

1922

??

INSTRUKTIONS
BOG

H.C.
CHRISTIANSEN
A/S

RENAULT

RENAULT

INSTRUKTIONSBOG

10 HK. 4 CYL.

GENERALAGENTURET FOR DANMARK:
H. C. CHRISTIANSEN ^{A/s}
STRANDBOULEVARDEN 2
KØBENHAVN

KØBENHAVN
CHR. JUSTESSENS BOGTRYKKERI
1 9 2 2

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Forord..	Side 3
------------------	--------

I.

Daglig Smøring	Side 4
Dagligt Eftersyn	— 6
Ugentlig Smøring	— 8
Maanedligt Eftersyn	— 10
Resumé over Smøring og Eftersyn	— 11
Vedligeholdelse af Carrosseriet	— 12
Smøreskema.	— 13
Forekommende Uregelmæssigheder	— 14
Aarsager og Hjælpemidler	— 15
Vedligeholdelse af den elektriske Installation	— 16

II.

Forskrifter ved Brugen	Side 17
Renault Tændrør	— 20

III.

Raad til Begyndere	Side 21
-------------------------------	---------

IV.

Raad ved Opmagasinerings	Side 23
-------------------------------------	---------

FORORD.

Behandlingen og Vedligeholdelsen af den 10 HK RENAULT er meget enkel og nem, men for at opnaa den fulde Udnyttelse er det nødvendigt at holde Vognen i Orden og navnlig passe den med Smøring.

Hvis Gangen er daarlig, eller Vognen ikke trækker, eller den gør Støj eller slides, skyldes det næsten altid Forsømmelse.

Vi kan derfor anbefale vore Kunder at iagttage følgende Forskrifter meget nøje, passe Smøringen og iagttage de Forholdsregler, som vi anbefaler.

Følgende Tegn er anvendt:

● AUTOMOBILOLIE A. til Motoren og forskellig Smøring.

■ GEARKASSEOLIE til Gearkasse og Bagakse.

▲ KONSISTENSFEDT til Fedtkopperne.

For at gøre det mere overskueligt har vi delt Smøringen og Vedligeholdelsen i den daglige, ugentlige og maaned-
lige Smøring, idet vi regner med et normalt, dagligt Brug af Vognen.

Den svære Olie kan i Nødsfald erstattes med den almindelige Smøreolie.

I.

DEN DAGLIGE SMØRING.

Hver Dag, forinden Kørslen begynder, bør følgende Organer smøres:

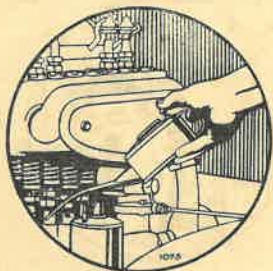


Motor. Anbring Haandtaget af Maalepinden (tilhøre for Motoren, bag Dynastarten) paa Ordet »jauge« paa Pladen og træk den op.



Hvis Maalepinden angiver for lavt Niveau, d. v. s. for langt ned imod Tallet 2, aftager man Dækslet til Oliepaafylldning, som er anbragt foran paa Motoren og fylder op med Automobilolie. ●

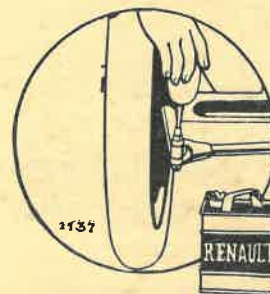
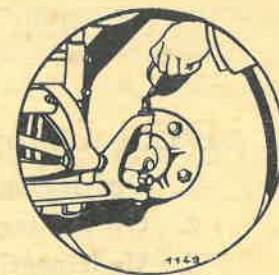
Maalepinden er inddelt i Litermaal 0 til 6. Største Niveau er 6.



Motoren fungerer normalt indtil Niveauet naar 2, men det maa aldrig komme under dette Tal.

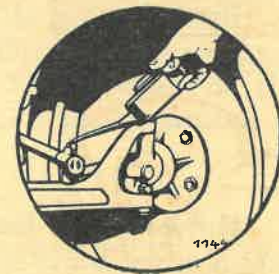
Man skal med Oliekanden fylde nogle Draaber Automobilolie ● paa alle Ventilløfterne.

Styring. Man løfter Hætterne paa de to Smørekopper, der er anbragt paa Styretappene, og fylder dem helt op.



Det samme gælder de to Smørekopper paa Forbindelsesstangen bag Forakslen.

Og de to Smørekopper paa Forbindelsesstangen fra Forakslen til Styresøjlen.



Smør de seks Oliekopper paa Bagaksen ● og de to Fedtkopper ▲, de sidste skrues til nogle Gange.

Friktionsskiven. Løft Bundbrædderne og drej Motorens Svinghjul indtil Skiven staar i den afbildede Stilling. Stik Smørekanden godt i Bund i Oliekoppen paa Friktionsskiveakslen og fyld den helt op. ●



DET DAGLIGE EFTERSYN.

Det daglige Eftersyn består i:

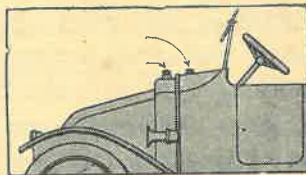
1. Opfyldning af Køleren.
2. Opfyldning af Benzinbeholderen.
3. Undersøgelse af Lufttrykket i Ringene.

Opfyldning af Køleren. Undersøg Vandstanden i Køleren, og fyld den op med rent Vand, hvis det er nødvendigt.

Bemærk. Det er ikke heldigt at skifte Vandet for tidt om Sommeren, navnlig hvis man har kalkholdigt Vand, da der ellers afsættes Sten i Vandkappen i Cylindrene og i Kølerrørene, og Køleevnen derved svækkes.

Opfyldning af Benzinbeholderen. Fyld Benzinbeholderen op og benyt saavidt muligt et Vadskeskind til at si igennem for at forhindre, at Støv og Snavs eller Vand kommer med i Beholderen og de derved opstaaende ubehagelige Standsninger ved at Karburatoren forstoppes, eller der kommer Vand i den.

Bemærk at Kølerdækslet er anbragt umiddelbart bagved Motorhætten. Dækslet for Benzinbeholderen er det, der er nærmest Vindskærmen, og Dækslet til Benzinbeholderen er forsynet med et lille Lufthul.



Undersøgelse af Lufttrykket i Ringene. Undersøg hyppigt, om Ringen er normalt pumpet. Efter Fabrikernes Oplysninger maa en Ring give sig ca. $1\frac{1}{2}$ cm. under normal Belastning.

Naar Ringene er for svagt pumpede, slides de for hurtigt, hvis de er for stærkt pumpede, fremskynder det Eksplosioner, navnlig om Sommeren.

I Frostvejr. For at undgaa at tømme Køleren hver Dag, er det praktisk at blande Vandet, saa det ikke kan fryse. Man kan benytte en Blanding af Vand og Sprit i følgende Forhold:

Vand. 100 Ltr.
Sprit. fra 25 til 50 Ltr.

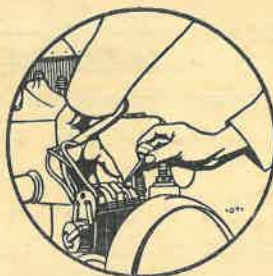
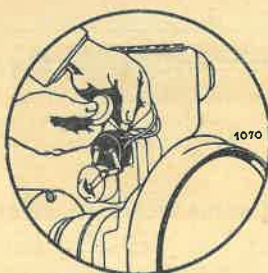
Spritten kan erstattes af Glycerin i følgende Blanding:

Vand. 100 Ltr.
Glycerin fra 20 til 30 Ltr.

Sørg for, at Glycerinen er syrefri.

DEN UGENTLIGE SMØRING.

Hver Uge maa man smøre som følger:



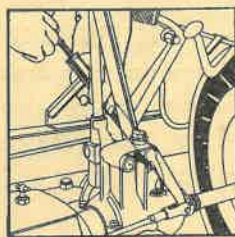
Magnetten.

Smør nogle Draaber Automobilolie i de to Smørehuller, der er anbragt paa samme Side

som Dynastarten, og i det ene Smørehul paa Carburatorsiden.

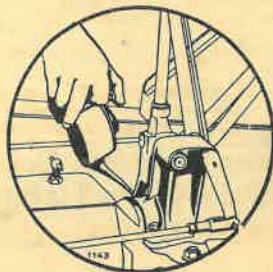
Dynastart.

Det samme foretages ved de to Smørehuller i Dynastarten paa samme Side som Medbringeren og Kabelanbringelsen.



Lejet for Udløsning af Friktions-skiven. Indsprøjt i Forskrningen som er vist paa Tegningen 1 Oliesprøjte fuld af Gearkasseolie i Karteret for Udløserlejet.

Gearkassen. Efter Rensning af Gafflerne paa Bremsstængerne og Griberne til Gearskiftestangen, indsprøjter man med Smørekanden nogle Draaber Automobilolie.



Gearkassen skal være forsynet med Gearkasseolie i Henhold til de Instrukser, som findes opført paa Pladen paa Gearkassen, og som har følgende Ordlyd:

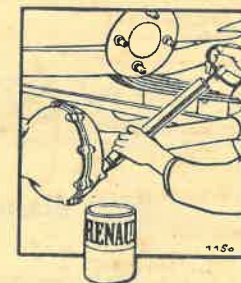
BEMÆRK!

Ved Smøring af Gearkassen skal man benytte Paafyltningsrøret, der er anbragt paa højre Side af Gearkassen (man maa aldrig fylde ved Laaget).

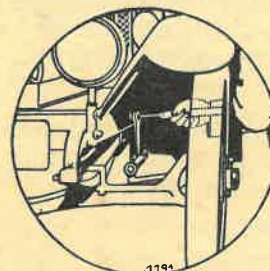
ATTENTION!

Pour le graissage de la boîte de vitesses se servir du tube de remplissage disposé a cet effet sur le côté droit de la boîte et ne jamais remplir par le couvercle.

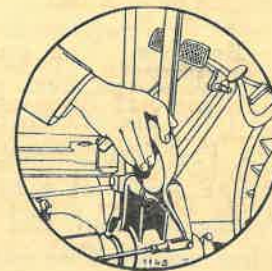
Gearkassens normale Olieindhold er ca. 1 Liter og Oliestanden bør ikke være højere end 1 ctm. fra Paafyltningsrørets Overkant. Hvis man fylder mere Olie paa, foraarsager det kun unødvendigt Oliespild.



Bagakslen. Fyld Karteret gennem Paafyltningsrøret med Gearkasseolie. Proppen fastskrues derefter godt.



Styreapparatet. Ved Hjælp af en Oliesprøjte indsprøjter man Automobilolie i Smørekanalen, der holdes lukket ved en Kugle og er anbragt i selve Styreakslen.



Trækstænger og Bremsbevægelser. Man renser og smører derefter med nogle Draaber Automobilolie alle Trækstænger og bevægelige Arme.

Nav. Man afskruer begge Forhjulskapslerne og fylder dem med Gearkasseolie.

Vigtigt. I den første Maaned er det nødvendigt at tømme Motoren mindst een Gang om Ugen og fylde frisk Olie paa. Efter den Tid holder man sig til de følgende Instrukser.

MAANEDLIGT EFTERSYN.

Hver Maaned bør man foretage følgende:

Tøm Motoren og fyld Karteret med ny Automobilolie. ●

Tøm Gearkassen og fyld den med Gearkasseolie. ■

Tøm Bagakslen ved Hjælp af en Sprøjte og fyld den med Gearkasseolie. ■

Undersøg Niveauet i Akkumulatorcellerne. Det bør være ca. 1 cm. over Pladerne. Hvis det er nødvendigt, fylder man op med destilleret Vand.

Bemærk. Ved grundig Rensning af Motoren er det praktisk at gaa frem paa følgende Maade: Tøm Motoren for Olie, luk Hanen og hæld to Liter Petroleum ind igennem Paafyldningsrøret. Derefter lader man Motoren gaa ganske langsomt i højst to Minutter. Derefter tømmes Petroleum'en ud, idet man lader den dryppe godt ud og fylder saa ny Olie paa.

OVERSIGT

over Smøring og Eftersyn af Mekanismen.

Hver Dag:

1. Motoren fyldes op med Automobilolie.
2. Ventilløfterne smøres.
3. Friktionsskive-Akslen smøres.
4. Styretappene smøres.
5. Forbindelsesstængerne bag Forakslen smøres.
6. Forbindelsesstangen til Styresøjlen smøres.
7. De seks Oliekopper paa Bagakslen smøres.

Endvidere foretager man:

1. Paafyldning af Køleren.
2. Paafyldning af Benzinbeholderen.
3. Eftersyn af Lufttrykket i Ringene.

I Tilfælde af Frostvejr tømmes Køleren, hvis Vandet ikke er frostfrit.

Flere Gange om Ugen fyldes de to Fedtkopper i Bagakslen.

Hver Uge:

1. Magneten smøres.
2. Dynastarten smøres.
3. Udrykkerlejet smøres.
4. Griberne til Gearskiftestangen smøres.
5. Gearkassen fyldes op.
6. Bagakslen fyldes op.
7. Styreapparaterne smøres.
8. Alle Bevægelser smøres efter Rensning.
9. Forhjulsnave smøres.

Hver Maaned tømmes, renses og fyldes:

1. Motoren.
2. Gearkassen.
3. Bagakslen.
4. Niveauet i Akkumulatorcellerne undersøges.

VEDLIGEHOELDELSE AF CARROSSERIET.

Vask. Man vasker Carrosseriet med største Omhu, navnlig i de første Maaneder, da Malingen i den første Tid let kan revne. Man maa ikke lade Vognen henstaa længere end højst nødvendigt med Snavs paa.

Kaleschen. Luk Kaleschen op og tag Tæpper og Hynder ud og rens disse. Mens Kaleschen er slaaet op, bør man banke den for Støv etc.

Man kan ogsaa vaske den af, hvis det er nødvendigt. Hvis den er plettet kan man tage Pletterne af med Sæbevand. Kaleschen maa være fuldstændig tør, inden den foldes sammen og forsynes med Overtræk.

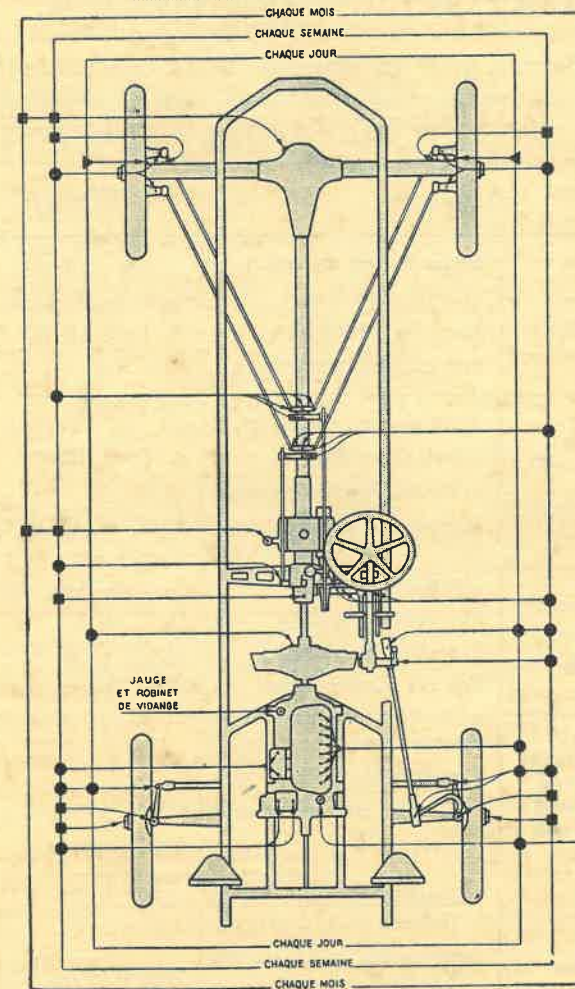
Carrosseri. Skrab aldrig tørt Snavs af, men blød det først op, hvorefter det let lader sig skylle af. Vask det derefter med en Svamp og tør efter med et Vaskeskind. Anbring Vognen i Skyggen under Rengøringen og anvend Vand af almindelig Temperatur.

Om Vinteren maa man passe paa at Vandet ikke fryser paa Malingen.

Brug hverken Benzin, Petroleum eller Sæbe til at tage de Pletter af, som ikke maatte være forsvunden under Vasken. De vil forsvinde, hvis man gnider let med en blød Klud, som er vædet med Linolie.

Læder. Gnid Læderet med en tør, ren Klud og derefter med en Klud, som er vædet med Linolie.

SMØRESKEMA.



Yderste Ramme hver Maaned.
Mellemste Ramme hver Uge.
Inderste Ramme hver Dag.

- AUTOMOBILOLIE.
- GEARKASSEOLIE.
- ▲ KONSISTENSFEDT.

FOREKOMMENDE UREGELMÆSSIGHEDER.

Vi har hermed givet en Oversigt over Uregelmæssigheder, som kan indtræffe. De Bogstaver, som er anført i højre Kolonne refererer til Oplysningerne paa modstaaende Side.

Aarsager:		Efterse:
Motoren starter ikke.	Benzinhanen er lukket ..	
	Daarlig Tænding	A. B. C. F. D. E.
	For svag Blanding	M. L. P. Q. K.
	For lav Kompression	S. U. T.
Motoren standser efter faa Omdrejninger.	Benzinhanen er lukket ..	
	Daarlig Tænding	A. B. C. D.
	For stærk Blanding (sjældent)	G. I.
	For svag Blanding	L. M. N. O. P. Q.
Uregelmæssig langsom Gang.	Daarlig Tænding	A. B. C. D.
	For stærk Blanding	G. H. I. J.
	For svag Blanding	M. N. O. P. Q.
	For lav Kompression	R. U. T.
Formindsket Kraft ved almindelig Hastighed.	Samme Aarsag som ovenfor	
	Tændrørene varmer paa Grund af manglende Kølevand	Fyld Køleren.
Motoren varmer unormalt.	Vandstanden for lav i Køleren	
	Smøreolien er af daarlig Kvalitet	Tøm Motoren, fyld frisk Olie paa.
	Oliemangel (kan foraarsage at Lejerne brænder fast)	Fyld op med Olie.
	Olien har afsat Kul i Kompressionskamrene ..	Meget sjældent, nødvendig Adskillelse af Motoren.
	Stenafsætning i Køleren ..	Rens med en Blanding af Potaske paa 30%/o.

AARSAGER OG HJÆLPEMIDLER.

Daarlig Tænding.		
A	Sodede Tændrør	Tag dem ud og rens med en Metalbørste.
B	Fordeleren snavset eller fugtig	Rens med Smergellærred eller tør den af med Vaskeskind.
C	Platinskruerne snavsede eller forbrændte	Rens med fint Smergellærred.
D	Platinskruerne ude af Indstilling	Reguler dem efter Tykkelsen af Læren, der findes paa Nøglen.
E	Kortslutning i Afbryderen ..	Efterse Ledningerne ved Afbryderen.
F	Ingen Strøm paa Akkumulatøren	Sæt i Gang ved Haandsvinget.
For stærk Benzinblanding. Frembringer Eksplosioner ved Udblæsning.		
G	Ventilen for ekstra Lufttilførsel lukket	Luk den successive op.
H	Carburatoren er for varm...	Aabn Forskriningen for kold Luft.
I	Niveauet er { Naaleventilen lukker daarligt for højt { Svømmeren utæt	Drej den nogle Omgange. Fjern Benzinen ved at lægge den i kogende Vand og lod den.
J	For stort Straalerør	Isæt et mindre.
For svag Benzinblanding. Frembringer Eksplosioner ved Carburatoren.		
K	Omdrejningshastigheden paa Krumtappen utilstrækkelig	Sæt i Gang ved Haandsvinget.
L	For kold Motor	Forsvinder saasnart Motoren er varm.
M	Ventilen for ekstra Lufttilførsel er aaben	Luk den helt.
N	Straalerøret er forstoppet ...	Rens det, men pas paa ikke at gøre Aabningen større.
O	Utætte Indsugningskanaler ..	Gaa alle Samlinger efter.
P	Niveauet { Naaleventilen sidder fast er for lavt { Luft i Benzinrøret	Løft den. Løft Naalen saa Benzinen løber over.
Q	Vand i Benzinen	Rens Benzinfilteret under Carburatoren og lad Benzinen løbe over.
For lav Kompression.		
R	Ventilerne forbrændte	Det er nødvendigt at demontere Ventilerne for at rens, afslibe eller indstille dem.
S	Ventilerne hænger	
T	Ventilen bærer ikke i Ventil sædet	
U	Ventilløfterne ude af Indstilling	

VEDLIGEHODELSE

af den elektriske Installation.

Det som nærmest skal fornyes er: Sikringer og Kul, og Fornyelsen kan ske uden Værktøj.

Dynastart. I Tilfælde af at Dynastarten er snavset, rens da Kollektøren med meget fint Smergellærred mens den løber rundt. Naar Kullene er slidt indtil 1 Millimeter paa Forkobringen, skal de erstattes med nye. Kullene skal spille frit i deres Foring. Efterse at alle indvendige og udvendige Forbindelse er fastspændt.

Akkumulatorbatteri. Man maa ikke aflade sin Akkumulator under 10,5 Volt. Sørg altid for at Pladerne er fuldstændig dækket af Vædske. Ved at indfedte Forbindelserne, undgaar man, at disse tæres af Syre.

Undersøg Akkumulatorens Stand og paase, at Vædskens Vægtfylde er:

- a. 1,3 svarende til 28° Beaumé ved fuld Opladning.
1,16 — — 24° — — ved Afladning.
- b. Efter Fuld Opladning bør Akkumulatoren have 14,5 Volt, hvilket man kontrollerer ved at anbringe et Voltmeter ved de to Poler. Afladningen bør ikke gaa under 10,5 Volt.

Hvis der efter en lang Stilstand viser sig en hvid Vædske, skal man oplade Batteriet ved at lade Dynamoens arbejde langsomt, indtil Vædsken holder 28° Beaumé. Ved fortsat Stilstand skal Batteriet fyldes op med destilleret Vand. Naar man igen tager det i Brug, og hvis det har været for stærkt afladet, maa det oplades langsomt i tyve Timer, indtil Vædsken maaler 28° Beaumé.

Naar man skruer Propperne af Cellerne, maa man undersøge, om der findes Spor af hvide Pletter paa Pladerne. I saa Fald er Batteriet sulfateret og maa efterses af en Specialist.

II.

VOGNENS BRUG.

Igangsætning af Motoren. Forinden man sætter Motoren i Gang, maa man undersøge, at al Smøring er i Orden, og at Benzinbeholderen og Køleren er fyldte.

Man gaar frem som følger:

1. Benzinhanen aabnes saaledes, at der er Tilførsel til Carburatoren.
2. Undersøg at Gearstangen staar i Frigear og at Haandbremsen staar til.
3. Haandspeederen paa Styresøjlen anbringes i Midterstilling, som vist paa Tegningen. Luk Haandtaget for ekstra Luft.
4. Træd ned paa Selvstarterpedalen og slip den atter, saasnart Motoren er i Gang. Flyt langsomt Haandtaget for ekstra Luft hen paa »Marche«.

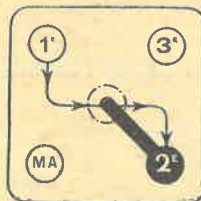
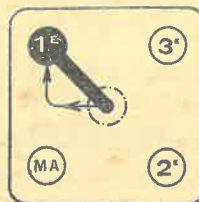


Kørsel om Vinteren. Efter Igangsætningen venter man, til Motoren er varm, inden man kører med Vognen. Lad den gaa i nogle Minutter med faa Omdrejninger, saaledes at Motoren og Olien bliver varmet langsomt op, man undgaar herved samtidig at Kølevandet fryser, hvilket forårsager Kølersprængning.

Starten. Ved Starten trykker man Koblingspedalen (venstre Pedal) helt ned og anbringer Gearstangen i første Gear, løser Haandbremsen og slipper Koblingspedalen langsomt samtidig med, at man med højre Fod trykker svagt paa Fodspeederen.

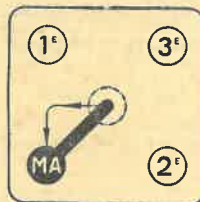
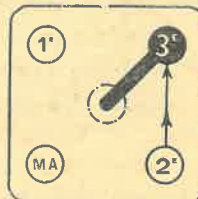
Gearskiftningen. Naar Gearstangen staar lodret og kan bevæges paa tværs af Vognen, er den i Frigear.

Første Gear. For at indsætte første Gear fører man Stangen helt til venstre og derefter helt frem under Iagttagelse af ovenstaaende Forskrifter før Starten.



Andet Gear. Tryk Koblingspedalen ned, træk Gearstangen tilbage fra første Gear ind i Frigear, derefter til højre og helt tilbage, slip Koblingspedalen langsomt, samtidig med at man med højre Fod trykker let paa Fodspeederen.

Tredie Gear. Tryk Koblingspedalen ned, skub Stangen lige frem og slip Koblingspedalen og tryk samtidig let paa Fodspeederen.



Bak. Tryk Koblingspedalen ned, før Gearstangen til venstre og derefter tilbage, slip Koblingspedalen og tryk samtidig let paa Fodspeederen. Før aldrig Gearstangen i Bak, naar Vognen er i Fart fremad.

Manøvrer aldrig med Gearstangen uden at have traadt ned paa Koblingspedalen. For at skifte fra et højere Gear ned til et lavere, maa man foretage de samme Manøvrer, som ved at skifte fra et lavere til et højere. Sørg dog altid for, at Vognens Hastighed er gaaet ned i Forhold til det Gear, man ønsker at indføre.

Regulering af Hastigheden. Man regulerer Vognens Hastighed ved med højre Fod at trykke paa Fodspeederen. Største Hastighed naas, naar Fodspeederen er traadt helt ned.

Brugen af Bremsene. Bremsene skal manøvreres blødt for at opnaa mindre Hastighed eller Standsning. De bratte Standsninger er altid skadelige paa Grund af de unormale Anspændelser de paafører saavel Maskineriet som Gummiringene. I Almindelighed er det at foretrække at mindske Farten gennem Benzintilførslen og kun benytte Bremsene ved fuldstændigt Stop eller ved uventede Forhindringer.

Brug Fodbremsen til Bykørsel.

Betragt Haandbremsen som et virksomt Hjælpemiddel, som De kan bruge i Tilfælde af uforudsete Hændelser og til Afbremsning, naar Vognen staar stille. Bremsstangen bevæges bagud. En Tandbue standser den paa det Sted, hvor den stilles. Fjederhaandtaget paa Bremsstangen sætter Dem i Stand til at frigøre den, naar det behøves.

Naar man kører ned ad lange Bakker paa Landevejen, kører man med Gastilførslen lukket, d. v. s. uden at træde paa Fodspeederen og med Gasreguleringshaandtaget paa Rattet i øverste Stilling. For at Bremsene kan køles af, benyttes de to Bremses skiftevis, men kun hvis Vognen løber for hurtigt ned ad Skraaningen.

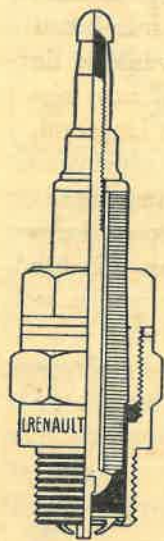
Brug Bremsen stødvis for at forhindre for stærk Op-
hedning, som fremkommer ved stadig Opbremsning.

Hvis man skal standse under Kørslen, slipper man
først Fodspeeren, træder Koblingspedalen og dernæst
Bremspedalen ned. Naar Vognen er standset, sætter man
Gearstangen i Frigear, spænder Haandbremsen og slipper
Brems- og Koblingspedalerne.

Inden man gaar fra Vognen, tager man Nøglen fra det
elektriske Lys og lukker for Benzinhanen.

RENAULT TÆNDRØR.

Den 10 HK RENAULT leveres med Renault Tænd-
rør, som vi fabrikkerer i store Mængder paa vore Fabriker.



Dette Tændrør leveres med Mica Isola-
tion, som gør det uimodtageligt for Stød
og for Varme. Det er derfor praktisk talt
ikke til at slaa i Stykker.

Det kan heller ikke oxydere, Gnisterne
springer fra Nikkelspidsen til et Broncerør,
denne Ejendommelighed gør, at det er
uopslideligt.

Det kan ikke bringes ud af Regulering,
fordi dets Montering er baseret paa en
konstant Centrering til Nikkel-Elektroden
og samtidig paa en virksom Beskyttelse af
denne indvendigt i et stort Kammer.

Endelig er det meget nemt at rense,
fordi man kun behøver at aftage Røret,
hvilket ikke bringer det ud af Regulering.

III.

RAAD TIL BEGYNDERE.

Motorens Gang. Fyld aldrig mere Olie i Motoren
end foreskrevet; hvis der er for megen Olie, risikerer man,
at Plejstængerne dypper i Olien. De vil derved foraar-
sage stærk Røg, og hvad der er værre, Tilsodning af Eks-
plosionskamrene og Tændrørene.

Om Sommeren skal man sørge for at Forskrningen
for Tilførsel af kold Luft paa Carburatoren holdes aaben.
Hvis denne holdes lukket, kan det forårsage en Formind-
skelse af Kraften.

Derimod om Vinteren skal man holde denne Forskru-
ning lukket, i alle Tilfælde indtil Motoren er opvarmet.

Hvis Motoren under Starten ikke er helt opvarmet, kan
det hænde, at den slaar ud i Carburatoren, man lukker da
successive Ventilen for ekstra Lufttilførsel, indtil man op-
naar en regelmæssig Gang. Derefter aabner man langsomt,
efterhaanden som Motoren opvarmes.

En altfor langsom Gang kan fremkalde manglende
Benzintilførsel til Motoren, luk Ventilen for ekstra Luft-
tilførsel, og derefter, naar De sætter Hastigheden op, luk
Ventilen op, som beskrevet ovenfor.

Lige Vej. Undgaa saa vidt muligt at køre paa de to første Hastigheder. Start paa første Gear, gaa derefter over til andet og saa til tredie, og lad den køre paa dette Gear. De regulerer Hastigheden ved Fodspeeren, idet De maa passe paa ikke at gaa under 15 km i Timen, da en Genoptagelse af Hastigheden er besværlig og anstrenger Plejstænger og Krumtapsakslen. Hvis der skal køres under 15 km i Timen, tilraades det at benytte et lavere Gear.

Stigning. Naar Hastigheden aftager ved en temmelig stærk Stigning, venter man, indtil Hastigheden svarer til det lavere Gears, og Motoren gaar med sin normale Hastighed, og derefter skifter man. Slip straks Koblingspedalen og trød paa Fodspeeren, for at faa Motoren bragt til sin normale Hastighed.

Ned ad Bakke. Man maa aldrig træde Koblingspedalen ned ved Kørsel ned ad Bakke. Luk for Gassen ved at slippe Fodspeeren og ved at lukke Gasreguleringshaandtaget. Paa meget lange og meget stejle Bakker (Bjergegne) kan man, for at spare paa Bremserne, sætte Gearstangen i første eller andet Gear. Motorens Modstand vil da være en virksom Bremse. Man maa dog aldrig skifte fra et højt til et lavere Gear under Kørslen ned ad Bakken, men maa standse Vognen helt op mens denne Manøvre foretages.

Sving. Tag Farten af i Svingene ved at lukke for Gassen, men der maa ikke kobles ud. Naar Svinget er overstaet giver man langsomt Gas, indtil Motoren har naaet den ønskede Hastighed.

IV.

OPBEVARING AF VOGNEN.

Hvis Vognen skal henstaa i længere Tid uden at køre, er det nødvendigt at tage følgende Forholdsregler:

1. Undersøg Akkumulatorens Tilstand og oplad den, hvis det er nødvendigt (se Pag. 16).
2. Aftag Kølerdækslet og Kølerproppen for Aftapning mens Motoren gaar langsomt.
3. Naar Vandet er løbet af Køleren, lukker man for Benzinhanen, og Motoren vil gaa i staa, naar Carburatoren er tom.
4. Anbring Kølerdækslet og Kølerproppen paa Plads igen, efter at have overbevist Dem om, at alt Vand er løbet ud.
5. Lad Motoren blive kold og tag derefter Ventildækslerne ud og indfedt Ventilerne for at de ikke skal oxydere.
6. Man sprøjter nogle Draaber Petroleum ind i hver Cylinder og drejer nogle Omgange paa Haandtaget, man forhindrer derved at Stempelringene sætter sig fast. Skru derefter Ventildækslerne paa igen.
7. Pas paa, at Ringene er normalt oppumpede eller hæv Hjulene fra Jorden og anbring Deres Vogn paa et tørt Sted, dæmpet belyst over det hele.

