

# INSTRUCTIONS

---

de SERVICE et  
MANUEL D'ENTRETIEN  
pour les

Utilisez  
exclusivement



**CYCLOMOTEURS**  
**FLANDRIA**  
**EURO - EUROLUX**  
avec MOTEUR M 48.02

Une production des USINES  
**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
s.p.r.l. ZEDELGEM (Belgique)

R.C. Bruges 247.97

C.C.P. 850.01

Tél. 050/294.61 (10 lignes)



Société Française des Etabl.

**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
WARNETON (59 France)

R.C. Lille 56 B 61

C.C.P. 26.76.14

Tél. 22 et 26 à Deulémont



# INSTRUCTIONS

---

de SERVICE et  
MANUEL D'ENTRETIEN  
pour les

**CYCLOMOTEURS  
FLANDRIA  
EURO - EUROLUX**  
avec MOTEUR M 48.02

Une production des USINES  
**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
s.p.r.l. ZEDELGEM (Belgique)

R.C. Bruges 247.97

C.C.P. 850.01

Tél. 059/294.61 (10 lignes)

Société Française des Etabl.

**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
WARNETON (59 France)

R.C. Lille 56 B 61

C.C.P. 26.76.14

Tél. 22 et 26 à Deulémont



**Cher usager « FLANDRIA »**

Votre rêve est enfin réalisé ! Vous êtes à présent, comme plusieurs centaines de milliers d'autres, l'heureux possesseur d'un cyclomoteur « FLANDRIA ».

Nous vous remercions de nous avoir témoigné, par votre acquisition, une grande confiance qui est motivée, nous en sommes persuadés, par la renommée de nos productions.

Tous nos efforts tendent à vous donner entière satisfaction et à vous conserver dans cette catégorie d'usagers qui sont enchantés de leur cyclomoteur et qui, par une utilisation judicieuse, tirent de leur moteur le meilleur rendement en lui assurant un maximum de longévité.

Nous avons voulu, pour ce faire, vous aider par le présent manuel d'utilisation qui vous permettra de traiter et de soigner au mieux votre moteur Flandria. Notre expérience prouvée dans le domaine de la fabrication des cyclomoteurs nous a permis de créer



un moteur dont la simplicité de conception a éliminée toutes difficultés d'utilisation et d'entretien

Vous attendez de votre cyclomoteur : robustesse, puissance et sureté. Faut-il encore que vous sachiez comment cultiver et entretenir les qualités que possèdent au départ nos fabrications.

Que ce manuel soit votre vade-mecum. Ayez-le continuellement à votre disposition afin de pouvoir vous y référer à tout moment. Si vous respectez scrupuleusement ses enseignements, votre cyclomoteur « Flandria » deviendra votre compagnon de route sûr et fidèle qui ne vous trahira jamais.

Nous sommes néanmoins toujours à votre service et à votre disposition afin que vous puissiez en tirer plaisir et satisfaction.

Vos bien dévoués.

**A. CLAEYS - FLANDRIA**

s.p.r.l.

## TABLE DES MATIERES

---

I.	Instruments et organes de contrôle . . . . .	5
II.	Instructions de mise en route . . . . .	7
	1. l'Approvisionnement en carburant . . . . .	7
	2. Les pneus . . . . .	8
	3. Les freins . . . . .	9
	4. Bon fonctionnement de l'éclairage Av. et Ar. Euro - Eurolux . . . . .	9
	5. Les chaînes . . . . .	10
	6. La courroie en V. . . . .	11
III.	La mise en route . . . . .	12
	a) Démarrage . . . . .	12
	b) Le roulage . . . . .	13
	c) L'arrêt . . . . .	14
IV.	Entretien . . . . .	15
V.	Défectuosités . . . . .	19
VI.	Données techniques . . . . .	20

## INSTRUMENTS ET ORGANES DE CONTROLE

Prenez place sur votre cyclo et familiarisez-vous avec les diverses particularités des instruments et organes de contrôle.

Que commandez-vous au pied ?

— Pédales :

vous vous en servez pour rouler en vélo et pour la mise en route voir ce chapitre.

Que commandez-vous à la main ?

— A gauche sur le guidon :

poignée pour frein arrière  
levier démarrage  
timbre

— A droite sur le guidon :

poignée pour frein avant  
poignée gaz  
choke  
et

pour Eurolux

commutateur permettant  
allumage lumière  
contact arrêt  
bouton avertisseur

pour Euro

bouton sur projecteur  
allumage lumière  
contact arrêt

A droite sous le carter de chaîne

levier de robinet essence

flèche vers le bas = ouvert

flèche vers le haut ou vers l'arrière = fermé

Le N° du cadre est placé sur une plaquette fixée sur la tête du cadre.

Le N° du moteur sur une plaquette du type sur carter gauche avant du bloc moteur.



## INSTRUCTIONS DE MISE EN ROUTE

Avant la mise en marche il faut contrôler :

- la quantité d'essence
- l'état et la pression des pneus
- le fonctionnement des freins Av. et Ar.
- l'éclairage Av. et Ar.
- les chaînes
- la courroie en V.

### L'Approvisionnement en carburant

En mettant 2,8 l de carburant vous avez rempli le réservoir. Le robinet d'essence est ouvert flèche en bas, fermé flèche à l'avant ou à l'arrière.

Nous recommandons une huile de 1ere qualité spéciale pour 2 temps dans une proportion de 1/25.

Pour autant que vous n'avez pas employé de l'huile automélangeante il vous faudra au préalable dans un fût préparer ce mélange.

Il est important de respecter les proportions.

En plus il vous faut de l'essence et de l'huile pures, bien les mélanger et en remplissant le réservoir employer un entonnoir à fin tamis.

Ne mettez jamais de l'huile non automélangeante ni de l'essence séparément dans votre réservoir !

## Les pneus

En y apportant un soin particulier vous vous assurez une bonne tenue de route. Pour vous aider trouvez ci-dessous un tableau de pressions et de charges autorisées.

Pression	Charge
1,8	74
1,7	70
1,6	66
1,5	63
1,4	60
1,3	56
1,2	53
1,1	50
1,0	47

### EXEMPLE :

Un cyclo équipé de pneu 23 x 200

poids du cyclomoteur	40 Kgs
doit transporter une personne de	80 Kgs
	<hr/>
Poids total	120 Kgs

Le poids par pneu est de :

- A l'avant  $4/10 = 4 \times 12 = 48$  Kgs
- A l'arrière  $6/10 = 6 \times 12 = 72$  Kgs

La pression par pneu sera donc :

- A l'avant de 1,0 Kgs/cm<sup>2</sup>
- A l'arrière de 1,7 Kgs/cm<sup>2</sup>

### **Les freins**

Ne roulez pas avec un cyclo où vous pouvez tirer les leviers de frein contre le guidon.

Sur le levier gauche et droit vous avez un écrou de réglage qui vous permet de régler la longueur du câble.

Réglez les freins toujours au plus rapproché vous obtenez ainsi un bon freinage. Il faut après essai de freinage vérifier que les roues tournent encore librement. En effet il est possible qu'après ce réglage un sabot frotte ce qui échaufferait le frein, créerait une usure prématurée et finalement une moins bonne assurance de freinage.

### **Bon fonctionnement de l'éclairage Av. et Ar.**

Pour votre sécurité ce point n'est pas négligeable et mérite votre attention.

## **A - Sur l'Eurolux :**

Vous avez sur le guidon un commutateur à levier 3 positions :

1. au milieu : lumières éteintes
2. vers la gauche : phare ou code
3. vers la droite : code ou phare.

La position vers la gauche ou la droite du phare ou du code dépend uniquement de la connection des fils. Dans les deux position la lanterne arrière doit être allumée.

## **B - Sur l'Euro :**

Le bouton se trouve sur le phare même

1. au milieu : lumières éteintes
2. vers la droite : éclairage
3. vers la gauche : arrêt du moteur.

Lorsque le bouton est tourné vers la droite le feu rouge arrière doit être allumé.

## **Les chaînes**

Tous les mois la tension de chaîne est à vérifier et si nécessaire ajustée.

La tension est obtenue par les tendeurs de chaîne. Avant de les serrer il faut débloquer les deux écrous de l'axe de roue.



La chaîne doit pouvoir être en son centre rapprochée de 10 mm minimum entre les deux chaînes. En négligeant cette précaution la durée vitale de la chaîne des pignons et des roulements s'en trouve diminuée.

Avant de rebloquer les écrous de l'axe de roue, vérifier l'alignement des chaînes. Graissez la chaîne d'entraînement hebdomadairement et la chaîne vélo tous les mois avec de l'huile fluide ou de la graisse à chaîne liquidifiée.

### **La courroie en V**

Celle-ci ne nécessite aucun entretien.

Sur un nouveau cyclo il s'avèrera nécessaire de la retendre au bout de quelques centaines de kilomètres. Ne donnez pas surtout trop de tension.

Il suffira de vérifier si vous pouvez rapprocher en leur centre les deux courroies de 10 mm. Une trop forte tension abîmera les paliers, une trop faible provoquera un patinage.

Pour obtenir cette tension, déserrer les boulons de fixation à la plaque moteur, la connection du tuyau échappement et basculer ensuite le moteur vers l'avant jusqu'à ce que l'on obtient la tension nécessaire. Resserrer les boulons en vérifiant que la courroie en V soit correctement alignée.



## LA MISE EN ROUTE

### A - Démarrage

#### 1. moteur froid ou tiède

- ouvrir robinet essence et mettre le cyclo sur béquille.
- prenez place à gauche ou à droite du cyclo.
- enfoncer la manette de chocke sur la poignée tout en coupant les gaz.
- tirer le levier du starter sur votre gauche et donner un coup de pédale vigoureux.  
Si le moteur n'a pas pris recommencer.
- aussitôt que le moteur tourne lacher le levier du starter et donner doucement du gaz.  
N'ouvrez pas trop vite les gaz le moteur s'étoufferait. Ne démarrez jamais plein gaz.

#### 2. moteur très froid (gel)

- dans ce cas nous conseillons la mise en route en roulant.
- vous pédalez normalement. Aussitôt que vous avez une certaine vitesse fermer le chocke et

le levier starter. Continuez à pédaler jusqu'au démarrage du moteur.

- lacher le levier starter, démarrer en augmentant doucement les gaz.

### 3. moteur chaud ou très chaud

- Vous procédez comme avec moteur tiède ou froid mais il ne faut pas employer la manette.

## **B - Le roulage :**

- Aussitôt le moteur enclenché et que vous donnez plus de gaz, le véhicule avancera du fait que par l'augmentation des nombres de tours l'embrayage fonctionne.

Cette manoeuvre est donc totalement automatique.

Pour diminuer la vitesse en roulant il suffit de diminuer les gaz et le moteur tournera moins vite.

- Pendant la période de rodage (500 Kms) il est à conseiller de ne pas donner plein gaz ; donner et couper les gaz brutalement est néfaste.
- En côte forte l'embrayage commencera par patiner pour s'arrêter de soi-même. En aidant le moteur en pédalant lorsque l'embrayage com-

mence à patiner (audible par une augmentation des tours moteurs), vous évitez l'arrêt.

- En descente et si les circonstances l'autorisent, vous pouvez faire roue libre, diminuer d'abord la vitesse et couper le moteur. Pour redémarrer il vous suffira de tirer doucement sur le levier de starter pour remettre le moteur en marche. Nous vous conseillons de la faire à vitesse réduite.

#### CONSEILS :

- Roulez toujours les pneus bien gonflés.
- Employez de préférence le frein arrière, fermez toujours le robinet d'essence pour garer.

#### **C - L'arrêt :**

- Pour arrêter complètement votre véhicule, coupez les gaz ensuite freinez à l'avant ou à l'arrière ou les 2 en même temps.
- L'arrêt du moteur est obtenu sur l'Eurolux en appuyant sur le bouton du commutateur. Sur l'Euro en tournant le bouton lumière vers la gauche.

## ENTRETIEN

- Tous les 2.000 Kms il faut décalaminer l'échappement et le cylindre. Il ne faut pas démonter pour cela le moteur. Faites-le faire par un homme de métier.
- tous les 4.000 kms il faut décalaminer cylindre, culasse et piston. A la rigueur l'intérieur du pot échappement (exclusivement à exécuter par votre agent).
- nettoyer régulièrement partie cycle et moteur. Vérifier la pression des pneus toutes les semaines.
- vérifier régulièrement s'il n'y a pas des boulons ou écrous débloqués par les vibrations.
- les parties qui sur un vélo normal doivent également être graissées, méritent régulièrement votre attention périodique.
- annuellement graisser les deux axes de moyeu.
- nettoyer régulièrement la bougie en vérifiant la distance des électrodes.
- le filtre à air doit être nettoyé tous les 500 à 1.000 kms dans de l'essence pure ; avant de le replacer laisser y tomber quelques gouttes d'huile.



- le palier de la poulie en V doit lors d'un emploi journalier être hebdomadairement graissé. A cette fin il y a à gauche de l'axe pédalier un graisseur.
- la courroie en V nécessite aucun entretien. Il suffira de temps à autre d'en vérifier la tension. Ne serrez pas trop fort ce qui abîmerait les paliers, une courroie trop souple la fait patiner.
- contrôlez périodiquement l'ajustement des organes de commandes (câbles) ; pendant la période de rodage des diverses pièces il se peut qu'ils soient déréglés.
- attention !  
Ne réglez pas le moteur en marche stationnaire car un moteur ainsi réglé donnera un réglage trop élevé pour moteur chaud avec comme résultat que le moteur, véhicule à l'arrêt, a tendance de vouloir le faire avancer.
- décalaminer le cylindre et l'échappement est une chose qui doit se faire régulièrement si l'on veut disposer de la puissance totale du moteur. La plupart des charbons se trouvent sur la partie supérieure du piston et la lumière d'échappement cylindre. Pour l'enlever il faut démonter la culasse et le pot échappement.



En mettant le piston au point mort, haut, la calamine peut être enlevée avec un objet contondant. En laissant le piston dans cette position vous pouvez de la même façon l'éliminer dans la lumière d'échappement.

Le nettoyage de la culasse se fait de la même façon. Le remontage doit être soigné surtout le serrage des boulons.

- la bougie doit être démontée tous les 1.000 à 1.500 Kms pour nettoyage (avec brosse métallique) et ajustement des électrodes entre 0,4 et 0,45 mm de distance.
- n'oubliez pas de remettre le joint de bougie au montage.

Ayez toujours une clef à bougie et une bougie de réserve sous la main.

- pour nettoyer le carburateur il faut démonter d'abord le filtre à air. Le carburateur doit être complètement démonté et, chaque pièce rincée dans de l'essence pure. Soufflez le gicleur. N'oubliez pas le filtre et le tamis essence.

Remontez le tout ensuite soigneusement.

De préférence montez des nouveaux joints.

## IMPORTANT :

ne piquez jamais le gicleur avec une aiguille ou autre objet pointu cela n'apporte que des dégâts.

- il est à recommander de soigner l'extérieur de votre cyclo et de votre moteur. Le moteur doit être débarbouillé régulièrement de toutes traces d'huile et de boue. Portez votre attention surtout aux arrêtes de refroidissement du cylindre et de la culasse.

Les parties émaillées peuvent être très bien protégées par du polisch ou de la cire, les parties chromées par un produit antirouille tel que vaseline ou huile très fluide etc...

## DEFECTUOSITES

La plupart d'entre elles proviennent de négligence ou de mauvaises manoeuvres.

Ci-dessous les défauts usuels avec les causes :

### 1. Moteur ne démarre pas

- robinet essence fermé
- réservoir vide
- bougie encrassée ou mal réglée.

### 2. Le moteur refuse brusquement de tourner

- plus d'essence
- calamine entre les électrodes.

### 3. Moteur manque de puissance

- gicleur bouché
- allumage dérégulé
- alimentation insuffisante (tamis sale)
- freins trop serrés
- courroie V. trop dure ou trop souple
- calaminage lumière échappement et pot

### 4. Le moteur tourne en 4 temps

- filtre à air sale
- trop essence (ouverture gicleur)
- flotteur et aiguille déréglés
- trop de calamine tuyau échappement et pot.

## DONNEES TECHNIQUES

### Type M. 48.02 (45 Kms/h)

Moteur 2 Temps, 1 cylindre refroidi air, membrane d'admission.

Cylindre	:	48 cc
Alésage	:	40 mm
Course	:	38 mm
Compression	:	8/1
Puissance	:	2,3 CV à 5.000 T/min.
Cylindre	:	fonte perlite a 2 canneaux transfert
Culasse	:	démontable sans joint
Piston	:	aluminium a 2 segments
Vilebrequin	:	monté sur 2 roulements à billes
Bielle	:	pied bielle sur cage à roulement tête bielle buselure bronze
Carburateur	:	Encarwi A 21 avec silencieux d'aspiration Gicleur rodage 60 Gicleur normal 58

- Graissage : moteur mélange 2 temps  
1/25 ou suivant prescription fabricant d'huile  
roue libre : huile vélo très fluide  
axe braquet : graisse  
chaîne : graisse spéciale à chaîne  
fourche : graisse
- Embrayage : centrifuge à disque sur vilebrequin
- Allumage : volant magnétique avec bobine  
éclairage 6 V. 17W. Tournant à droite  
préalumage 2 à 2,2 mm. distance  
rupteurs 0,40 mm
- Eclairage : **EURO**  
6 V. 15 W. ampoule phare  
6 V. 2 W. ampoule feu rouge
- EUROLUX**  
6 V. 15/15 W. phare  
6 V. 2 W. feu rouge
- Bougie : Bosch W 240 T 1  
distances electrodes 0,5 mm



Entrainement primaire : Courroie en V.

Secondaire chaîne vers roue arrière

1/2 x 3/16 x 100 maillons

Chaîne pédalier : 1/2 x 1/8 Ø rouleau

7,8 mm - 94 maillons

Rapport transmission :

Primaire 1/3,60

Secondaire 1/4

Réduction total 1/14.40

Capacité réservoir : 2,8 sans réserve.

Pneus : 23 x 200.

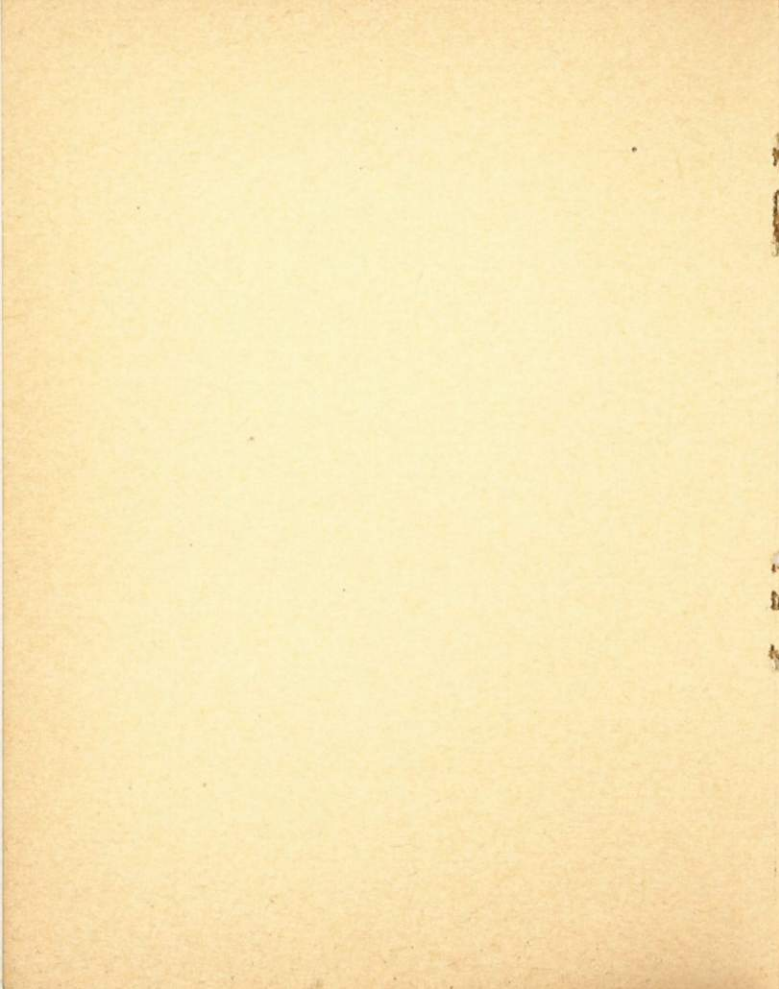
Poids : Euro : 38 Kgs.

Eurolux : 38,5 Kgs.

Sous réserve de modifications techniques.

6  
7  
8

9  
10  
11



# HANDLEIDING

---

voor de **BEDIENING**  
en het **ONDERHOUD**  
van de

Gebruikt  
uitsluitend

**B R O M F I E T S E N**  
**F L A N D R I A**  
**E U R O - E U R O L U X**  
met **MOTOR**  
M 48.01 - M 48.02



Produkten van de Fabrieken  
**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
p.v.b.a. **ZEDELGEM** (België)  
H.R. Brugge 247.97  
P.C.R. 850.01  
Tel. 050/294.61 (10 lijnen)



**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
**INTERNATIONAL N.V.**  
**ROOSENDAAL** (Nederland)  
Tel. 01650 - 35945





# HANDLEIDING

---

voor de **BEDIENING**  
en het **ONDERHOUD**  
van de

**B R O M F I E T S E N**  
**F L A N D R I A**  
**E U R O - E U R O L U X**  
met **MOTOR**  
**M 48.01 - M 48.02**

Produkten van de Fabrieken

**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
p.v.b.a. **ZEDELGEM** (België)

**H.R. Brugge 247.97**

**P.C.R. 850.01**

**Tel. 050/294.61 (10 lijnen)**



**A. CLAEYS - FLANDRIA**  
**INTERNATIONAL N.V.**

**ROOSENDAAL** (Nederland)

**Tel. 01650 - 35945**

## **Geachte « FLANDRIA » - berijder**

Wij wensen U geluk met uw aankoop van een Flandria-bromfiets. U getuigt van uw bijzonder goede smaak en van het vertrouwen dat U in onze produktie stelt. Een nadere kennismaking met de uitstekende eigenschappen van deze bromfiets, zal dit vertrouwen terdege bevestigen. Daarom dit handboekje.

Wij weten dat U niet tot diegenen behoort, die principieel alle handleidingen achteloos en ongelezen terzijde leggen. Een grondige studie van deze enkele bladzijden moet immers uw kennis van het rijden, het bedienen en het verzorgen van deze bromfiets in aanzienlijke mate helpen verhogen en aldus de levensduur ervan verlengen. Dit kan alleen door een oordeelkundig hanteren van alle delen die voor een ongehinderd en aangenaam rijden nodig zijn. Daarom hebben wij er voor gezorgd elk onderdeel met de grootste nauwkeurigheid en degelijkheid te vervaardigen en tot een betrouwbaar geheel te monteren.

Door een stipt navolgen van de aanduidingen op de hiernavolgende bladzijden, zal het dus in de grootste mate van U afhangen, of U door een juiste behande-

ling, ook het maximum nut en genoegten uit uw bromfiets zult halen.

Veel hoofdbreken en technische moeilijkheden zult U overigens niet hebben, het gaat immers alles AUTOMATISCH ! Bij dit alles kunt U tenslotte steunen op de tientallen jaren ondervinding die wij op bromfietsgebied hebben en kunt U zich steeds wenden tot ons wereldvertakt net van verdelers en service-agenten.

Houd dit boekje steeds bij de hand — dan hebt U bestendig een betrouwbare gids !  
Aan deze bromfiets zult U zeker heel wat voldoening beleven. Wij wensen het U van harte !

**A. CLAEYS - FLANDRIA**

p.v.b.a.



## INHOUDSOPGAVE

---

I.	Bedienings- en controleorganen . . . . .	5
II.	Behandeling voor het rijden . . . . .	7
	1. Brandstofvoorraad . . . . .	7
	2. De banden . . . . .	8
	3. De remmen . . . . .	9
	4. De goede werking van voor- en achterlicht : Euro - Eurolux . . . . .	9
	5. De kettingen . . . . .	10
	6. De V-snaar . . . . .	11
III.	Het rijden . . . . .	12
	a) Starten . . . . .	12
	b) Het rijden . . . . .	13
	c) Stoppen . . . . .	15
IV.	Onderhoud . . . . .	16
V.	Storingen . . . . .	21
VI.	Technische gegevens . . . . .	22

## BEDIENINGS- EN CONTROLE ORGANEN

Neem rustig plaats op uw bromfiets en maak U vertrouwd met de verschillende bedienings- en controleorganen, alle bijzonderheden inbegrepen.

Wat ziet U ?

— Snelheidsmeter met kilometerteller \*)

Wat bedient U met de voet ?

— Pedalen : vooruittrappen = fietsen.  
(zie ook het hoofdstuk aantrappen).

Wat bedient U met de hand ?

— Links op het stuur :  
handgreep voor achterrem.  
starthandel.  
bel.

— Rechts op het stuur :  
handgreep voor voorrem.  
gashandvat.  
chokeschuif.

lichtschakelaar (bij Euro op het koplicht).  
stopkontakt (bij Euro op het koplicht).  
knop voor claxon (bij Euro zonder).

- Rechts onder op kettingscherm :  
knop brandstofkraan.  
pijl naar onder = open.  
pijl naar boven of naar achter = dicht.
- Slot (\*).

---

N.B. (\*) Worden in supplement geleverd.

Op uw bromfietspapieren zijn het type, het bouwjaar en de nummers van frame en motor vermeld.

U hebt er alle belang bij, van politionele zijde, dat deze gegevens overeenstemmen met deze op uw « Flandria » bromfiets.

- Het framenummer staat rechts vooraan op de kop van het frame op een typeplaatje.
- Het motornummer staat op een typeplaatje aan de linker voorkant van het motorblok.

## BEHANDELING VOOR HET RIJDEN

Voor dat U begint te rijden, gelieve te controleren :

- Brandstofvoorraad.
- De banden.
- De goede werking van de remmen.
- De goede werking van voor- en achterlicht.
- De kettingen.
- De V-snaar.

### **De brandstofvoorraad**

Wanneer de tank gevuld is, hebt U een voorraad van 2,8 liter. De brandstofkraan is geopend wanneer de pijl naar onder staat, gesloten wanneer de pijl naar boven of naar achter gedraaid wordt.

Aanbevolen wordt een speciale twee-takt olie (t.t.z. bromfietsolie) te gebruiken van een bekend, 1e klasmerk. De olie moet met benzine worden gemengd in de verhouding van 1 : 25. Het is van het allergrootste belang deze verhouding nauwkeurig in acht te nemen. Bij het mengen van de brandstof, gelden bovendien nog de volgende voorzorgen :

- a) neemt steeds zuivere brandstof (zowel benzine als olie).
- b) de brandstofmengeling vooraf in een afzonderlijke bus zeer goed mengen (schudden). Bij zelfmengende oliesoorten is dit overbodig.

c) bij het vullen van de tank, steeds een trechter gebruiken voorzien van een fijne zeef.

**DOE NOOIT OLIE EN BENZINE AFZONDERLIJK IN DE TANK, BEHALVE BIJ ZELF-MENGENDE OLIESOORTEN.**

De banden

Deze vergen uw bijzondere aandacht, daar deze vooral de goede wegligging van uw bromfiets bepalen. Controleer geregeld de spanning van de banden. (zie tabel).

<b>Druk</b>	<b>Toegestane belasting in kg</b>
1,8	74
1,7	70
1,6	66
1,5	63
1,4	60
1,3	56
1,2	53
1,1	50
1,0	47

**VOORBEELD :**

Een bromfiets gemonteerd met banden 23 x 200 :

1. Heeft 1 persoon te dragen van 80 kg
2. Gewicht van de bromfiets 40 kg

Totaal gewicht : 120 kg



Gewicht per band bedraagt :

- voorband  $4/10 = 4 \times 12 = 48$  kg
- achterband  $6/10 = 6 \times 12 = 72$  kg

Druk per band :

- voorband = 1,0 kg/cm<sup>2</sup>
- achterband = 1,7 kg/cm<sup>2</sup>

### **De remmen**

Rijd nooit met remmen waarvan de handgrepen tot tegen het stuur getrokken kunnen worden.

Er bevindt zich op het linker en rechter remhandel een reëlschroefje waarmee men de lengte van de kabel kan regelen.

Steeds de remmen zo kort mogelijk regelen, men krijgt dan een zeer goed remvermogen. In elk geval goed controleren of na het remmen de wielen nog goed vrij draaien. Bij het te kort regelen, kan het voorvallen dat een remschoen sleept en daardoor de rem verhit en minder goede prestaties aan uw bromfiets geeft.

### **De goede werking van voor- en achterlicht**

Om veilig te rijden is de goede werking van de verlichting een niet te verwaarlozen element. Het verdient daarom ook aanbeveling zorgzaam te zijn wat dit gedeelte betreft.

## **A - Bij de Eurolux**

Om de verlichting te laten branden, wordt gebruik gemaakt van de lichtschakelaar op het stuur.

Deze lichtschakelaar heeft 3 standen :

1. Middenstand : uit.
2. Stand links : groot of gedempt licht.
3. Stand rechts : groot of gedempt licht

Bij stand links of rechts van de lichtschakelaar, hangt dit uitsluitend af van de wijze van aankoppeling der stroomdraden.

In beide gevallen echter **moet** de achterverlichting branden.

## **B - Bij de Euro**

De schakelaar van de verlichting bevindt zich op het voorlicht zelf.

Middenstand = O-stand of uit.

Knop naar rechts = stand verlichting.

Knop naar links = stand stilleggen motor.

Wanneer de knop naar rechts geschakeld wordt, moet ook het achterlicht branden.

## **De kettingen**

Om de maand dienen de beide kettingen nagezien en desgevallend op de juiste spanning gebracht.

Het spannen van de kettingen geschiedt door middel van de beide kettingspanners. Maak echter eerst de beide wielmoeren en ankerplaat los.

De ketting moet een vrije slag hebben van minstens 10 mm, te meten in 't midden tussen beide kettingwielen. Wordt dit verwaarloosd, dan verkort dit de levensduur van ketting, kettingwielen en lagers.

Vóór het terug vastschroeven der wielmoeren dient er speciaal op gelet dat én kettingen én wielen sporen.

De rijwielketting wordt op de juiste spanning gehouden door de automatische kettingspanner.

Smeer de aandrijfketting om de week en de rijwielketting om de maand en dit met dunne rijwielolie of vloeibaar gemaakt kettingvet.

### **De V-snaar**

De V-snaar behoeft helemaal geen onderhoud.

Bij een nieuwe bromfiets zal het nodig blijken de snaar, na enkele honderden kilometers te hebben afgelegd, opnieuw te spannen. Span hem vooral niet te strak.

De juiste spanning van een V-snaar kan bepaald worden door deze 10 mm te kunnen indrukken, tussen beide V-schijven in. Bedenk, dat een te strakke V-snaar de lagers beschadigt, en een te slappe, zal slippen.

Om de snaar te spannen, moeten beide bevestigingsbouten aan de motorplaat, alsook de verbinding van de knaldemper aan het frame, enkele slagen worden losgedraaid en vervolgens de motor zover naar voren worden bewogen, totdat de spanning goed is. Daarna de bouten weer goed vastzetten en vooral er op letten dat de V-snaar zuiver in de gleuf van beide schijven loopt.

## HET RIJDEN

### A - Starten

- 1) Bij koude of weinig warme motor.
  - Brandstofkraan openen en bromfiets op standaard plaatsen.
  - Neem plaats links of rechts naast de bromfiets.
  - Druk het kleine starterstootblokje (choke-schuif) aan gashandvat in, terwijl U de gas-toevoer nog iets verder afsluit (chokestand).
  - Trek het starthandel aan het links handvat op met de linkerhand. Trap terzelfdertijd het pedaal snel en krachtig omlaag. De motor zal aanslaan. Is dat niet het geval, trap nog eens.



- Zodra de motor draait, starthandel loslaten en langzaam gas geven. Open niet te vlug volledig de gastoevoer, daar de motor zou stilvallen. Nooit op vol gas starten.

2) Bij zeer koude motor (vorst).

- In dit geval verdient het aanbeveling de motor rijdend te starten.
- Hierbij wordt op normale wijze gefietst. Zodra enige snelheid is verkregen, trekt U zowel choke als starthandel aan en blijft U nog even doorgaan met trappen tot de motor aanslaat.
- Daarna starthandel loslaten en wegrijden, terwijl U heel langzaam de gastoevoer vergroot.

3) Bij warme of zeer warme motor.

- U handelt als omschreven bij koude of weinig warme motor, maar bij het starten hoeft U geen gebruik te maken van het chokeschuifje.

**B - Het rijden**

- Zodra de motor loopt en U meer gas geeft, zet het rijwiel zich vanzelf in beweging, doordat de koppeling ten gevolge van het verhoogde motor-toerental in werking treedt. Deze handeling geschiedt dus volledig automatisch.



Om tijdens het rijden vaart te verminderen, volstaat het de gastoevoer te verminderen, waardoor de motor langzamer gaat lopen.

- Gedurende de inrijperiode (ongeveer 500 km), is het aan te raden geen **vol** gas te geven. **Bruusk** de gastoevoer opdrijven of afsluiten is eveneens uit den boze.
- Bij het bergop rijden zal de koppeling bij een zeker motorentental beginnen te slippen, om bij een nog lager toerental zichzelf uit te schakelen.

Daarom verdient het aanbeveling, bij het oprijden van een zeer steile helling, mee te trappen zodra de koppeling gaat slippen (hoorbaar aan het plotseling sneller draaien van de motor).

Tracht dus niet met een slippende (= slijtende) koppeling een steile helling op te rijden.

- Bij **bergaf** rijden is vrijwielen mogelijk, indien de omstandigheden zulks toelaten.

Verminder hiervoor eerst de snelheid en zet dan de motor af. Wanneer de motor weer moet worden gestart, trekt U slechts **langzaam** het start-handel terug aan.

Het verdient echter aanbeveling dit te doen bij matige snelheid.

#### AANBEVELINGEN :

- Rijd altijd met goed opgepompte banden en gespannen ketting.
- Gebruik bij voorkeur de achterrem.
- Sluit steeds uw brandstofkraan wanneer U uw bromfiets opzij zet.

#### **C - Stoppen**

- Wil men het rijwiel volledig tot stilstand brengen, sluit dan de gastoevoer volledig af, waarna voor- of achterrem (of beide) in werking worden gebracht .
- Om de motor stil te zetten, maakt men gebruik van het speciaal daarvoor voorzien knopje aan de lichtschakelaar (Eurolux) of linkerstand van de schakelaar op het koplicht (Euro).

## ONDERHOUD

- Om de 2.000 km dient de uitlaat en de cylinder te worden ontdaan van koolaanslag. Hiervoor dient de motor niet te worden gedemonteerd. Laat dit bij voorkeur door een vakman verrichten.
- Om de 4.000 km moeten cylinder, cylinderkop en zuiger worden ontkoold. Eventueel kan tevens knaldemper inwendig worden gereinigd (uitsluitend laten verrichten door vakman).
- Regelmatig rijwiel en motor reinigen en bandenspanning om de week nazien.
- Regelmatig nagaan of er geen bouten, schroeven of moeren zijn losgetrild.
- De delen welke bij een normaal rijwiel ook regelmatig dienen gesmeerd of geolied te worden, dienen natuurlijk ook regelmatig hun beurt te krijgen.
- 1 maal per jaar de beide wielnaven voorzien van nieuw vet.
- Regelmatig de ontstekingskaars reinigen en de electrodenafstand afstellen.
- Regelmatig de vergasser schoonmaken wat be-

- treft de sproeier en het kleine brandstofzeefje in de toevoernippel aan de bovenzijde van de vlotterkamer.
- De luchtfilter moet iedere 500 tot 1.000 km worden uitgewassen in zuivere benzine en daarna terug voorzien van enkele druppels motorolie.
  - De lager van de snaarschijf dient bij dagelijks gebruik om de week van een weinig vet voorzien te worden. Voor dit doel is in het linker uiteinde van de trapas een smeernippel aangebracht.
  - De **V-snaar** behoeft helemaal geen onderhoud. Alleen dient U af en toe de spanning even na te gaan. Span deze vooral niet te strak, want dit zou de lagers beschadigen; en een te slappe V-snaar zal slippen.
  - Controleer na enige tijd de juiste afstelling van de bedieningskabels, daar deze tengevolge van het inlopen van diverse onderdelen en het rekken der binnenkabels na enig gebruik een weinig kunnen ontregeld zijn.
  - **OPGELET** : stel het stationair lopen van de motor niet af, wanneer deze koud is. Doet U dit wel, dan zal het stationnaire toerental in warme toestand te hoog blijken te zijn, met als



gevolg dat de motor bij stilstand neiging heeft te willen wegrijden.

- **Ontkolen** van de cylinder en uitlaat is iets dat regelmatig moet geschieden, wil men blijven beschikken over de volle trekkracht van de motor. De meeste kool bevindt zich op het bovenzvlak van de zuiger en in de uitlaatopening van de cylinders. Om dit te kunnen verwijderen is het noodzakelijk de uitlaatbuis en cylinderkop te demonteren. Daarna wordt de zuiger in zijn hoogste stand geplaatst, zodat 't mogelijk wordt met een stomp voorwerp de kool van de cylinderkop te verwijderen. Terwijl de zuiger in dezelfde stand blijft, is het nu ook mogelijk op dezelfde manier de kool te verwijderen uit de uitlaatopening. Het reinigen van de cylinderkop gebeurt op dezelfde manier. Bij het terug monteren van de cylinderkop moet er zeer zorgvuldig te werk gegaan worden, vooral wat betreft het vastzetten der schroeven.
- De **bougie** dient elke 1.000 tot 1.500 km uit de cylinderkop verwijderd te worden, om deze te reinigen en terug af te stellen. De electroden worden gereinigd door middel van een stalen borsteltje. Daarna stelt U de afstand (0,4 tot 0,45 mm) tussen de beide electroden terug af.



Bij het terug monteren van de bougie moet U goed opletten dat de bijhorende pakking terug geplaatst wordt.

## DRAAG STEEDS BOUGIESLEUTEL EN RESERVEBOUGIE IN GOEDE STAAT BIJ U

- Om de **vergasser** te reinigen dient eerst en vooral de luchtfilter verwijderd en de vergasser van de cylinder gedemonteerd. De vergasser wordt daarna volledig ontdaan van al zijn onderdeeltjes. Dit alles wordt zorgvuldig afgespoeld in zuivere benzine. De sproeier wordt daarna doorgeblazen. Vergeet ook niet luchtfilter en zeef grondig te reinigen en te spoelen in zuivere benzine. Daarna wordt alles terug ineengestoken en zorgvuldig terug gemonteerd. Bij voorkeur nieuwe pakking gebruiken.

**BELANGRIJK** : Prik nooit sproeier door met naald of ander scherp voorwerp. Dit veroorzaakt alleen schade.

- Het verdient eveneens aanbeveling het **uiterlijke** van uw bromfiets en motor rein te houden. De motor dient uitwendig regelmatig ontdaan te worden van alle olie en vuil. Schenk vooral aandacht aan het zuiver houden van de koelribben aan cylinder en cylinderkop.

Het lakwerk kan het best beschermd worden door het af en toe aanbrengen van polisch of was, terwijl het chroomwerk het best in goede staat gehouden wordt door het te behandelen met een zuiver en roestwerend middel, zoals vaseline, zeer lichte olie, enz...

## STORINGEN

Storingen komen meestal voor door verwaarlozing of onoordeelkundige behandelingen.

Hier volgen dan ook de meest voorkomende storingen met hun oorzaken :

### 1. Motor wil niet starten

- Brandstofkraan niet geopend.
- Brandstoftank ledig.
- Vuile of slecht afgestelde bougie.

### 2. Motor weigert plotseling verder te draaien

- Geen brandstof meer.
- Kooltje tussen elektroden van bougie.

### 3. Motor draait niet op volle vermogen (trekt niet)

- Verstopte sproeier.
- Ontsteking ontregeld.
- Gebrekkige brandstoftoevoer (zeefje vervuild).
- Te strak gespannen remmen.
- Te slappe of te strakke V-snaar.
- Te grote koolaanslag in uitlaatopening en demper.

### 4. Motor viertakt

- Vervuilde luchtfilter.
- Te grote brandstoftoevoer (opening in sproeier)
- Vlotter of vlotternaald ontregeld
- Te grote koolaanslag in uitlaatbuis en demper.

## TECHNISCHE GEGEVENS

### Motor

Type : 2 takt - 1 cylinder - luchtgekoeld  
membraan inlaat.

M. 48.01 (40 km/u.) voor Nederland	M. 48.02 (50 km/u.) voor België
Cylindinhoud : 48 cc	48 cc
Boring : 40 mm	40 mm
Slag : 38 mm	38 mm
Drukverhouding : 6,9 of 1	8 : 1
Vermogen : 1,7 PK bij 5.000 omw./min.	2,3 PK bij 5.000 omw./min.
Cylinder :	Perlitisch gietijzer met 2 ingegoten overstroomkanalen.
Cylinderkop :	Aluminium (afneembaar - geen pakking).
Zuiger :	Aluminium (2 zuigerveren).
Krukas :	Gelagers op 2 kogellagers.
Drijfstang :	Drijfstanglager : rollenlager met kooi. Zuigerpenlager : bronzen bus.



Carburator :

Encarwi S 8	Encarwi A 21
Met geruisdemper	Met geruisdemper
Inloopsproeier 54	Inloopsproeier 60
Normaalsproeier 52	Normaalsproeier 58

Smering : Motor : Speciale 2-taktolie  
met mengverhouding 1 : 25  
of volgens voorschrift olie-  
fabrikant.

Vrijwiel : dunne rijwielolie.

Trapas : doorsmeervet.

Ketting : speciaal kettingvet.

Voorvork : doorsmeervet.

Koppeling : Enkelvoudige door centrifugaal-  
kracht bediende - platenkoppeling  
op krukas.

Ontsteking : Vliegwielmagneet met lichtspoel  
6 V - 17 W  
rechtsdraaiend  
voorontsteking 2 - 2,2 mm afstand  
onderbrekerspunten 0,40 mm.

Verlichting : Euro = 6 V - 15 W koplicht  
6 V - 2 W achterlicht  
Eurolux = 6 V - 15/15 W koplicht  
6 V = 2 W achterlicht

Bougie : Bosch W 175 T 1 | Bosch W 240 T 1  
of Bosch W 225 T 1

Electrodenafstand 0,5 mm

Primaire aandrijving : V-snaar : Hevea A 30  
Sec. aandrijving : de aandrijfketting naar het achterwiel is

1/2 x 3/16 x 102 schakels | 1/2 x 3/16 x 100 schakels

De trapketting is 1/2 x 1/8 roldiam. 7,8 mm  
x 94 schakels (bij een kettingwiel 30 tanden)  
x 92 schakels (bij een kettingwiel 26 tanden)

Overbrengingsverhoudingen :

Primair 1 :	3,37		Primair 1 :	3,60
Secundair 1 :	4,33		Secundair 1 :	4,00
Totaal 1 :	14,59		Totaal 1 :	14,40

Tankinhoud = 2,8 liter (geen reservestand)

Bandenmaat = 23 x 2

Gewicht = Euro 38,— kg  
Eurolux 38,50 kg

Technische wijzigingen blijven voorbehouden.

# IceniCAM Information Service



[www.icenicam.org.uk](http://www.icenicam.org.uk)