

NILS RÖING

**Löstagbara "Baltic" båtmotorn :
bruksanvisning ; Losnehmbarer
Aussenbootmotor "Baltic"**

Stockholm
1913

EOD – Miljoner böcker bara en knapptryckning bort. I mer än 10 europeiska länder!



Tack för att du väljer EOD!

Europeiska bibliotek har miljontals böcker från 1400-till 1900-talet i sina samlingar. Alla dessa böcker går nu att få som e-böcker – de är bara ett musklick bort. Sök i katalogen från något av biblioteken i eBooks on Demand- nätverket (EOD) och beställ boken som e-bok – tillgängligt från hela världen, 24 timmar per dag och 7 dagar i veckan. Boken digitaliseras och blir tillgänglig för dig som e-bok.

EOD bokens fördelar!

- Få samma utseende och känsla som med originalet!
- Använd ditt standardprogram för att läsa boken på skärmen, zooma och navigera genom boken.
- Skriv ut enstaka sidor eller hela boken.
- *Sök:* Använd fulltextsökning för enskilda fraser.
- *Klipp & klistra:* Kopiera bilder och delar av texten till andra applikationer (t.ex. ordbehandlingsprogram).

Villkor för användning

Genom att använda EOD-tjänsten accepterar du de villkor som ställs av biblioteket som äger den aktuella boken.

- Villkoren på svenska: <http://books2ebooks.eu/odm/html/nls/sv/agb.html>

Fler e-böcker

Redan nu erbjuder 30 bibliotek från 12 europeiska länder denna service.

Mer information finns tillgängliga via <http://books2ebooks.eu> alla boken.

- <http://search.books2ebooks.eu/>

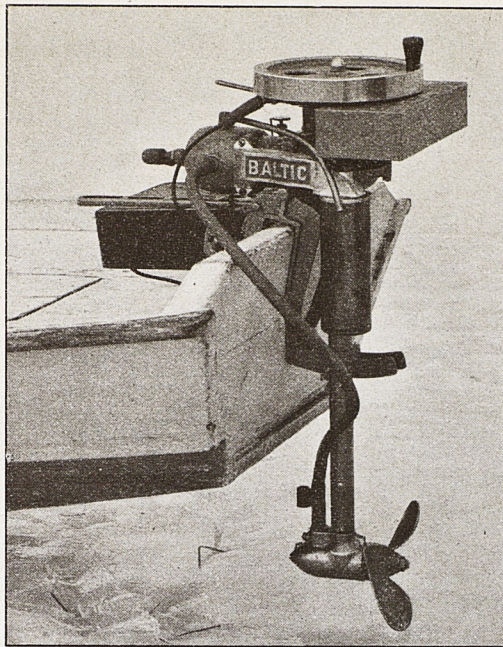
NILS RÖING

Box

STOCKHOLM



Löstagbara "Baltic" Båtmotorn.



Denna löstagbara utombordsbåtmotor, som är encylindrig och af tvåtaktsystem, utvecklar $2\frac{1}{2}$ hästkrafter och kan anbringas på hvarje rodd- som segelbåt. »Baltic»-motorn är till alla delar af svensk konstruktion och arbete, samt tillverkad af särdeles erfarna fackmän.

Bruksanvisning.

Cylindern är af fint och motståndskraftigt specialgods och omgifven af en kylmantel, genom hvilken kylvattnet cirkulerar.

Kolfven består af samma fina material som cylindern.

Vefstaken är af brons med vefstakslagret af bästa lagermetall. Kannbulten är ihålig samt framställd af bästa verktygsstål.

Förgasaren är af enkel konstruktion och lätt justerbar.

Tändningen är elektrisk och den enklast möjliga.

Ljuddämparen är af mässing och belägen å maskinens baksida under motorn.

Svänghjulet är förnickladt och är mycket lätt att aftaga.

Benzinbehållaren befinner sig under svänghjulet och rymmer tillräckligt med benzin för 4 à 5 timmars gång.

Drifaxeln är förenad med motorn på så sätt, att den kan höjas eller sänkas allt efter båtens höjd från vattenytan.

Propellern är af brons och har en diameter af 225 mm.

Fästet är af stål och försedt med två klämskrufvar, samt är inställbart och kan anpassas efter båtens form.

Smörjningen. Man hopblandar 25 liter benzin med 1 liter bästa smörjolja. Blandningen omskakas först väl och hälls därefter i benzinbehållaren.

Farten är beroende af båtens storlek och konstruktion. En 15 à 18 fots roddbåt framdrives med c:a 5 knops fart.

Igångsättningen sker utomordentligt säkert och lätt, och sker samma genom att hastigt vrida svänghjulet »öfver kompressionen», sedan man inställt tändningsarmen i det markerade läget för »framåt». Önskar man att motorn skall arbeta för back, ställes tändningsarmen på läget »back» och svänghjulet kringvrides åt motsatt håll, då motorn genast går back.

»Baltic»-motorn väger c:a 25 kg. och levereras komplett till ett pris af **Kr. 325**. Leveransen sker af fabrik fritt banvagn Söderbärke.

STOCKHOLM
1870

STOCKHOLM

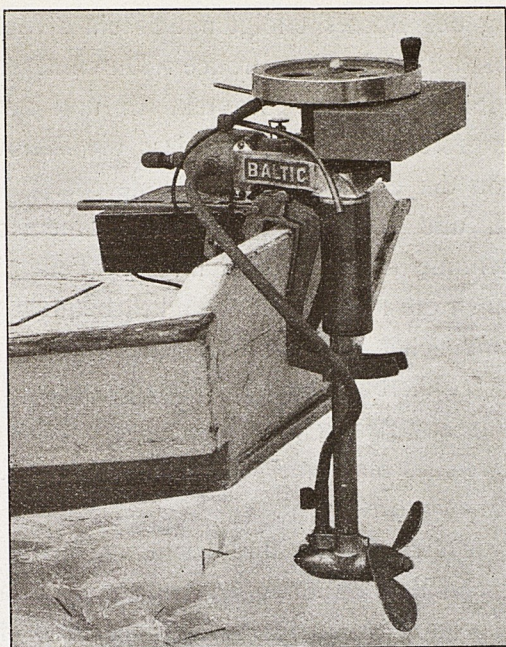


NILS RÖING

POSTFACH

STOCKHOLM.

Losnehmbarer Aussenbootmotor „Baltic“.



Dieser Motor entspricht den höchsten Anforderungen, die man in Bezug auf Dauerhaftigkeit, Zuverlässigkeit, Betriebssicherheit, Einfachheit etc. stellen kann. Zur Verwendung gelangt nur das allerbeste Material, und auf sorgfältigste Ausführung auch des kleinsten Teiles wird streng geachtet. Es kann mit Bestimmtheit behauptet werden, dass der „Baltic“-Motor von keinem anderen Fabrikate übertroffen wird.

Da ja die Konstruktion eines Aussenbootmotors heute in Sportkreisen bereits allgemein bekannt ist, erübrigt es sich, eine ausführliche Beschreibung des Motors zu geben. Ich beschränke mich daher darauf, im Nachstehenden nur kurz einige Anhaltspunkte zu geben.

Der Motor hat einen Cylinderdurchmesser von 70 mm. und entwickelt $2\frac{1}{2}$ P. S. bei einer Tourenzahl von 900 Umdrehungen in der Minute. Schlaglänge 70 mm.

Der Cylinder ist aus feinem und widerstandskräftigem Specialguss hergestellt und ist von dem Kühlmantel umgeben.

Der Kolben besteht aus dem gleichen vorzüglichen Material, wie der Cylinder und ist mit doppelten Kolbenringen versehen.

Die Kurbelstange besteht aus Phosphorbronze, das Kurbelwellenlager aus bestem Antifrikationsmetall.

Der durchlochte Kolbenzapfen ist aus Werkzeugstahl hergestellt, gehärtet und genau eingeschliffen.

Die Kurbelwelle besteht aus bestem Schmiedestahl.

Das Kurbelgehäuse ist aus bester Phosphorbronze.

Der Schalldämpfer ist aus Messing. Er ist auf der Rückseite der Maschine angebracht und liegt unter der Bootreling.

Das Schwungrad kann leicht durch eine einfache Manipulation abgenommen und wieder angebracht werden. Durch dasselbe wird ein langsamer und stets gleichmässiger Gang des Motors erzielt.

Der Benzinbehälter, welcher einen für ca. 4 Stunden ausreichenden Benzinvorrat aufnehmen kann und mit Filter versehen ist, ist unter dem Schwungrad angebracht.

1913



Von der Treibwelle, welche je nach Bedarf gehoben oder gesenkt werden kann, wird die Kraft zur Propellerwelle übertragen durch 2 kon. Zahnräder aus gehärtetem Stahl. Die Zahnräder und die Propellerwelle werden von einer mit konsistentem Fett gefüllten Broncekapsel umschlossen. Die Steuerung des Bootes erfolgt mittels eines Metallhebels.

Der Propeller (sogen. „Weedless“ Typ) ist aus Bronze. Durchmesser 225 mm.

Die Befestigungsanordnung (Stahl) ist äusserst praktisch und zwar derart konstruiert, dass der Motor jederzeit derart eingestellt werden kann, dass die Treibwelle rechtwinklig zur Wasseroberfläche steht, unberührt von der Stellung des Hinterstevens.

Die Zündung erfolgt elektrisch und zwar mittels Trockenelementes und Induktor, Zündstift und Leitungskabel. Die Vorrichtung ist gut isoliert und vor Feuchtigkeit geschützt. Sie lässt sich leicht regulieren, sodass man die Fahrtgeschwindigkeit bequem erhöhen oder vermindern kann. Der Motor kann leicht und sicher für Vor- oder Rückwärtsgang eingestellt werden.

Der Vergaser ist einfach, leicht regulierbar und äusserst zuverlässig.

Die Schmierung erfolgt durchaus zuverlässig und ausreichend, dabei aber sehr ökonomisch, da von dem Schmiermaterial, als welches man eine Mischung von 25 Liter Benzin und 1 Liter feinstem Schmieröl verwendet, nichts verloren geht.

Die Ingangsetzung geschieht äusserst sicher und leicht. Jenachdem der Motor vor- oder rückwärts arbeiten soll, stellt man den Zündungsarm in die für „framåt“ („vorwärts“) oder „back“ („rückwärts“) markierte Lage und dreht das Schwungrad schnell nach rechts resp. links.

Die Fahrtgeschwindigkeit des Bootes beruht auf der Grösse und Konstruktion des letzteren. Ein normales Ruderboot von 15—18 Fuss kann mit ca. 6 Knoten gehen.

Das Gewicht des Motors beträgt ca. 25 Kg.

Der „Baltic“-Motor wird zu einem Preise von **Schw. Kr. 325:** — f. o. b. Stockholm geliefert.



www.books2ebooks.eu