag Lastflakets storlek (1189)	Encylindrig tvåtaktsmotor Flätktyd 48 cc Ø 38 mm 42 mm 8 0,7 kW (1,0 hkr) vid 3.400 v/min 2 kullager 3-växlad i block med motor 0,21 SAE 80 1:an 13,4/1, 2:an 8,13/1, 3:an 5,43/1 Flerskivig lamellkoppling i oljebad Pedalstart Tvåtaktsblandning 25:1 (4 %) Bing trotteförg. Bet 1/8,5/5, Ø 9,2 mm 56 1517 Nr 2 Spår 2 uppfifrån Nr 13 Nätfiler Bosch svänghjulsmagnet — generator Strålkastare 15 W, bakljus 3 W 1,5 — 2 mm 7 — 11 mm 0,4 ± 0,05 mm Bosch W 95 T1 eller motsvarande — 0,5 mm M 10×1 mm 90×90 cm (Kapellhöjd 50 cm)

Innan mopeden tas i bruk bör Du göra Dig
fötrogen med samtliga reglage.

Reglage

Bild 1 A

- A. Våxegelage
- B. Frikopplingshandtag
- C. Ljusomkopplare
- D. Signal
- E. Kortslutningsknapp
- F. Justerskruvar
- G. Bakbromshandtag
- H. Gasreglage

Bild 1 B
Våxellagen

- A. Parkeringsbroms, obromsad
- B. Parkeringsbroms, bromsad

Bild 3

Start- och frambromspedaler

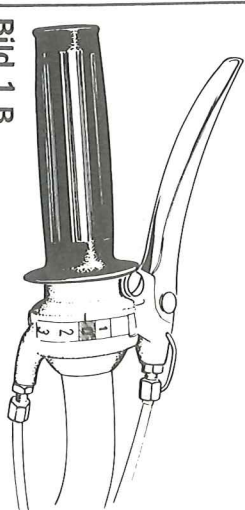


Bild 1 B

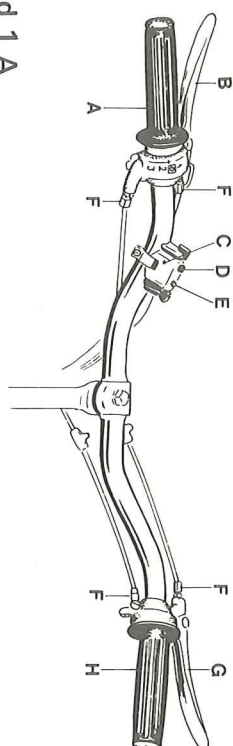


Bild 1 A

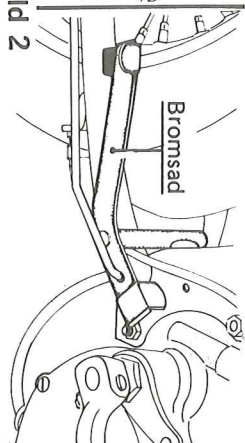
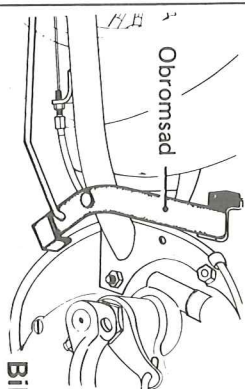


Bild 2

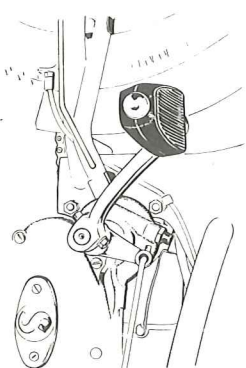


Bild 3

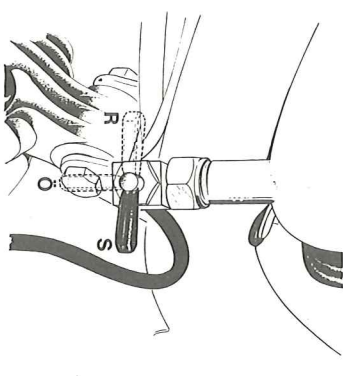


Bild 4

Åtgärder före körning

Tillse att rätt bränsleblandning påfylls
Tvåtaktsblandning 25:1 (4 %).

Kontrollera ringtryck

Bak (medelvärde): 2,25 kg/cm²
Fram (medelvärde): 1,4 kg/cm²

Max last 150 kg om föraren är över 18 år.
Max last 100 kg om föraren är under 18 år.

Kontrollera att bromsar och belysning fungerar.

Start av motor

Kontrollera att växeln ligger i friläge. Öppna bensinkranen (bild 4) och "flöda" förgasaren. Trampa till kraftigt på startpedalerna **utan gaspådrag**. Sedan motorn startat och gått någon minut kan gasreglaget vridas upp successivt.

Vid start av varm motor behöver som regel förgasaren inte "flödas". Skulle så vara fallet torde förgasaren rengöras och kontroll ske att rätt munstycke är monterat.

För att stanna motorn, tryck in kortslutningsknappen (E bild 1 B).

Stäng alltid bensinkranen efter avslutad körning.
Se bild 4.

Körningsföreskrifter

Inkörning

Varje ny 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 onödigt hårt, dvs växla ned i backar och tungt väglag. En variation av hastighet och belastning är gynnsamt för lager och kolvringar. Kör därför inte med fullgas annat än under korta perioder under inkörningstiden.

Vid körning i nedförsbackar, stryp aldrig gasen helt, motorn får då för dålig smörjning.

Munstycket behöver normalt inte bytas efter inkörningstiden. Använd aldrig ställbart munstycke då detta kan skada motorn vid felaktig inställning.

Växling

Anpassa alltid växlarna efter motorvarvet. Växla inte ned och "bromsa" med motorn vid hög hastighet eller med tung last.

Tillse alltid att växelviren är rätt justerad (se text och bild sidan 15).

Låt aldrig motorn bromsa rullfarten i en utförsbacke genom att ha motorn frikopplad och sedan släppa upp kopplingshandtaget.

Allmän beskrivning och skötselföreskrifter

Håll alltid mopeden ren. Då upptäcker Du lättare eventuella skador på ett tidigt stadium.

Speciellt viktigt är att utrymmet mellan kylflänsarna på cylinder och topplock är fritt från smuts, då detta i annat fall kan orsaka att motorn blir överhettad.

Kedja

Kedjan bör ägnas särskild omtanke. Dels beträffande **smörjning** och dels att kedjan har **rätt spänning**.

Kedjan skall vid rätt spänning på mitten av sin fria längd, kunna röras 10—15 mm i höjdlid. Vid för hårt spänd kedja förörras motoreffekt, vid för löst spänd kedja kan kedjan hoppa av och skada motorblocket.

Sträckning av kedjan

Detta sker med sträckarskruvarna (A bild 5). Lossa axelmuttern (B bild 5) och drag åt respektive lossa på sträckarskruvarna tills rätt kedjespänning erhålles. Tillse att kedjan spårar, d v s att den är helt i linje med de båda dreven. Drag åt axelmuttern (B) efter avslutad justering.

I samband med kedjejustering måste man också kontrollera att bakbromsen är lagom spänd. Justering av parkeringsbromsen sker med vingmuttern på bromsstagets ända och handbromsen med justerskruvarna vid wireändarna.

Om kedjan demonteras för rengöring, tillse då vid montering att kedjelåset monteras med den slutna ändan i kedjans löprikting.

Smörj kedjan ofta med tjockflytande olja eller med i handeln förekommande kedjespray.

Styrlager

Lift upp framvagnen samt kontrollera och justera eventuella glapp vid lagringarna för styrrör och styrsjindlar.

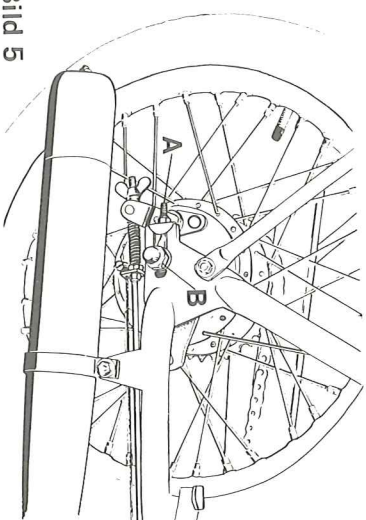


Bild 5

Justeringen utföres genom att stoppmuttern (E bild 6) lossas och övre lagerskålen (F bild 6) drages åt tills glappet upphör. Drag fast stoppmuttern och kontrollera att lagringen inte blivit för hårt justerad. Samma förfaringssätt vid justering av lagringen för styrröret.

OBS! Pressa in fett i smörjnipplarna (D bild 6) vid cirka var 300:de mil.

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.

Om ett hjul varit demonterat måste Du vid monteringen tänka på följande. För att kunna fylla sin funktion som ett säkert och pålitligt maskinelement, måste spårringen vara riktigt monterad i det nedsvavade spåret. Vid tångmontage får ej ringen, då den förs in över axeländan, utvidgas mer än absolut nödvändigt, då risken för sättningar i ringen är stor.

Slag direkt mot ringens sidoplan får ej förekomma. Kontrollera även efter monteringen att ringen intagit sitt rätta läge i svarvspåret.

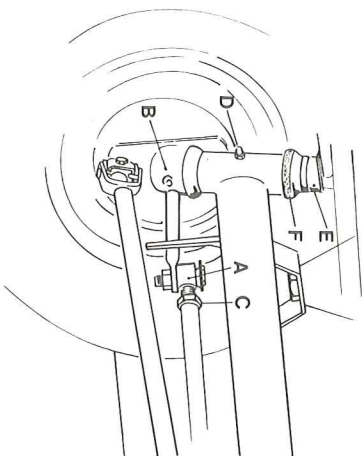


Bild 6

Körriktning

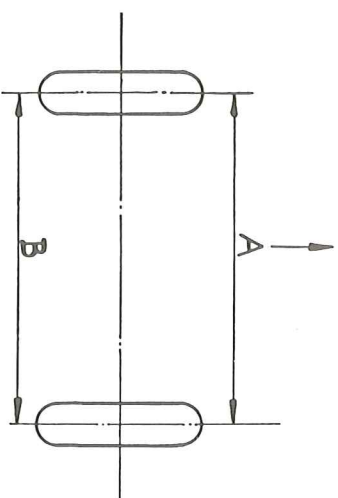


Bild 7

Spårringen är lätt att demontera om monteringsstång används och kan användas på nytt såvida den ej utsatts för korrosion eller på annat sätt blivit skadad.

Mät upp avståndet mellan däckens räknat från slitbanornas mittpunkter i höjd med hjulens centrum. Om avståndet $A=B$ (bild 7) är hjulinställningen rätt. Vid justering lossas parallellstagsändan (A bild 6) från styrstaget (B bild 6). Lossa därefter låsmutter (C bild 6) och skruva parallelländan (A bild 6) så att parallellstagets antingen förkortas eller förlängs beroende på om avståndet mellan hjulen skall ökas eller minskas. Drag fast låsmutter och fästbult efter utförd justering.

Bakhjul — Ekrar

Kontrollera vid varje servicetillfälle att ekrarna i bakhjulet inte är lösa.

Skulle så vara fallet måste ekrarna spännas. **Detta bör då utföras av fackman.**

Vid ojämnt spända ekrar kan bromsstrumman bli oval eller andra skador uppstå på hjulet.

Belysning

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att strålkastarens halvjus inte bländar mötande trafik. Ändring av strålkastarinställningen sker genom att man lossar muttern till fästbulten och vrider till önskat läge.

Vid byte av glödlampa skall man inte fatta om lamploben direkt med fingrarna, så fett från fingrarna fastnar på lampan. Detta fett förgasas av värmen från lampan och avsätter sig på reflektorn, som efter hand blir matt. Man får inte heller beröra reflektorns yta, då den blir fläckig och lämnar sämre ljusutbyte.

Sotning av avgasläggning, cylinder, kolv och topplock skall utföras av fackman

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

Vanligvis är sotning nödvändig efter cirka 300 mils körsträcka.

Förgasare

Vid omkring var 100:de mil bör luftfilterinsatsen (A bild 8) tagas ur och rengöras i fotogen och doppas i motorolja SAE 40 eller 50 samt får droppa av. Munstycket (B bild 8) skruvas ur och blåses rent med tryckluft vid behov (se under motorstörningar). Tomgången ställs in med skruven (C bild 8) och därefter justeras wiren med justerskruven vid gashandtaget så att spelet blir cirka 1—2 mm.

Fullständig demontering och rengöring av förgasaren bör utföras av fackman vid cirka varje 300:de mil.

Bränslesil

Bensinkranen är försedd med sil som bör rengöras emellanåt så att bränsletillförseln inte hindras.

Då tanken är tom skruvas kranen ur, sköljes i bensin och blåses därefter med tryckluft.

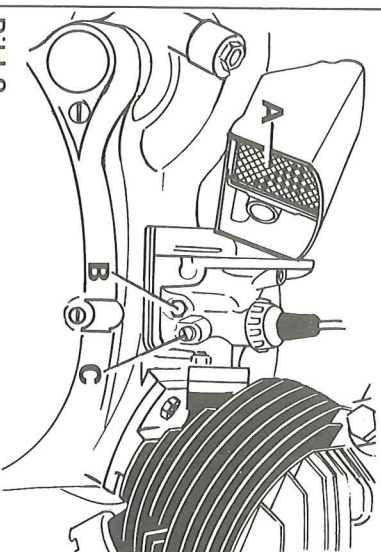


Bild 8



Oljekontroll

Kontroll av oljenivån bör ske var 100:de mil eller varannan månad.

Placera mopeden vågrätt och skruva ur oljenivåskruven (A bild 9). Rinner dåvid ingen olja fram ur hålen måste påfyllning ske. Lossa då påfyllningspluggen (B bild 9), (på 3-växlade motorer hastighetsmätartransmissionen) och fyll så mycket att oljan börjar rinna fram ur hålet för nivåskruven (A).

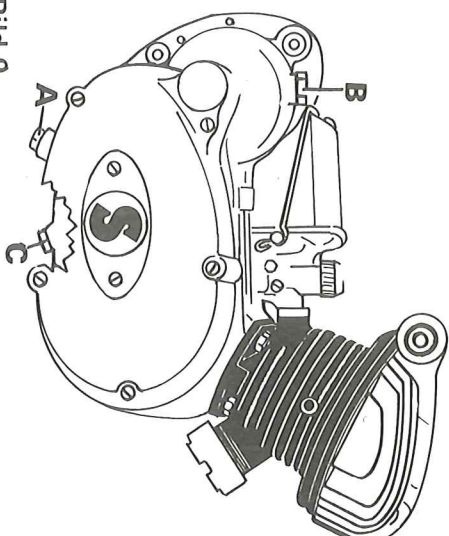
Oljeslag: Transmissionolja SAE 80

Oljemängd (vid nypåfyllning): 200 cm³

OBS!

Vid montering av påfyllningspluggen (B) tillse att ventilationshållet kommer att riktas bakåt då i annat fall oljeläckage här kan uppstå.

Bild 9



Oljebyte

Byte av olja bör ske efter första 50 milen och därefter var 300:de mil eller 2 gånger om året

Vid oljebyte skall motorn vara varmkörd. Placera lämpligt kärl under motorn och skruva bort avtappningspluggen (C bild 9) och nivåskruven (A bild 9). Luta mopeden åt sidorna så att all olja tömmes. Skruva därefter fast avtappningspluggarna och fyll i olja (200 cm³) i påfyllningshållet så som beskrives under "Oljekontroll".

OBS! Oljekontroll och påfyllning kan även ske genom inspektionsluckan "S" i kopplingskåpan. Oljenivån skall då (när mopeden placeras vågrätt) ligga cirka 2 cm under hålets kant.

Tändning

Servicearbeten på tändanläggningen bör i möjligaste mån utföras av fackman.

Tändinställning

Tändningsstidpunkt: 1,5...2,0 mm f ö d

Brytaravstånd: 0,40±0,05 mm

Fältbrytningsavstånd: 7...11 mm

På svänghjulet finns en markering instansad, liksom finns en markering på ventilatorhuset. Då dessa båda markeringar överensstämmer anges tändningspunkten.

Tändningsinställning företages enligt följande:

1. Brytaravståndet (b) inställes så att avståndet är $0,40 \pm 0,05$ mm vid högsta läge på brytarmocken (kollen i övre dödpunkt).
2. Vrid svänghjulet så långt tillbaka mot varvriktningen tills markeringen på svänghjulet kommer mitt för streckmarkeringen på ventilatorhuset (bild 10).
3. I detta läge måste kontaktarna börja att bryta. Är detta inte fallet, kan tändningspunkten korrigeras genom vridning av ankarplattan, vilket möjliggörs genom långsslitsarna.
4. Om ankarplattan vrids mot svänghjulets varvriktning erhålles tidigare tändningsinställning, vid vridning i varvriktningen senare tändningsinställning.
5. Efter sådan inställning måste man ge akt på att ankarplattans skruvar dras ordentligt fast.
6. Vid korrekt tändningsinställning måste fältbrytaravståndet (a) ligga mellan 7...11 mm.

Fältbrytningsavståndet mätes från kanten av polskon till magneten i svänghjulet när detta vrids i varvriktningen. Skulle fältbrytningsavståndet inte stämma kan det ställas in genom justering av brytaravståndet (endast inom justeringsmånen mellan $0,4 \pm 0,05$ mm).

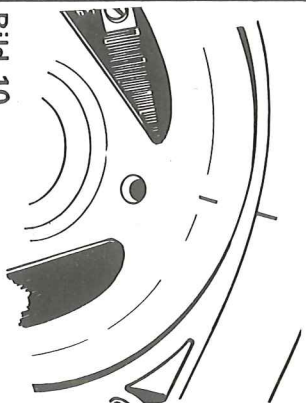


Bild 10

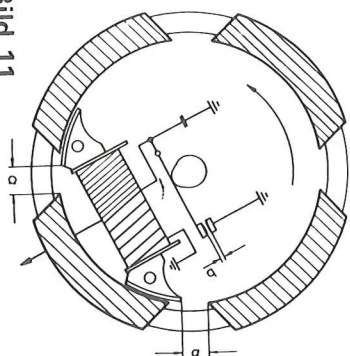
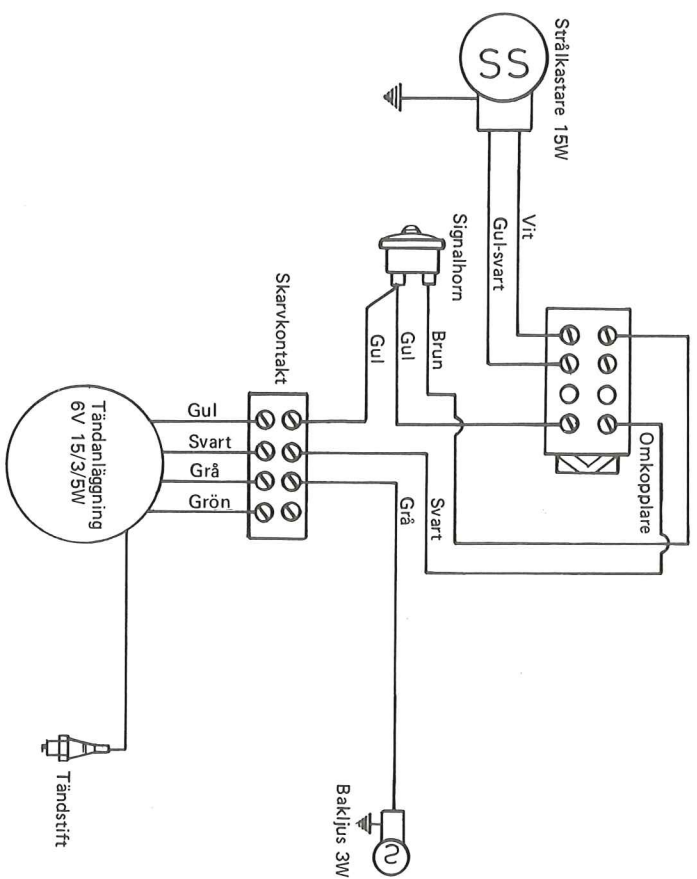


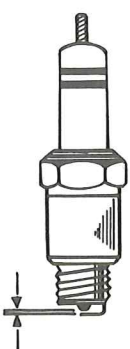
Bild 11



KOPPLINGSSCHEMA

Tändstift

Tändstiftet bör rengöras från sot och avlagringar och elektroavstånd kontrolleras och justeras (elektroavstånd 0,5 mm) var 100:de mil.



Koppling

Justering av koppling

Haka av wiren från kopplingshävarmen (A bild 13). Hävarmen skall nu kunna röra sig 8—10 mm. Blir rörelsen större eller mindre måste detta justeras med justerskruv i kopplingen (se bild 12). Lossa "S"-skyften på kopplingskåpan. Lossa låsmuttern och vrid därefter med en skruvmejsel justerskruvén åt vänster om större spel önskas och åt höger om mindre spel önskas. Drag fast låsmuttern efter avslutad justering. Haka fast wiren i kopplingshävarmen och ställ in justerskruvén (B bild 13) så att kopplingshandtaget får ett spel på 1—3 mm (C bild 13).

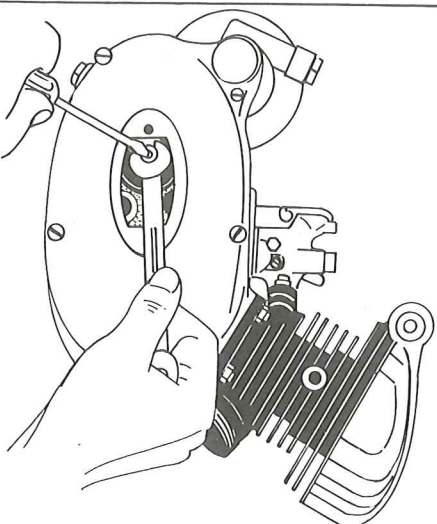


Bild 12

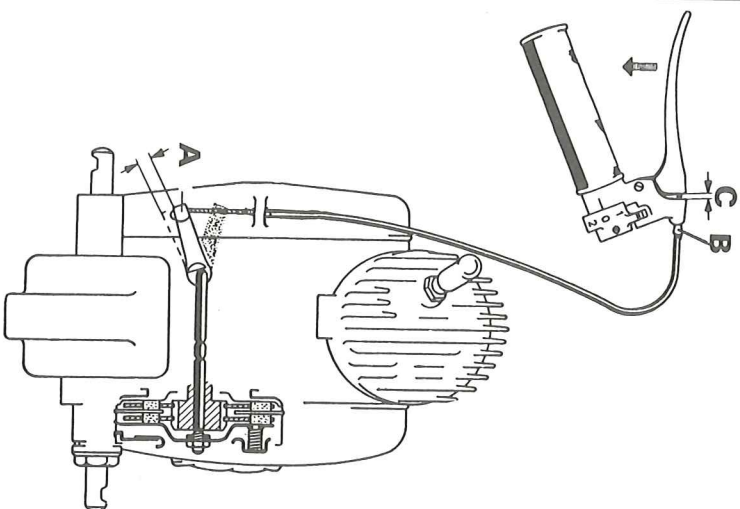


Bild 13

Växelljustering

Det är viktigt att växelwiren alltid är rätt justerad. Kontrollera därför detta ofta och var noggrann med justeringen då ny wire monterats.

Då växelhandtaget är i läge för tvåans växel skall markeringen (A bild 14) på växelarmen stämma överens med markeringen (B bild 14) på stoppstiftet för växelarmen. Eventuell justering utföres med justerskruvén på wíren vid växelhandtaget.

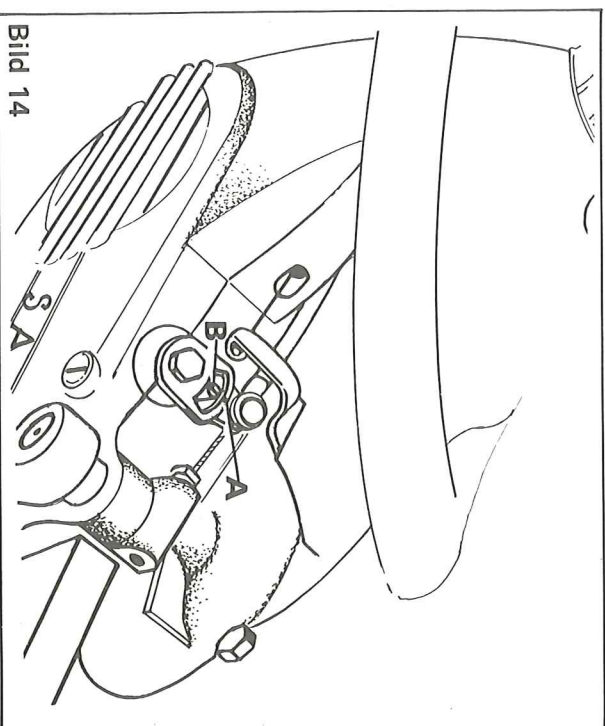


Bild 14

Smörjnings- och skötselplan			Efter körda					Vid behov
Skötsel- resp smörjställe	Åtgärd		första 50 mil	100 mil	300 mil	600 mil		
Kedja	Smörjning och sträckning Se sidan 7 och 8		X			X	X	
	Rengöring						X	
Styrlager	Kontroll och justering			X				
	Smörjning Se sidan 8 och 9				X			
Framhjulsinställning	Kontrollera och eventuellt justera Se sidan 9			X				
Bakhjul — Ekrar	Kontrollera ekrarnas spänning Se sidan 10		X	X				
Cylinder, topp, kolv och avgasansläggning	Sotas Se sidan 11				X			
Luftfilter	Rengöres och inoljas Se sidan 11			X				
Förgasare	Demonteras och rengöres Se sidan 11			X			X	

Smörjnings- och skötselplan		Efter körda				Vid behov
Skötsel- resp smörjställe	Åtgärd	50 mil	100 mil	300 mil	600 mil	
Bränslekran	Demonteras och rengöres Se sidan 11					
Växellåda/Transmission	Oljekontroll Se sid 12					
	Oljebyte Se sidan 12					
	Kontroll och justering Se sid 13					
Tändanläggning	Smörjfilt för brytarnock smörjes med Bosch fett FT 1 V 4					
Tändstift	Rengöres och justeras Se sidan 14					
Koppling	Kontrolleras och eventuellt justeras Se sidan 15					
Reglage Växel, gas och broms	Smörjes, kontrolleras och eventuellt justeras Se sid 4					

Konservering av motorn

Om mopeden inte används under någon längre tid (t ex under vintern) finns risk för rostbildning. Följ därför nedanstående anvisningar. De ledande oljefirmorna har dessutom utfärdat egna anvisningar för rostskydd av motorer under långtidsförvaring.

1. Blanda bensin med en rostskyddsolja i förhållande 25:1 och kör motorn en kort tid med denna blandning. Vi rekommenderar en olja med viskositet SAE 34 från någon av de ledande oljefirmorna (t ex Shell Ensis Oil 30).

När motorn skall stannas efter den sista körningen förfaras enligt följande: Dra upp motorn på fullgas samt tryck därefter ned kortslutningsknappen. Sedan motorn stannat stänges bensinkranen.

Vevaxeln med vevstake och ramlager har nu erhållit ett tillfredsställande rostskydd.

2. För att skydda cylinderröpp och kolv ställs kolven i övre dödläge och genom tändstiftshålet (tändstiftet har först skruvats ut) slås 3...5 cm³ rostskyddsolja. Drag sedan runt motorn 15...20 varv med startapparaten och skruva åter i tändstiftet.

3. För skyddande av mopedens yttre delar rekommenderas inoljning med rostskyddsolja av något känt märke t ex CRC 5-56 eller dylikt

Om bränsle lagras i fordonets tank en längre tid föreligger risk för att oljan skiljer sig från bensinen.

Blandningen måste då ovillkorligen återsättas genom kraftig omrörning. Bäst är dock att byta bränslet.

Motorstörningar

Nedan anges en del fel som eventuellt kan uppträda.

A. Motorn startar inte

Ingen tändugnista

1. Tändstiftet är oljigt, vått, har bryggbildning eller är eljest skadat
2. Tändstiftet vått (utvändig)
3. Tändkabeln lös eller skadad
4. Kortslutningskontakten klämmad, kabeln till denna från motor skadad
5. Brytarkontakterna oljiga, våta eller nedsmutsade
6. Tändspole eller kondensator skadad
7. Förgasaren för starkt flöddad
8. Vatten i förgasaren
9. "Tjuvluft" genom lös förgasare

Ingen bränsletillförsel

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

Ingen kompression

1. Kolvringarna brustna
2. Kolv och cylinder starkt nötta
3. Toplock eller tändstift lösa

B. Motoreffekten minskar

På grund av nedsmutning

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

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

C. Övriga motorstörningar

Motorn arbetar oregelbundet

1. Tändkabeln lös eller skadad
2. Motorn blir för varm, i förgasaren bildas bränsleblåsor som stör bränsletillförseln
3. Brytarkontakterna oljiga eller smutsiga
4. Brytararmen går käryt på lagertappen
5. Tändstift eller tändstiftskontakt resp tändspole ej i ordning

Motorn fyrtakar och kommer inte upp i varv

1. Förgasaren flödar på grund av smutsiga eller skadat flottörmålssäte
2. Flottören otät
3. Avgasporten igenstod
4. Förgasarinställningen felaktig eller munstyckena lösa
5. Luftfiltret täppt

Motorn "spikar" vid fullgas

1. Förtändningen är för hög
2. För tjocka sotavlagringar i förbränningsrummet
3. Kyflänsarna 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 slaggpårlor
4. Motorn får "tjuvluft"
5. Vatten i förgasaren

Motorn blir för varm, kolven skär

1. Motorn felaktigt sotad (kolvtoppen blanksmärglad)
2. Motorn får för lite bränsle
3. Förgasaren felinställd eller felaktig olja användes
4. Kyflänsarna på cylinder och topplock nedsmutsade
5. Glödtändning

Motorn går ej på tomgång

1. Anslagsskruven för trottefn felställd
2. Bowdenreglaget för trottefn felinställt
3. Tändspolen defekt

Motorn drar för mycket bränsle

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

Utdrag ur Svenska Författningssamling om mopeder

1 § Med moped förstås i denna förordning lätt motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

För moped föreskrives, för att denna skall vara skatte-, körkorts- och registreringsfri bl a följande: att samtliga mopeder av viss typ, som besiktigas och godkännts av Kungliga Väg & Vattenbyggnadsstyrelsen, skola vara i samma utförande och med samma utrustning som typmopeden. Några som helst ändringar av motorn får icke ske för att därigenom öka motorns effekt eller mopedens hastighet.

3 § att mopeden skall vara försedd med

- a. effektiv styrinrättning
- b. minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar och skall såvitt angår moped med tre hjul eller med tillkopplat sidofordon åtminstone en broms kunna på sluttande mark kvarhålla mopeden även om föraren lämnat denna.
- c. apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton.
- d. effektiv anordning för att hindra störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämp).
- e. under mörker dels framtill lykta, som visar vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att mopeden skall kunna föras på betryggande sätt och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredställande sätt, dels och baktill lykta, som visar rött sken bakåt (baklykta), och reflexanordning som vid belysning återkastar rött sken bakåt, och så baklykta och reflexanordning kombineras.

På mopeden skall på lämpligt lätt synliga platser föra två skyltar av metall upptagande i tydlig skrift den ena ägarens **namn och adress** samt den andra **fordonets typbeteckning** eller, om fordonet undergått särskild besiktning, den beteckning som därvid tilldelats fordonet.

- 4 § Har godkänd moped undergått sådan ändring, att den ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat instrument över den typbesiktning eller särskilda besiktning, som låg till grund för godkännandet må den sedan ej brukas förrän den undergått särskild besiktning och dåvid godkänts.
- 7 § Den som bedriver yrkesmässig försäljning av mopeder är pliktig att vid överlåtelse av moped till annan förse det för fordonet gällande typintyget eller besiktningsinstrumentet med skriftlig försäkran att fordonet under den tid det innehafts av honom icke underkastats sådan ändring, att fordonet ej längre överensstämmer med **uppgifterna i typintyget eller besiktningsinstrumentet**.
- 5 § Typintyg skall utfärdas i två exemplar, av vilka det ena kvarbliver hos utställaren och **det andra tillhandahålles köparen** av fordonet. Intyget skall innehålla uppgift om fordonets typbeteckning och tillverkningsnummer, det sistnämnda innefattande ram- och motornummer, samt i övrigt fullständigt och riktigt återgivna typbesiktningsinstrumentets uppgifter om fordonets beskaffenhet.
- 8 § Moped må icke föras av någon som ej fyllt 15 år.
- 9 § Det åligger förare av moped att medhava och på tillsägelse av besiktningsman eller polisman förete bevis att fordonet är trafikförsäkrat. Beviset skall vara i sådant skick att det kan avläsas utan svårigheter.
- 11 § Försees moped av barn, som ej fyllt 15 år, skall den, som har vårdnaden om barnet, eller, om förseelsen begåtts av barnet i anställning hos arbetsgivare, den sistnämnde straffas med dagsböter, såvida han underlåtit att göra vad på honom ankommit för att förkomma densamma. Med dagsböter straffas också den, som eljest tillåter barn, vilket ej fyllt femton år, att föra moped.
- Ovannämnda är utdrag ur förordning, som träder i kraft den 1 juli 1961. (Svensk författningssamling 134-136).

Med ikraftträdande av denna förordning skall kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280) med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotorer upphöra att gälla.

I nämnda kungörelse avsedd cykel med hjälpmotor, vilken tagits i bruk före den 1 juli 1961, må, om trafikförsäkring tecknats med verkan senast från och med sagda dag, nyttjas såsom moped utan att vara godkänd enligt § 4, så länge sådan försäkring utan avbrott vidmakthålles. I fall som nu sagts skola stadgandet i 3 § andra stycket om skylt med uppgift om besikningsförhållandena samt stadgandet i 7 § icke äga tillämpning. Det åligger fordonets förare förete bevis att nyssnämnda försäkringsskyldighet fullgjorts, och gäller därom i övrigt vad i 9 och 11 § är stadgat. För ytterligare uppgifter hänvisa vi till Svensk Författningssamling nr 134-136.

* * *

För moped gäller alltså för att denna skall vara skatte-, körkorts- och registreringsfri bl a följande: att samtliga mopeder av viss typ, som besiktigas och godkänns av Statens Trafiksäkerhetsverk skall vara i samma utförande och med samma utrustning som typmopeden. Några som helst ändringar av motorn får icke ske för att därigenom öka motorns effekt eller mopedens hastighet.



Monark-Crescent AB
FORDON 432 01 VARBERG