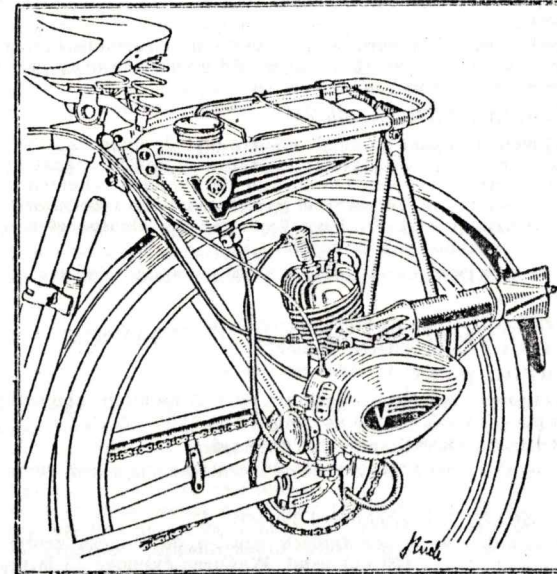


## VICTORIA FM 38 L

*Samengesteld naar gegevens verstrekt door Victoria Werke A.G., Neurenberg en  
Firma J. A. Bach Jr, Baarn door L. Baitenhuis en L. Overgaauw.*

C. MOURIK  
01890 - 1 74 07  
POORTUGAAL





## VICTORIA FM 38 L

*Samengesteld naar gegevens verstrekt door Victoria Werke A.G., Neurenberg en  
Firma J. A. Bach Jr, Baarn door L. Buitenhuis en L. Overgaauw.*

Geïntroduceerd: 1950.

Kleuren: zwart en grijs.

Motornummer is ingeslagen: boven op het carter achter de cylinder.

### BEDIENINGSORGANEN EN INSTRUMENTEN.

Links op het stuur vertragingshandle, rechts op het stuur kleplichterbediening en gashandle.

### TECHNISCHE GEGEVENS.

Gewicht van de complete motor: 9 kg.

Motortype: 1 cylinder 2-tact omkeerspoeling.

Boring en slag: 35 × 40 mm.

Cylinderinhoud: 38 cc.

Compressieverhouding: 6.4 : 1.

### VERMOGENS GEGEVENS.

Maximaal vermogen 1 pk bij 5150 t/min.

Maximum snelheid 45 km/u.

Kruissnelheid 35 km/u.

### BENZINE EN OLIE.

Inhoud benzinetank 2.7 l. (mengverhouding 1 : 25, olie SAE 40).

Inhoud aandrijfhuus 30 cc SAE 40.

Brandstofverbruik 1.6 l. op 100 km.

### OVERBRENGINGSVERHOUDINGEN.

Normaal 18.9 : 1.

Vertraagd 27.8 : 1.



**CYLINDERKOP:** lichtmetaal, demontabel. Voorzien van kleplichter. Bevestigd met 4 moeren.

**CYLINDER:** gletstaal. Standaard boring 35 mm, maximale boring 36 mm. Op iedere cylinder is de diam. ingeslagen. Bij montage van zuiger moet deze een diam. hebben die 0.06 mm kleiner is.

**Contrôle op de uitlaat en overstroompoort.**

Zuiger in de cylinder schuiven en gelijk houden met de bovenkant van de overstroompoort; de opening tussen zuiger en uitlaat moet dan minimaal 2.8 mm zijn. Nu de zuiger onderste boven van bovenaf in de cylinder schuiven waarbij de bovenkant van de eerste zuigerveergroef gelijk gehouden moet worden met de bovenkant van de uitlaatpoort. De bovenkant van de inlaatpoorten moeten nu gelijk zijn met de bovenkant van de zuiger.

**CYLINDERKOPPAKKING:** 4 dunne lagen roestvrij staal, waarvan de 2 buitenste verzinkt zijn.

**CYLINDERVOETPAKKING:** geïmpregneerd papier.

**INLAATPAKKING:** geïmpregneerd papier.

**UITLAATPAKKING:** grafiet.

**UITLAAT:** Verchroomd plaatijzer, visstaart eind. Aluminium aansluitbocht met extra koelribben, met 2 bouten bevestigd aan cylinder.

**DECOMPRESSEURPAKKING:** asbest/witmetaal.

**CARTER:** lichtmetaal, 3-delig. Bij revisie de 2 centreerbuizen (nr. 20 van tabel 1) niet vergeten.

**CARTERPAKKINGEN:** geïmpregneerd papier.

**ZUIGER:** lichtmetaal, vlak. Door fabriek worden de zuigers gemerkt. Diam. 34.93 tot 35 mm, met 1/100 olopend. Wanneer cylinder 35 is moet zuiger 34.94 mm zijn enz.

Overmaten: 1e overmaat 35.5, 2e overmaat 35.75, 3e overmaat 36 mm.

**ZUIGERVEREN:** 35 × 2 × 1.4 mm. Slotspeling 2.4 mm, stootmaat 0.4 mm.

**ZUIGERPEN:** diam. 10 mm.

**ZUIGERPENBUS:** brons, met sleuf voor smering.

**DRIJFSTANG:** diam. kleine oog 10.04 mm, diam. grote oog 18.45 mm.

**KRUKPEN:** diam. 12.45 mm, is niet verwisselbaar.

**KRUKAS:** één geheel, 2 × gelagerd. Krukwang doet dienst als roterende gas-schuif.

**BIG END LAGER:** 16 rollen 3 × 5 mm. Opwaartse speling nihil, zijdelingse speling 0.1 mm.

Overmaten: 0.002 — 0.018, olopend met 0.002 mm.

Ondermaten: 0.002 en 0.004 mm.

**HOOFDLAGERS:** vliegwielzijde 1 kogellager 6301 met glijpassing op krukas.

Aandrijfzijde rollager, 17 rollen 4 × 8 mm. Din 5402.

Overmaten: 0.002 — 0.018 mm, olopend met 0.002 mm.

Ondermaten: 0.002 en 0.004 mm.

**ONTSTERING:** vliegwielmagneet Noris ULZ/6/3 rechtsdraaiend met ingebouwde lichtspool 6 V 3 W.

Ontstekingsafstelling 1.5 mm voor B.D.P. Onderbrekerpunten 0.4 mm.

**Het afstellen van de vliegwielontsteking.**

Afstand der contacten controleren, eventueel afstellen op 0.4 mm lichten. Contacten welke na zekere tijd deze afstand niet meer halen, bijstellen of indien ingebrand, vernieuwen.

Punten schoonmaken.

De moer van het vliegwiel verwijderen en het vliegwiel met een trekker van de as aftrekken. Nu het vliegwiel door middel van de moer zo licht vastzetten, dat het vliegwiel nog gedraaid kan worden zonder dat de as meedraait, hetgeen bij de volgende werkzaamheden nodig is.

Bougie eruit nemen en, indien voorhanden, ontstekingsafsteller inschroeven, anders schuifmaat nemen. De micrometer van de ontstekingsafsteller geheel terugdraaien.

Door het vliegwiel naar rechts te blijven draaien terwijl de instelmicrometer ingedraaid wordt, het B.D.P. van de zuiger vast stellen. Eventueel schuifmaat instellen. De zuiger terug draaien. De instelmicrometer 1.5 mm dieper stellen. (Iedere deelstreep is 1/10 mm, een gehele omdraaiing is 1 mm. Voorbeeld: van 0

rond naar 0 is 1 mm, van 0 nu naar 5 is 0.5 mm, samen de vereiste 1.5 mm). De zuiger weer naar boven draaien tot hij tegen de instelmicrometer stoot (of tegen de ingestelde schuifmaat). De zuiger in deze stand houden en het vliegwiel verder draaien (dit draait nu op de conus van de as) tot in het kijkgat de onderbrekercontacten zichtbaar worden en zich juist beginnen te openen. Een dun stukje papier voor controle tussen de contacten gelegd, moet er net uit te halen zijn.

Bij deze stand van zuiger en contacten wordt het vliegwiel, met gebruikmaking van de tegenhouder, vastgezet door de moer stevig aan te draaien.

**BOUGIE:** Beru K 95, elektrodenafstand 0.4 mm.

**CARBURATEUR:** Bing (Victoria), vlotterloos. Hoofdsproeier 40, naaldsproeier 250, sproeier 40 (met ondermaten 36 en 38 en overmaten 42 en 44). Naaldpositie te regelen met schroefdraad. (Zie afb. op tabel 6).

## MONTAGE FRICTIE-AS EN MECHANISME.

(Zie afb. op tabel 5).

Nr. 1 op de afbeelding is de frictie-as in een geheel met het koppelingskruis en glijdende koppelingsconus. Aangezien dit tezamen tot een geslepen geheel behoort wordt het uitsluitend als zodanig geleverd en heeft dezelfde toleranties. As in de bankschroef klemmen waarbij alle voorzorgen genomen moeten worden om beschadiging van de as te voorkomen.

Over de glijdende conus wordt het kleine tandwiel (nr. 8) geschoven, de zich daarin bevindende bus draait licht over het rechte gedeelte van de koppelingsconus. Op de glijdende koppelingsconus wordt nu, met 2 seegerringen (nr. 9), de schakelbril (nr. 10) die bestaat uit een kogellager gevat in een speciaal huis, waar de einden van de schakelbeugel (nr. 16) in passen, geschoven. Nu kan de koppelingsconus met de frictie-as meedraaien en toch heen en weer glijden over deze as. Het conische gedeelte valt juist binnen het koppelingskruis. Dit kruis heeft in twee van de vier benen een doorgeboord gat, tegenover elkaar liggend. In ieder gat komt een kogel (nr. 2), welke dan op het conische gedeelte komt te rusten. Op deze kogels komen de frictiepen (nr. 3) welke bestaan uit een stift met een afgeschuinde kop die van boven afgeplat is. De werking is logisch: wordt de conus naar buiten gedrukt dan stijgt de kogel en stift (A) en daalt de andere (B). Wordt de conus naar binnen getrokken is het juist andersom. Daar tussen is een moment dat geen der beide kogels omhoog gedrukt wordt en dat is de vrijloop.

Het kleine tandwiel is de normale versnelling en de tanden vallen precies in die van het grote tandwiel dat deel uitmaakt van de krukas. Over de gemonteerde frictiestift en vallend in het kleine tandwiel (nr. 8) wordt nu de frictiering gemonteerd. Nadat de tweede frictiering gemonteerd en de bronzen bus (nr. 6) in het grote tandwiel aangebracht is, wordt dit tandwiel over de frictiering geschoven. Met wat vet wordt de aanloopschijf (nr. 7) hierop geplakt om latere montage niet te vergeten.

De schakelbeugel wordt nu aan de schakelbril vastgedrukt en kan met de gehele assemblage in het carter geplaatst worden; de as door kogellager 6201 c2 (nr. 5) en oliekering (nr. 19), van tabel 1.

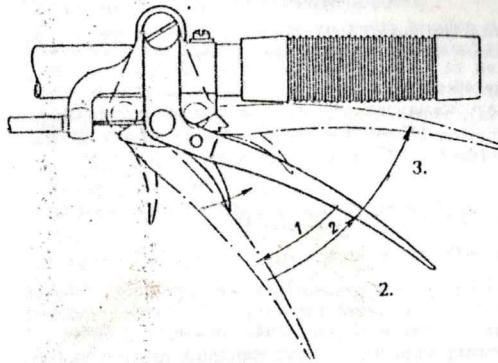
Aan de bovenzijde van het carter wordt nu de viltring (nr. 8) met de kap (nr. 9 tabel 1) ingedrukt en hierdoor de schakelas (nr. 17).

Deze heeft tandjes, welke precies moeten vallen in de uitsparingen van de beugel (nr. 16). Ook het andere eind van de as heeft tandjes en dit gedeelte steekt juist even boven het carter uit. Hierop wordt de schakelhefboom (nr. 18), die ook een vertanding heeft, geplaatst en het geheel met bout (nr. 19) los aangedraaid.

Aan de onderzijde van het carter (op afbeelding niet te zien) is een gat met schroefdraad en hierin wordt de centreerbout (nr. 20) gedraaid. De stift valt dan precies in de onderzijde van de schakelbeugel. De veer (nr. 21) wordt aan de schakelhefboom (nr. 18) bevestigd en moet dan (ongespannen) 8 mm afstand hebben van de vaste stift in het carter. Nu kan de bout (nr. 19) stevig vastgedraaid en de veer aan de carterstift bevestigd worden. De glijdende koppelingsconus moet hierdoor zover naar binnen getrokken zijn, dat de kogel omhoog is gegaan en de frictiestift de ring zoveel uitzet, dat het kleine tandwiel één geheel vormt met de frictie-as en dus niet slijpt. De normale gang is dan ingeschakeld door de spanning van de veer (nr. 21). Later is met de bowdenkabel de vrijloop en vertraging in te stellen.



**Belangrijk!** De buitenloopbaan van de frictieringen is hard verchroomd. Als de kabel te strak staat kan het gebeuren dat de ring blijft slippen en gegreefd wordt, in welk geval vernieuwing de enige oplossing is. Frictiestiften zijn in 2 overmaten verkrijgbaar omdat bij veelzijdig gebruik het afgeplatte gedeelte wegslijt.



1. Normale versnelling, ook bij het wegrijden gebruiken, kleine hevel achteruit trekken dan gaat grote hevel naar voren.
2. Vrijloop.
3. Speciaal gas voor heuvelachtig terrein.

**KOPPELING:** frictie-as en tandwiel gelagerd door 1 kogellager 6201 c2 en 2 bronzen lagers.

**MOTORKETTING:** „Wippermann“  $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ “, 52 schakels met slot.

**MOTORKETTINGTANDWIEL:** 11 T, gekanaleerd op uiteinde van frictie-as en geborgd door plaat en moer.

**AANDRIJVINGSKETTINGTANDWIEL:** 46 T, verkrijgbaar voor „Torpedo“ en Victorianaaf.

### MONTAGE VAN DE MOTOR AAN HET RIJWIEL.

(Zie afb. op tabel 1, 7 en 9).

Bij ontvangst der motor bestaan er twee mogelijkheden n.l.

- 1e. De motor is geheel klaar gemonteerd op een rijwiel geleverd.
- 2e. De motor is los geleverd en moet dus nog op een rijwiel worden gemonteerd.

Wordt de motor geheel klaar gemonteerd op een rijwiel ontvangen, dan moet toch alles gecontroleerd worden. Ketting nazien of deze goed spoort en de juiste spanning heeft. Handles nazien en proberen, eventueel de spanning der bowdenkabels bijstellen. Olie in het carter doen of verversen. Zeefje van de carburateur schoonmaken. Carburateur met pomp doorblazen.

Wordt de motor los geleverd, dan is hij geheel compleet met draaigashandle, kleplichterhandle, vertragingshandle, rubberhandvat en alle benodigde bowdenkabels gemonteerd, evenals de bougie en de bougiekabel.

De verschillende stangen, (tabel 9) tank enz. zijn tot een geheel gebouwd en de motor is met 2 bouten aan dit gestel vastgeschroefd. Deze schroeven moeten uitgedraaid worden, waarna een compleet gestel met tank en de losse motor van elkaar gescheiden worden. Voor alles moet nu gecontroleerd worden of het achterwiel, waarop de motor gemonteerd wordt, goed spoort, de spaken sterk genoeg zijn en de juiste spanning hebben. Dit voorkomt veel narigheid.

Is het wiel goed in orde, dan wordt de uit 3 segmenten bestaande binnen-ring (nr. 4 tabel 7) los gemaakt en door de spaken tegen de binnenzijde der naafflens geplaatst en door de 3 segmentbouten (nr. 3) met veerringen (nr. 5) en moeren (nr. 6) tot één geheel ring gevormd. Ieder segment heeft 2 vastgeklonken bouten met een weggefraisd gedeelte, dat zuiver tussen de spaken vallend over de naafflens past. Ook de 3 segmentbouten hebben deze uitfraizing voor hetzelfde doel. Men moet zorgen dat deze uitfraizingen zuiver over de flens vallen en hierop moet in het bijzonder gelet worden bij de losse segmenten, die zich wel eens verdraaien willen. Komt niet de uitfraizing doch de ronde zijde der bout tegen de flens aan, dan wordt later bij het aanschroeven de naafflens geheel verknoeid, verbogen of zelfs gebroken. Over de uitstekende bouten wordt nu de flensring (nr. 2) geschoven. Daar het voorkomt dat de buitenkant der Torpedo-naven niet de juiste maat hebben, moet deze flensring eerst even gepast en eventueel wat uitgedraaid worden tot hij past. Ook kan de naafhuls afgedraaid, geslepen of

gevijld worden. Nu wordt het kettingwiel (nr. 1) over de flensring en de uitstekende bouten geschoven en alles, na controle van de uitfraizingen der bouten, vastgedraaid met ring (nr. 5) en moer (nr. 6). Het wiel is nu klaar en wordt weer in het rijwiel gemonteerd met kettingspanners, kettingkast enz. enz. en goed gesteld.

Nu de achterwielmoer losmaken aan de zijde waar zojuist het grote kettingwiel op gemonteerd is. De losse motor nemen en de steun (nr. 26 tabel 1) op de as schuiven.

De kettingspanner (nr. 7) op de as schuiven en de achterwielmoer losjes vastdraaien. Nu het meest belangrijke: nazien of de kettinglijn goed is! Men doet dit door een liniaal langs het grote en het kleine kettingwiel te houden, waarbij de liniaal de beide kettingwielen over de gehele gemeten lengte moet raken. Is de kettinglijn niet zuiver, dan is de steun iets bij te buigen, tot de goede kettinglijn verkregen is. Wanneer het verschil te groot is moet de steun van de motor losgemaakt en in de bankschroef bijgebogen worden. De oorzaak van een onzuivere kettinglijn is dikwijls in het achtergarnituur van het frame te zoeken. Hier bestaan n.l. drie mogelijkheden: A. de buitenschoen; B. de middenschoen; C. de binnenschoen.

De achtergarnituren met buiten- en middenschoen (de laatste wordt altijd bij transportrijwielen toegepast) zijn goed voor de montage van de Victoria en daarbij is de juiste kettinglijn altijd te vinden, terwijl er voldoende ruimte voor het grote kettingwiel en de ketting is.

De binnenschoen is echter af te raden, omdat dan gewerkt moet worden met onderlegplaatjes om ruimte te krijgen voor het kettingwiel met ketting en de steun soms aan de binnenzijde gemonteerd moet worden, wat weer last geeft met de motorketting-spanner. Met lette er dus op wat voor achtergarnituur het rijwiel heeft.

Als de kettinglijn zuiver is, kan de ketting gemakkelijk gemonteerd worden. De tandwielen zijn  $\frac{1}{8}$ “, terwijl een  $\frac{3}{16}$ “ ketting gemonteerd wordt, wat nog een kleine speling geeft bij een niet geheel zuivere kettinglijn.

Bij de kettingmontage opletten of het grote kettingwiel goed recht gebleven is; zo niet, dan recht maken. Door de excentrische kettingspanner, die op de as geschoven is en tegen een nok aan de motorsteun stuit, met een schroeven-draaier iets aan te tikken, is de ketting te spannen. Aangezien hij nog iets rekt moet de ketting goed gespannen worden.

Nu wordt de achterwielmoer, eventueel met een veerring, stevig vastgedraaid en de andere achterwielmoer gelost. De steun van het gestel (nr. 7 tabel 9) wordt nu op de achter-as aangebracht en het gehele gestel weer vastgeschroefd aan de motor. Bouten goed aandraaien met behulp van veerringen en eventueel zekeren.

**Belangrijk!** Het gestel (tank en stangen) moet zich aanpassen aan de motor en niet andersom! Denk aan de kettinglijn. Na het vastzetten van de tank en het aansluiten van de brandstofleiding is de gehele motor gemonteerd.

De diverse handles kunnen nu op het stuur gemonteerd worden. De gebruikelijke volgorde is: vertragingshandle links, draaigashandle rechts, met direct daarvoor de kleplichterhandle. Bij de aflevering is de spanning van de bowdenkabels doorgaans in orde, doch deze zijn bij te stellen met de stelschroeven. Goed opletten dat er geen valse bochten in de bowdenkabels komen (en dat er in oude kabels geen breuken in de mantel zijn) daar zij dan niet goed kunnen functioneren.



1.

**De motor loopt vast.**

Wanneer het een nieuwe motor betreft, zal dit na de inlooperperiode, welke pl.m. 500 tot 1000 km bedraagt, ophouden.

De oorzaak van dit vastlopen, houdt verband met het op elkaar inlopen van verschillende onderdelen, in hoofdzaak zuiger en cilinder. Om het vastlopen zoveel mogelijk tegen te gaan, volgen hier enige wenken, waar men in zo'n geval goede aandacht aan moet besteden:

- 1e. Staat de ontsteking niet te laat? De juiste stand is 1½ mm voor het bovenste dode punt (B.D.P.). Opening der onderbrekercontacten 0.4 mm.
- 2e. Ook kan men tijdens de inlooperperiode de sproeier één maat groter nemen, dus nr. 42 (in plaats van nr. 40 normaal). Het mengsel wordt dan rijker, waardoor de motor tevens meer smering krijgt. Bij bracketmodel nr. 36 (normaal nr. 34).
- 3e. Zo nodig de naald in de gasschuif iets hoger schroeven (ook hierdoor verrijkt men het mengsel).
- 4e. De olie, die men aan de benzine toevoegt (1 op 25), kan men tijdens de inlooperperiode iets ruimer nemen, bijv. 1 op 20. Alleen bij zeer zware gevallen. De normale smering is 1 op 25 (1 liter olie op 25 liter benzine). Meer olie is doorgaans schadelijk en moet dus vermeden worden. Er zet zich dan teveel koolaanslag af in de verbrandingsruimte, zuiger en inlaatspleten. De zuigerveren gaan door de koolaanslag vastkoeken, waardoor zij ook geen warmte kunnen afvoeren. De hete gassen gaan dan langs de zuiger, de motor wordt overmatig heet en het vastlopen wordt zodoende in de hand gewerkt.

Zo mogelijk moet men tijdens de inlooperperiode of bijv. de eerste 500 km geen te grote afstanden afleggen, de motor heeft dan weer tijd om af te koelen. Wanneer men toch een grote afstand moet rijden, moet zo nu en dan eens afgestapt worden, waardoor de motor afkoelt. Na de eerste tocht, 5 tot 25 km, de olie in het carter (30 cm) verversen (twee-tactolie SAE 49). Schoonmaken met spoelolie, nooit met benzine of petroleum.

2.

**De motor loopt vast.**

(betreft ingereeden motor)

- 1e. Geen of onvoldoende olie door benzine gemengd.
- 2e. Slechte kwaliteit of ongeschikte smeeroilie.
- 3e. Te late ontsteking (juiste stand 1½ mm voor B.D.P.).
- 4e. Veel koolaanslag in cilinderpoort of uitlaat.
- 5e. Vastzittende zuigerveren (door koolaanslag).
- 6e. Kromme drijfstang.
- 7e. Onronde zuiger.
- 8e. Veel te arm mengsel (zie 18b). De motor trekt dan niet goed en knalt in de carburateur.
- 9e. Te lang achter elkaar met te grote snelheid gereden (beste snelheid is 35 km per uur).
- 10e. Bij het opnieuw monteren van krukas, te grote overmaat lagerrollen ingezet.
- 11e. Onvoldoende smering bij tandems of carriers, waar de motor minder toeren maakt en toch hard moet trekken. Aan te bevelen is smering 1 op 20.

3.

**Motor wil niet aanslaan.**

- 1e. Geen benzine in de tank.
- 2e. Benzinekraan niet geopend.
- 3e. Ongeschikte of verkeerde brandstof.
- 4e. Bouten van carburateur losgetrild.
- 5e. Lekke of verbrande koppakking.
- 6e. Bouten van carterdeksel of cilinder losgetrild.
- 7e. Motor heeft geen compressie (zie nr. 17).
- 8e. Storing carburateur (zie nr. 18a en 18b).
- 9e. Storing ontsteking (zie nr. 19a en 19b).

4.

**Koude motor slaat aan, doch stopt weer.**

- 1e. Luchtgaatje in vuldop van tank verstopt.
- 2e. Bouten van carburateur losgetrild.
- 3e. Storing carburateur (zie nr. 18a en 18b).
- 4e. Aanzuigen van valse lucht (carter of cilinderbouten losgetrild).
- 5e. Veel koolaanslag in cilinderpoort of uitlaat.
- 6e. Bougie slaat vet (zie nr. 20a).

5.

**De motor loopt goed, maar slaat warm slecht aan.**

- 1e. Gashandle te vroeg geopend, waardoor bij aanslaan te rijk mengsel.
- 2e. Storing carburateur (zie nr. 18a).
- 3e. Onderbrekercontacten openen iets te weinig. Juiste opening 0.4 mm.
- 4e. Electrodenafstand van bougie iets te klein. Juiste opening 0.4 mm.
- 5e. Condensatorstoring.

6.

**Warme motor slaat aan, doch stopt weer.**

- 1e. Luchtgaatje in tankdop verstopt.
- 2e. Storing carburateur, waardoor te rijk mengsel (zie nr. 18a).
- 3e. Veel koolaanslag in cilinderpoort of uitlaat.

7.

**Motor loopt slecht stationnair en slaat over.**

- 1e. Naald in gasschuif te diep gesteld.
- 2e. Storing carburateur (zie onder nr. 18a en 18b).
- 3e. Onvoldoende compressie (zie onder nr. 17).
- 4e. Electrodenafstand van bougie te groot of te klein 0.4 mm.
- 5e. Onderbrekercontacten openen te veel 0.4 mm.
- 6e. Onderbrekerhamer heeft speling op asje, waardoor onregelmatige vonk (zie nr. 19a).

8.

**Motor slaat over tijdens het rijden.**

- 1e. Storing carburateur (zie nr. 18a en 18b).
- 2e. Storing ontsteking (zie 19a).
- 3e. Afstand elektroden van bougie te groot.
- 4e. Gedeeltelijk verstopte carburateur.
- 5e. Slecht functionerende condensator.

9.

**Motor loopt onregelmatig.**

- 1e. Luchtgaatje in vuldop van tank gedeeltelijk verstopt.
- 2e. Zeef in ringnippel van carburateur gedeeltelijk verstopt.
- 3e. Sterk vervuilde luchtfilter.
- 4e. Bouten van carterdeksel of carburateur losgetrild. (aanzuigen van valse lucht).
- 5e. Naald in gasschuif te diep gesteld.

10.

**Motor knalt in de uitlaat.**

- 1e. Te rijk mengsel (zie nr. 18a).
- 2e. Slechte bougie.
- 3e. Bougie-electroden worden af en toe kort gesloten door koolspintertjes in cilinder.
- 4e. Ontsteking staat veel te laat.
- 5e. Andere ontstekingsstoring (zie nr. 19a).
- 6e. Defecte condensator.

11.

**Motor gebruikt te veel benzine.**

- 1e. Sterk vervuilde luchtfilter.
- 2e. Storing carburateur, waardoor te rijk mengsel (zie nr. 18a).
- 3e. Te kleine of te grote elektrodenafstand van bougie.
- 4e. Ontsteking staat te laat.
- 5e. Onderbrekercontacten openen te weinig.
- 6e. Andere ontstekingsstorings (zie nr. 19a).
- 7e. Veel koolaanslag in cilinderpoort of uitlaat (motor trekt dan slecht).
- 8e. Motor heeft onvoldoende compressie (zie nr. 17).

12.

**Carter wordt heet.**

- 1e. Onvoldoende smering.
- 2e. Vastzittende zuigerveren door koolaanslag.
- 3e. Te veel zuigerspeling.
- 4e. Vervuilde cilinderpoort of uitlaat (de hete gassen worden langs de zuiger geperst door de tegendruk).
- 5e. Slippende koppeling.

13.

**Motor wordt te heet.**

- 1e. Te arm mengsel (zie nr. 18b).
- 2e. Aanzuigen van valse lucht, door lekke koppakking, carterbouten los, carburateurbouten los.
- 3e. Te weinig olie in benzine gemengd.
- 4e. Ongeschikte olie of olie van slechte kwaliteit.
- 5e. Onvoldoende koeling door jaszbeschermer of grote tassen tijdens de inlooperperiode.
- 6e. Te lang achter elkaar met te grote snelheid rijden.
- 7e. Ontsteking niet goed gesteld, te veel of te weinig voorontsteking.
- 8e. Motor slaat over (zie nr. 8).
- 9e. Motor heeft onvoldoende compressie (zie nr. 17).
- 10e. Slippende koppeling.
- 11e. Vastzittende zuigerveren.



- 12e. Te veel zuigerspeling.
- 13e. Veel koolaanslag in verbrandingsruimte of inlaatspleten.
- 14e. Koolaanslag in cilinderpoort of uitlaat.

## 14.

**Motor trekt slecht, komt niet op snelheid.**

- 1e. Onvoldoende olie in benzine gemengd.
- 2e. Slechte kwaliteit smeerolie.
- 3e. Slechte koeling, door tassen of jasbeschermers.
- 4e. Storing carburateur, waardoor te arm mengsel (zie nr. 18b).
- 5e. Verstopte luchtfilter.
- 6e. Onvoldoende compressie (zie nr. 17).
- 7e. Te late ontsteking.
- 8e. Andere ontstekingsstoring (zie nr. 19a).
- 9e. Veel koolaanslag in cilinderpoort of uitlaat.
- 10e. Rippende koppeling.

## 15.

**Motor knalt in inlaat en carburateur.**

- 1e. Te arm mengsel (zie nr. 18b).
- 2e. Slechte bougie.
- 3e. Ontsteking staat veel te laat. (1½ mm voor B.D.P.)
- 4e. Koolaanslag in verbrandingsruimte (hierdoor ontstaat gloei-ontsteking).
- 5e. Defecte condensator.
- 6e. Magneten van vliegwielt te zwak (komt zelden voor).

## 16.

**Motor pingelt (geluid of zuiger tegen cilinderkop slaat).**

- 1e. Te veel voorontsteking.
- 2e. Gloei-ontsteking (door te hete bougie of kool in verbrandingsruimte).
- 3e. Ongeschikte brandstof (niet voldoende klopvast).
- 4e. Te rijk mengsel (zie nr. 18a).
- 5e. Motor slaat over (zie nr. 8).
- 6e. Motor wordt te heet (zie nr. 13).

## 17.

**Motor heeft onvoldoende compressie.**

- 1e. Slijtage van cilinder, zuiger en zuigerveren.
- 2e. Lekkende of verbrande koppeling.
- 3e. Lekkende klep.
- 4e. Lekkende bougiepakking of bougie.
- 5e. Vastzittende zuigerveren door koolaanslag of door gebruik van te veel of slechte olie.
- 6e. Veel speling op drijfstanglager (dit is hoorbaar door tikkend geluid).

## 18.

**Carburateur storingen (verschijnse-  
len). Wanneer gashandle gesloten is,  
blijft benzine uit carburateur lopen.**

## Oorzaak:

- 1e. Buiten kabel te strak gespannen.
- 2e. Kunst rubberpropje in gasschuif stuk.
- 3e. Veerspanning van gasschuif te slap.
- 4e. Gasschuif klemt in carburateurhuis.
- 5e. Gasschuif niet goed gemonteerd. Bij bovengenoemde storing blijft motor met gesloten gashandle doorlopen.

## 18a.

**Te rijk mengsel (verschijnse-  
len).**

- 1e. Knallen in de uitlaat.
- 2e. Te hoog benzineverbruik.
- 3e. Pingelen van motor bij optrekken (tikkend geluid).
- 4e. Sterke roetvorming in cilinderpoort en uitlaat (kan ook veroorzaakt worden door ongeschikte olie).
- 5e. Warme motor stopt na aanslaan weer.
- 6e. Motor galoppeert bij stationnair draaien.
- 7e. Motor viertact.
- 8e. Bougie heeft zwarte isolator (kan ook veroorzaakt worden door te koude bougie).

## Oorzaak:

- 1e. Vervuilde luchtfilter.
- 2e. Naald in gasschuif te hoog geschroefd.
- 3e. Te grote sproeier.
- 4e. Versleten sproeier.
- 5e. Versleten of beschadigde naald.
- 6e. Versleten sproeierhouder.

## 18b.

**Te arm mengsel (verschijnse-  
len).**

- 1e. Motor slaat niet aan.
- 2e. Koude motor stopt na aanslaan weer.
- 3e. Motor loopt slecht stationnair.
- 4e. Motor slaat over tijdens het rijden.
- 5e. Motor houdt in tijdens het rijden.
- 6e. Motor trekt slecht, als gashandle geheel geopend wordt.
- 7e. Knallen in carburateur (kan ook slechte bougie zijn).
- 8e. Bougie heeft witte isolator (kan ook veroorzaakt worden door te warme bougie).

## Oorzaak:

- 1e. Benzineslang of zeefje verstopt.
- 2e. Water in ringnippel van carburateur.
- 3e. Luchtgaatje in benzinetankdop gedeeltelijk verstopt.
- 4e. Te kleine sproeier.
- 5e. Sproeier niet goed schoon.
- 6e. Naald in gasschuif te diep gesteld.
- 7e. Rijden zonder luchtfilter.
- 8e. Luchtlekken bij aanzuigbocht van carburateur, cilinder of carterdeksel.

## 19.

**Bougie vonkt niet.**

- 1e. Bougie controleren op testbank of aangesloten bougie met huls tegen massa houden en vliegwielt draaien.
- 2e. Geen hoogspanningsstroom (zie nr. 19a).
- 3e. Isolator van bougie in- of uitwendig vuil, nat of vet (zie ook nr. 20).
- 4e. Gescheurde isolator (onder druk te controleren).
- 5e. Stuk gestoten bougie.
- 6e. Isolator aan buitenzijde nat, doordat motor lang in regen heeft gestaan.
- 7e. Electroden kortgesloten door koolsplintertjes.

## 19a.

**Storingen aan vliegwielmagneet.**

- 1e. Onderbrekercontacten openen niet of onvoldoende.
- 2e. Onderbrekercontacten zijn ingebrand, vuil of vet.
- 3e. Onderbrekercontacten zijn kortgesloten door metaalsplintertje.
- 4e. Onderbrekerhamer klemt op asje.
- 5e. Onderbrekerhamer niet goed geïsoleerd (stroom gaat naar massa).
- 6e. Veertje van onderbrekerhamer gebroken.
- 7e. Veertje van onderbrekerhamer te slap (motor slaat over op grotere snelheid).
- 8e. Bougiekabel niet goed aan spoel verbonden.
- 9e. Isolatie van bougiekabel stuk (vonk springt over op massa).
- 10e. Los of verbroken contact in primaire stroomkring (naar condensator of onderbreker).
- 11e. Doorgeslagen primaire of secundaire wikkeling.
- 12e. Doorgeslagen condensator.

## 19b.

**Zwakke vonk.**

- 1e. Onderbrekercontacten openen onvoldoende of te veel.
- 2e. Onderbrekercontacten ingebrand, vuil of vet.
- 3e. Los contact in primaire stroomkring.
- 4e. Bougiekabel niet goed aan spoel verbonden.
- 5e. Slechte condensator.
- 6e. Defecte spoel.
- 7e. Verzwakt magnetisme van vliegwielmagneet (komt zelden voor).

## 20.

**Bougie slaat vaak vet.**

- 1e. Ongeschikt type bougie (te koud, warmer monteren).
- 2e. Te oude bougie.
- 3e. Bougie niet vast in cilinder geschroefd.
- 4e. Te kleine elektrodenafstand van bougie (0.4 mm).
- 5e. Slechte kwaliteit benzine.
- 6e. Te veel olie in benzine gemengd (1 op 25 SAE 40).
- 7e. Te rijk mengsel (zie nr. 18a).
- 8e. Te veel voorontsteking.
- 9e. Ingebrande, vuile of te vergeopende onderbrekercontacten (juiste opening 0.4 mm).
- 10e. Bougiekabel niet goed meer aan spoel bevestigd.
- 11e. Defecte spoel of condensator.
- 12e. Vervuilde verbrandingsruimte.
- 13e. Vastgekoekte zuigerveren (door kool of gebruik van te veel of slechte olie).
- 14e. Veel koolaanslag in cilinderpoort of uitlaat.
- 15e. Te veel zuigerspeling (versleten cilinder).
- 16e. Steeds te langzaam rijden.

## 20a.

**Bougie brandt wit, soms pareltjes op elektroden.**

- 1e. Ongeschikt type bougie (te warm, kouder monteren).
- 2e. Te oude bougie.
- 3e. Ongeschikte of slechte kwaliteit olie door benzine gemengd.
- 4e. Te weinig olie in benzine gemengd (1 op 25).
- 5e. Slechte kwaliteit benzine.
- 6e. Te arm mengsel (zie nr. 18b).
- 7e. Motor wordt te heet (zie nr. 13).
- 8e. Lekkende pakkingen, losgetilde bouten van carburateur of carterdeksel, waardoor valse lucht aangezogen wordt.
- 9e. Te lang achter elkaar gereden met te grote snelheid.



21.

**Motor viertact.**

- 1e. Motor nog te koud.
- 2e. Mengsel te arm of te rijk (zie nr. 18a en 18b).
- 3e. Veel koolaanslag in cylinderpoort of uitlaat.
- 4e. Te veel olie in benzine gemengd (1 op 25).
- 5e. Te veel voorontsteking.
- 6e. Bougie-electroden te wijd (0.4 mm).

22.

**Motor slaat olie uit.**

- 1e. Te veel olie in carter.
- 2e. Oliekeerring defect of versleten.
- 3e. Oliekeerring verkeerd gemonteerd.
- 4e. Loopbus op kruk of frictie-as vergeten bij montage.

- 5e. Eén der kogellagers heeft veel speling of is stuk.
- 6e. Carterbouten los of pakkingen stuk.

23.

**Koppeling slipt.**

- 1e. Kabel te strak gespannen (wanneer normale versnelling ingeschakeld is, mag kabel niet strak staan).
- 2e. Veerspanning van schakelhefboom op carter te slap.
- 3e. Te veel speling van schakelbril op frictie-as (pallen moeten vernieuwd worden).
- 4e. Frictering vol groeven door gebruik van vervulde olie (frictiering vernieuwen).
- 5e. Te veel olie of verkeerde olie in carter (dikke olie 40, hoeveelheid 30 cm).
- 6e. Frictrie verkeerd gemonteerd.
- 7e. Uitgerafelde of verroeste binnenkabel (vernieuwen).

**MONTAGE BEDIENINGSORGANEN.**

Allereerst moet U de gewone handvatten van het stuur verwijderen.

**De kleplichterhandle.**

De handle, (23 van afb. 3) wordt op de rechter stuurhelft geschoven en de 2 boutjes worden stevig aangedraaid. Controleren of de juiste speling aanwezig is en nagaan of de klep misschien open blijft staan. In dit geval moet U het klemboutje iets lossen en de binnenkabel iets naar voren schuiven. Indien geen binnenkabel over is, kunt U het hoedje (21) afnemen en de buitenkabel iets inkorten.

**De gashandle.**

Doorgaans wordt de gashandle op de rechterstuurhelft gemonteerd. De handle (24 van afb. 6) wordt op het stuur geschoven en de 3 schroefjes worden stevig aangedraaid. Het boutje in de gashandle dient te vallen in de sleuf van het draaibare gedeelte. Ten slotte de contraoer vastzetten!

**De vertragingshandle.**

Links op het stuur wordt de handle (29 van afb. 5) geschoven en ook met de 2 boutjes vastgezet. Nu controleren of de kabel goed vast zit in het klemstuk (30). Hiertoe moet het klemstuk met een 8 mm sleutel vastgehouden en de schroef (31) stevig aangedraaid worden.

Nu de contraoer (23) lossen. De stelschroef (22), die zich achter de cylinder bevindt, wordt nu zo afgesteld dat, wanneer de pal van de handle in de eerste inkeping zit, de motor in de vrijstand staat, en er toch enige speling in de handle is. Hierna de contraoer (23) weer goed vastzetten.

**Demontage van de uitlaat.**

Draai de moer (10 van afb. 4) los die achter bij het sluitstuk (5) op de spanbout zit. De spanbout loopt door tot in de aluminium uitlaatbocht (1) en heeft daar een hol dwarsstukje. Hierdoor heen gaat de lange bout (12) die de uitlaat aan de cylinder bevestigd. Indien U dus niet eerst de moer (10) losdraait, bestaat de kans dat de lange bout (12), die onder spanning staat, afgedraaid wordt. Nadat ook de andere bout (13) uit de cylinder gedraaid is, kunt U de uitlaat uit elkaar halen. Vulle aanslag op de uitlaattmantel duidt op lekkende astbestkoordpakking(en). Die moet(en) bij hermontage vernieuwd worden.

**Montage van de uitlaat.**

Alvorens U de uitlaat monteert moet U hem grondig reinigen, d.w.z. de uitlaatbocht van binnen met een schraapstaal of bot mes schoonkrabben, en de 2 gaatjes die in het knaldemperhuis (4) zitten, goed schoonmaken. Verwijder ook alle koolaanslag die zich in het sluitstuk bevindt, opdat de afgewerkte gassen goed afgevoerd kunnen worden.

U begint de hermontage met in de groef die in de uitlaatbocht is aangebracht en in de 2 groeven van het knaldemperhuis, astbestkoordpakking aan te brengen. Schuif nu de spanbout (7) in de uitlaatbocht en breng door de uitlaatbocht en het holle dwarsstuk van de spanbout de lange bout (12) aan. Schuif vervolgens de uitlaattmantel (3), de knaldemperhuis (4), het sluitstuk (5) en het kapje (6) op de spanbout en draai de moer (10) een paar slagen aan. Nu eerst de uitlaat met de bouten (12 en 13) aan de cylinder vastzetten, waarbij U de pakking (14) niet mag vergeten. Nadat U de bouten goed hebt aangedraaid, kunt U de moer (10) goed vastzetten.

Draai, nadat de motor gedraaid heeft, alles nog eens goed aan; lekkage is dan uitgesloten.

**Demontage van de cylinderkop.**

Draai, om beschadiging te voorkomen van de draad die in de aluminium kop getapt is, met een goed passende pijpsleutel voorzichtig de bougie én de kleplichter uit de cylinderkop. Indien U de kop afneemt met de bougie en de kleplichter er nog in, moet U waarschijnlijk om deze twee uit de kop te krijgen, de kop in de bankschroef zetten, waarbij hij kan beschadigd worden. Draai nu, met een pijpsleutel van 9 mm, de vier moeren af en verwijder de vier ringen. Hierna moet U de kop met de hand afnemen. Mocht hij door koolaanslag wat vastzitten, tik hem dan met de hamersteel los. Wrik nooit met een schroevendraaier of een ander metalen voorwerp aan de kop van de cylinder; U loopt dan grote kans de koelribben te beschadigen, zodat deze na hermontage niet afdicht.

De cylinderkop mag bij het ontkolen in geen geval in een kokend sodabad worden gestopt!

**Demontage van de kleplichter (decompressor).**

Als het splitpenntje (16 van afb. 3) verwijderd is, waarmee het veer-



tje en het klepje geborgd zijn, kunt U alle onderdelen van de klep schuiven.

Indien de klep niet goed meer in de zitting past en dus niet goed afsluit, klemt U de draadsteen (13), met de klepzitting naar boven, in de bank-schroef en smeert tussen de klepstift (10) en de zitting in de draadsteen wat slijppasta. Zet nu de klepstift met het uitstekend gedeelte in een boormslag en slijp, langzaam draaiend, de klep weer pas in zijn zitting.

Slijp zo kort mogelijk, anders wordt de klepzitting te breed en sluit de klep niet meer af!

#### Montage van de cilinderkop.

Alvorens U hiertoe overgaat moet U de verbrandingskamer ontkolen. Gebruik hiervoor geen scherp voorwerp, aangezien op de krassen die hierdoor ontstaan, de koolaanslag zich vlugger vastzet. Reinig, om oververhitting van de motor te voorkomen, ook de koelribben zorgvuldig.

Overtuig U er van dat de stiftschroeven (tapeinden) in de cilinder niet beschadigd zijn. Als de draad van de tapeinden beschadigd is, kunnen tapeinden niet gemonteerd worden, nadat de hiervoor geschikte draad in de cilinder getapt is.

Indien de cilinderkop niet vlak is, moet deze op een vlakplaat (of een stuk spiegelglas) waarop een stuk fijn schuurlijnen gespannen is, vlak geschuurd worden. De koppakking moet U met de fels naar boven, over de tapcinden schuiven, waarna U de cilinderkop en de ringen laat volgen. De ringen worden nu diagonaalsgewijs, gelijkmatig aangetrokken. Na de proefrit moeten de moeren nogmaals aangedraaid worden.

Voor ontkolen zie ook zuiger en cilinder.

#### Montage van de kleplichter.

De juiste volgorde blijkt duidelijk uit de tekening, doch vóór de montage dient het kanaal in de draadsteen (13 van afb. 3) goed schoongemaakt te worden. Het kan voorkomen, dat bij veelvuldig gebruik de klepstift, die bij het lichten wordt ingedrukt door de kleplichterhefboom (17), afslijt tot het gaatje waar de splitpen doorgaat. In zo'n geval moet U de klepstift vernieuwen, anders loopt U kans dat de klepstift onder het rijden in de cilinder valt en de zuiger en/of de cilinder en/of de cilinderkop beschadigt. De gemonteerde kleplichter met een nieuwe pakkingring (11), die U niet mag vergeten kunt U nu in de cilinderkop draaien.

#### Demontage vliegwielen en grondplaat.

Alvorens de cilinder te demonteren moet U het vliegwielen, de grondplaat, het kleine kettingtandwiel, de carterdeksels, de carburateur met aanzuigbuis en de frictie-as met tandwiel demonteren, opdat de zuiger gedurende deze werkzaamheden niet beschadigd worde.

Om het vliegwielen te demonteren, hebt U een stuk speciaalgereedschap nodig, „tegenhouder” genaamd. Dit is een plat stuk ijzer met een nok erop, die precies in het ronde gat van het vliegwielen moet passen. Aan het eind van dit platte stuk ijzer moet een gat geboord zijn. Dit gat moet voor de moer komen waarmee het vliegwielen vastgezet is en groot genoeg zijn om de 14 mm pijpsleutel door te steken. Op deze manier wordt de moer, die lijkse draad heeft, losgedraaid zonder dat het vliegwielen kan draaien.

Nadat de moer (8 van afb. 2), de veerring (7) en het plaatje (6) verwijderd zijn, kunt U de vliegwielen trekker in het vliegwielen draaien en het vliegwielen van de krukas trekken. De trekker moet goed passend zijn, aangezien het vliegwielen anders beschadigt wordt. U mag nooit proberen het vliegwielen er met een hamer af te slaan. De draad van de krukas en misschien de krukas zelf, wordt hierdoor beschadigt.

Nu draait U de 2 boutjes (16 van afb. 8) uit, waarmee de grondplaat aan het carter bevestigd is. Ook de bougiestekker (13) schroeft U af, waarna U de ontstekingsplaat in zijn geheel kunt afnemen.

#### Demontage van het spoelenstelsel.

De grondplaat, de spoelen, de condensator, de contactpunten mogen uitsluitend met wasbenzine schoongemaakt worden.

Om de ontstekingsspoel (7) te demonteren, moet U eerst de kabel van de condensator (7) losmaken door het lossen van het boutje. De 2 boutjes van de ontstekingsspoel moet U losdraaien, waarna U de spoel kunt verwijderen. Op dezelfde manier verwijderd U de lichtspoel (3). Als het schroefje verwijderd is kunt U de condensator met een rond stukje hout, dat een zelfde diameter moet hebben als de condensator, uit de grondplaat drukken waarbij deze goed moet „dragen”.

#### Demontage van de onderbreker.

Eerst dient U het moertje te verwijderen waarmee het veertje van de hamer aan de contacthoek (5) beves-

tigd is. Dan moet U het veertje op het asje, waarop de onderbrekerhamer scharniert, verwijderen en de onderbrekerhamer (4) van het asje nemen. Om de contacthoek (5) te demonteren moet U het asje, waarop de hamer scharniert, uit de grondplaat draaien. Het schijfje, waarin de stelbout excentrisch is aangebracht, ligt los in de grondplaat. Het smeerviltje is met een boutje vastgezet.

Indien U bij storing er aan twijfelt of de ontsteking wel in orde is, moet U een nieuwe grondplaat monteren.

#### Montage van de onderbreker.

Bij montage moet de onderbrekerhamer geïsoleerd zijn van de contacthoek; U mag dus de 2 fiberringen niet vergeten! Ook het fiberhulsje, waarin het boutje is aangebracht waaraan de veer van de onderbrekerhamer bevestigd wordt, moet beslist gemonteerd worden!

Indien de punten erg ingebrand zijn dient U ze te vernieuwen; zijn ze nog bruikbaar, controleer U dan of de veerspanning van de hamer nog voldoende is en of de hamer gemakkelijk op het asje draait. De hamer mag in geen geval speling op het asje hebben, want daardoor wordt de vonk onregelmatig. In dit geval moeten de punten vernieuwd worden.

#### Montage van het spoelenstelsel.

De kabel van de condensator naar de onderbrekerhamer moet achter het smeervilt-beugeltje omlopen; doet hij dat niet dan bestaat de kans dat hij tegen het vliegwielen komt en doorslijt.

#### Montage van het vliegwielen.

Bij montage van het vliegwielen op de krukas moet U er zich van overtuigen dat de veer (5 van afb. 2) op de krukas zit.

#### Afstellen van de ontsteking.

De afstand der contacten moet U controleren en zo nodig schoonmaken en afstellen op 0,4 mm lichten. Contacten welke deze afstand niet meer halen, dient U bij te stellen of, indien ze ingebrand zijn, te vernieuwen. De moer van het vliegwielen verwijderen en het vliegwielen met de trekker iets van de as trekken. Nu het vliegwielen door middel van de moer zo licht vastzetten, dat het vliegwielen nog gedraaid kan worden zonder dat de as meedraait. Dit is voor de werkzaamheden nodig. De bougie eruit nemen en, indien er een ontstekingsafsteller voorhanden is, deze inschroeven, anders een schuifmaat nemen. De micro-

meter van de ontstekingsafsteller geheel terugdraaien. Door het vliegwielen naar rechts te blijven draaien terwijl de instelmeter ingedraaid wordt, kunt U het bovenste dode punt van de zuiger vaststellen. Daarna de zuiger terugdraaien, de instelmeter 1,5 mm dieper stellen. Iedere streep is 0,1 mm, een gehele omdraaiing is 1 mm, van 0 naar 5 is nog 0,5 mm, tezamen de vereiste 1,5 mm. Dan de zuiger weer naar boven draaien tot hij tegen de instelmeter stoot (of tegen de ingestelde schuifmaat). De zuiger in deze stand houden en het vliegwielen verder draaien (dit draait nu op de conus van de as) tot in het kijkgat de onderbrekercontacten zichtbaar zijn en zich juist beginnen te openen.

Een stukje cigarettenpapier, voor controle tussen de contacten gelegd, moet er net uit te halen zijn.

Bij deze stand van de zuiger en de contacten wordt het vliegwielen, met gebruikmaking van de „tegenhouder”, vastgezet door het stevig aandraaien van de moer.

#### Demontage van het kleine kettingtandwiel.

Het plaatje (14 van afb. 5), dat de moer (15) zekert tegen loslopen, wordt recht getikt en de moer (15) losgedraaid (de moer heeft rechte draad). Om te voorkomen dat bij het losdraaien van de moer het kettingtandwiel (13) met de as meedraait, kunt U gebruik maken van het bekende stukje gereedschap: een stukje plat ijzer waaraan een stukje ketting geklonken is.

Als de moer verwijderd is, zet U achter het kettingtandwiel tegenover elkander 2 schroevendraaiers, waarmee U het kettingtandwiel van de as kunt drukken.

#### Montage van het kleine kettingtandwiel.

Op het einde van de as, waar het kettingtandwiel gemonteerd moet worden, schuift U de loopbus (11 van afb. 5). U controleert of het getande gedeelte van de as dat buiten de loopbus uitsteekt, niet langer is dan de dikte van het kettingtandwiel. Is dit wel het geval, dan moet er een plaatje (12) tussen het kettingtandwiel en de loopbus worden gelegd, anders wordt de moer wel tegen de borst van de frictie-as gedraaid, doch niet het tandwiel vast tegen de loopbus gedrukt. Dit zou tot gevolg hebben dat het kettingtandwiel de frictie-as zo beschadigt, dat een nieuwe frictie-as gemonteerd zou moeten worden.



Is alles in orde, dan wordt het kettingtandwiel (13) op de frictie-as getikt, het plaatje (14) op de as geschoven en de moer (15) goed aangedraaid.

In het kettingtandwiel zijn 2 gaatjes aangebracht, waarin met een doorslag het zekeringsplaatje wordt geslagen. Bovendien wordt een kant van het plaatje omgeslagen om de moer te zekeren.

#### Demontage carterdeksel vliegwieltzijde.

Als de 6 bouten (23 van afb. 1) verwijderd zijn, is het deksel los. Bij het afnemen van het deksel komen de veer (5 van afb. 2), de oliëkering (19 van afb. 1), de loopbus (4 van afb. 2) en het kogellager (24 van afb. 1) mee.

Wilt U het kogellager (24 van afb. 1) uit het deksel nemen, dan moet de zekering (25) met de punttang verwijderd en het deksel iets verwarmd worden, tot het lager eruit gedrukt kan worden. De oliëkering (19) moet naar buiten uitgetikt worden. Het bronzen frictie-aslager in het deksel is niet demontabel.

#### Montage carterdeksel vliegwieltzijde.

Als het deksel iets verwarmd is, kunt U het kogellager (24 van afb. 1) gemakkelijk op zijn plaats drukken (zekering 25 niet vergeten!). Ingeval een nieuw kogellager gemonteerd wordt, moet U er vooral voor zorgen, dat het lager schuivend op de krukas gaat, aangezien anders de veer (5 van afb. 2) de roterende gasschuif niet tegen het carter kan drukken.

Het monteren van de oliëkering (19 van afb. 1) moet zo geschieden dat de holle kant met de veer naar binnen gericht is.

Alvorens het deksel te monteren, moet U er zich van overtuigen dat de 2 centreerbuisen (20 van afb. 1) op hun plaats zitten en dat de pakking (21) onbeschadigd is. Harde pakking kan beter vernieuwd worden.

Nadat het deksel aan het carter geschroefd is, worden over de krukas de sluitring (3 van afb. 2) en de loopbus (4) geschoven. De loopbus moet gemakkelijk op de krukas schuiven. Als de krukas nieuw is, kan deze zonnig met zeer fijn schuurlijnen iets afgenomen worden.

#### Demontage carterdeksel aandrijfszijde.

Zijn de bouten (18 van afb. 1) losgedraaid, dan komt het deksel vrij. In dit deksel bevindt zich slechts 1 oliëkering. Deze moet naar buiten uitgetikt worden. Bij montage moet de

holle kant van deze oliëkering naar het carter gericht zijn.

#### Montage carterdeksel aandrijfszijde.

Moet een nieuwe pakking (16 van afb. 1) gemonteerd worden, dan mag deze vooral niet dikker zijn dan de standaard pakking, aangezien anders de compressieruimte te groot wordt en het lopen van de motor nadelig beïnvloed wordt.

#### Demontage van de vlotterloze carburateur.

De bevestigingsbout (20 van afb. 6) lossen en de carburateur van de aanzuigbocht trekken. De holle bout (7) uitdraaien waarna de ringnippel (5) met pakking verwijderd wordt.

Nu kunt U de sproeier (3) uit de sproeierhouder (2) schroeven en de sproeierhouder met een 9 mm sleutel uit het huis draaien. Het sluitstuk (13) met de gasschuif (9), de naald, de veer en de stelbout draait U nu met een 10 mm sleutel uit het huis. De kabel met de veer uit de gasschuif halen en de naald (11) met de stelmoer (10) en de rubberprop (8) uit de gasschuif drukken.

Tot motornummer 76000 is de luchtfilter met een boutje (20) bevestigd, vandaar af met een klembegel.

Tot motornummer 76000 moet U, om de aanzuigbocht los te maken, het vlieg wiel met de grondplaat demonteren. Vandaar af is de bocht met tapcinden en moeren (met zekeringsplaatjes) bevestigd en kan afgenomen worden zonder dat U het vlieg wiel en de grondplaat demonteert.

#### Montage van de vlotterloze carburateur.

Eerst moet U de sproeiernaald (11 van afb. 6) in de stelmoer (10) draaien, doch de bovenzijde van het draadstuk van de naald (11) moet er nog iets uitsteken. Leg dit even weg.

Nu monteert U de sproeier (3) in de sproeierhouder (2) en draait deze in het sproeierhuis (carburateurhuis 1). Op de holle bout (7) schuift U de pakkingring (4), dan de zeef (6), daar overheen de benzinennippel (5) en nog een pakkingring (4). Dit geheel draait U nu in de onderzijde van het sproeierhuis (1).

Vervolgens moet eerst de bowdenkabel (26) met nippel bevestigd worden aan de gasschuif (9). In deze gasschuif drukt U de kunst rubberprop (8) en U schuift in de bovenzijde de reeds voorgemonteerde sproeiernaald (11 en 10) door de prop in de gasschuif (9). Deze drukt U aan met de

veer (12) welke U over de binnenkabel (26) schuift. De kabel valt dus binnen de veer.

Het geheel wordt nu in de bovenzijde van het sproeierhuis geschoven. De sproeiernaald moet nu precies in het daarop ingeslepen bovenstuk van de sproeierhouder (2) passen. Met het sluitstuk (13), dat over de kabel geschoven moet worden, zet U alles in het huis vast, waardoor de veer (12) gespannen wordt. Door even aan de kabel te trekken kunt U controleren of de gasschuif goed functioneert (dit is aan beide zijden door de openingen te zien).

De stelmoer (14) moet U nu over de kabel schuiven, op de stelschroef (15) aanbrengen en in het staartstuk (13) draaien. Hiermede wordt de spanning van de binnenkabel afgesteld. De luchtfilter wordt met boutje (23) en getand veerplaatje (22) vastgezet. De aanzuigbocht (18) wordt ingeschoven en met een boutje (20) vastgezet. Met de 2 bouten (19) wordt de aanzuigbocht (met de pakking 17) aan het carter bevestigd.

#### Afstellen van de vlotterloze carburateur.

Nadat de carburateur schoongemaakt en weer gemonteerd is, moet hij natuurlijk afgesteld worden.

Alvorens met de afstelling te beginnen moet U zorgen dat de sproeiernaald 3 tot 4 mm onder de gasschuif uit komt. De naald zit met schroefdraad in de gasschuif en is dus gemakkelijk te verstellen. In géén geval mag de naald méér dan 4 mm onder de gasschuif uitkomen. Hij is conisch geslepen, schuift in de sproeierhouder en regelt hierdoor de benzinetoevoer. Als de naald meer dan 4 mm onder de gasschuif uit zou komen dan zou hij bij grote snelheid niet voldoende benzine doorlaten.

Indien de motor viertact en pas tweektact zodra de snelheid groter wordt dan 30 km per uur, dan kunt U dit verhelpen door de naald iets dieper te stellen. Dit mag niet meer dan een halve slag zijn. De motor moet iedere keer dat de naald versted is, op de weg geprobeerd worden. Het afstellen moet gebeuren als de motor warm is, omdat een koude motor gemakkelijk viertact.

Viertact de motor nog bij een snelheid van 40 km per uur, dan is de sproeier te groot en moet U een kleinere sproeier monteren en de afstelling weer met de naald regelen.

Sproeiers zijn in verschillende maten verkrijgbaar t.w. no. 36, 38, 40, 42 en 44. Gewoonlijk wordt no. 40 ge-

monteerd, doch het is mogelijk dat hij, na de inrijperiode door sproeier no. 38 vervangen moet worden. De sproeier mag echter niet te klein zijn. Het mengsel wordt dan te arm en de motor zou daardoor onvoldoende smering krijgen.

#### Demontage van de frictie-as uit het carter.

Nadat het vlieg wiel, de grondplaat en het zich daarachter bevindende carterdeksel gedemonteerd zijn, moet de oliëmeetstaaf (11 van afb. 1) uit het carter geschroefd worden. Dit moet U vooral niet vergeten, want de oliëmeetstaaf bevindt zich tussen de schakelbril (10 van afb. 5) en de tandwielen. Indien U de frictie-as uit zoudt tikken terwijl de oliëmeetstaaf nog op zijn plaats zit, dan zou hij afbreken.

De centreerbout (20 van afb. 5) die onder in het carter achter de oliëaftapbout (13 van afb. 1) aangebracht is moet U uitschroeven, de trekveer (21 van afb. 5) losmaken, de bout (19), boven in het carter, uitschroeven, de schakelhefboom (18) en de schakelas (17) verwijderen.

De frictie-as met de tandwielen kan nu met een hamersteel uit het carter getikt worden.

#### Demontage van de tandwielen en de frictie-as.

Het grote tandwiel (5 van afb. 5) wordt van het koppelingskruis (1) genomen. Hierna verwijderd U de frictiering (4), de frictiepal (3) en de kogel (2) die zich in het koppelingskruis onder de frictiepal bevindt.

Om het kleine tandwiel (8) van de as te kunnen nemen moet U eerst de schakelbril (10), die met 2 sluitringen (9) op de glijdende koppelconus gemonteerd is, verwijderen. Nu kan het tandwiel (8) van de as genomen worden.

Wanneer de frictie slipt en slechts afgesteld moet worden met overmaat pallen of nieuwe ringen, is het niet nodig de schakelbril en het kleine tandwiel van de as te nemen.

Na de hierboven omschreven demontage houdt U dus het koppelkruis (1) met de as en de glijdende koppelconus als één geheel over. Indien de frictie-as vernieuwd moet worden, moet hij met koppelkruis en glijdende koppelconus als één geheel vervangen worden. Deze delen zijn in de fabriek zuiver op elkander ingeslepen en worden uitsluitend als één geheel geleverd.



**Montage frictie-as en tandwielen. Het afstellen.**

Controleer eerst of het bronzen lager in het kleine tandwiel niet te ruim geworden is. Is dit wel het geval, dan moet het vernieuwd worden.

Op de as met de glijdende koppelconus wordt het kleine tandwiel (8) geschoven en de sluitring (9) aangebracht in de groef van de koppelconus. Nu schuift U de schakelbril (10) op de koppelconus en borgt hem met de sluitring (9). In het koppelkruis (1) zijn 2 tegenover elkander liggende gaten aangebracht. In het gat dat zich het dichtst bij het kleine tandwiel (8) bevindt (dit is de normale gang), doet U een 6 mm kogel (2) waarna de frictiepal in het gat geplaatst wordt en de frictiering gemonteerd wordt. Nu drukt U de koppelconus zover mogelijk in de richting van het kruis; dit om zeker te zijn dat de kogel en de pal op hun laagste punt staan.

Vervolgens schuift U het tandwiel op de frictiering. Als dit niet of heel moeilijk gaat, moet U de twee afgeplatte zijden van de frictiepal iets afslijpen tot het tandwiel gemakkelijk over de ring glijdt. Dit mag nooit onderaan de stift gebeuren want dan wordt de harde laag beschadigd en wordt de kogel in de stift gedrukt.

Nu trekt U de conus naar achter en de kogel en de pal worden omhoog gedrukt. Het is duidelijk dat de pal de ring uitzet en dat de ring zich vastzet in het tandwiel. De afstand tussen de conus en de vaste borst op de frictie-as moet nu ongeveer 8 mm zijn (ongeveer de breedte van de pal). De afstelling van de normale versnelling is nu goed.

U laat de conus in deze stand staan en monteert nu de kogel en de pal van de vertraging. Ook nu wordt de frictiering over het koppelkruis en de pal aangebracht. Indien nodig wordt ook deze pal iets afgeslepen totdat het tandwiel er gemakkelijk over glijdt. Denkt U er vooral aan dat U de lagerbus (6) monteert! Wanneer nu de conus in de richting van het grote tandwiel gedrukt wordt, dan moet ook dit tandwiel één geheel vormen met de frictiering. Als U de conus nu iets terug trekt, moeten beide tandwielen vrij kunnen draaien. Dit is de vrijloop. Lopen de tandwielen nog te zwaar, dan moet er nog iets van de pal, die het laatst gemonteerd is, afgeslepen worden totdat de beide tandwielen in de vrijloop gemakkelijk over de ringen draaien. De frictie is nu goed afgesteld.

**Montage van de frictie-as in het carter.**

Vergeet niet hierbij aan te brengen: 1) de aanloopring (7 van afb. 5), die ter dikte van 0.3 en 0.5 mm leverbaar is, en tegen het grote tandwiel ligt, en 2) de opvulling(en) (12 van afb. 5), die in 0.1 en 0.2 mm dik geleverd worden! Deze ringen liggen tegen de vaste borst die tegen het kogellager komt.

De schakelbeugel (16) drukt U in de schakelbril (10) en wel zó, dat de tanden in de schakelbril boven komen, want hierin moeten de tanden van de schakel-as (17) grijpen. Indien de schakelbeugel uit de schakelbril valt, moet U met een tang de uiteinden van de beugel iets naar elkander toe knijpen. Nu schuift U de voorge-monteerde as in het carter en draait de stelbout (19) een paar slagen in de schakelbeugel. De beugel kan nu niet meer uit de bril vallen.

Het carter wordt omgedraaid en onder in het carter wordt de centreerbout (20) gemonteerd. Door de stelbout (19) heen en weer te bewegen kunt U controleren of het gat van de schakelbril precies tegenover het gat in het carter ligt. Als de gaten niet precies tegenover liggen, kunt U met een schroevendraaiertje het gat van de schakelbeugel precies tegenover het gat in het carter brengen en de centreerbout (20) indraaien. Dit indraaien moet gemakkelijk gaan. Gaat het moeilijk, controleert U dan nog eens of de bout wel goed voor het gat van de schakelbeugel zit. Als U de centreerbout (20) naast het gat van de schakelbeugel draait is het niet mogelijk te schakelen en wordt de beugel kromgedraaid.

De stelbout (19) die een paar slagen in de schakelbeugel gedraaid was, wordt nu weer verwijderd en de schakel-as (17) wordt in het gat gedrukt. Aan beide einden heeft de schakel-as vertanding. Het blijft gelijk hoe hij gemonteerd wordt, doch U dient er voor te zorgen dat de tanden van de as goed grijpen in de tanden van de schakelbeugel. Nu wordt de schakelhefboom (18) op de as gelegd en, indien ook hier de vertandingen goed in elkander grijpen, de stelbout (19) aangebracht en goed vastgedraaid.

De stand van de schakelhefboom moet zo zijn dat de veer (21), die hieraan bevestigd wordt, in ongespannen toestand  $\pm 8$  mm van de vaste nok op het carter verwijderd is. De veerspanning is dan voldoende om de normale versnelling in te schakelen als de handle op het stuur vooruit gezet wordt.

**Demontage van de cilinder.**

De zuiger moet in de onderste dode punt positie gezet worden en de moeren (4 van afb. 3) moeten verwijderd worden, waarna de cilinder van de stiftschroeven en de zuiger geschoven wordt. Dit moet rechtstandig gebeuren en zonder de cilinder te draaien aangezien bij onjuiste stand de slotoeningen van de zuigerveren in een der poorten kunnen haken waardoor ze kunnen breken.

**Ontkolen.**

Dit mag U alleen doen wanneer de cilinder gedemonteerd is. Anders komen fijne kooldoeltjes in het carter en beschadigen de lagers en de frictie. De uitlaatpoorten moet U met een bot mes of een schraapstaal goed schoonkrabben.

**Controle op de uitlaat en overstroompoort.**

Schuif de zuiger in de cilinder en houd hem gelijk met de bovenkant van de overstroompoort; de opening tussen de zuiger en de uitlaatpoort moet dan tenminste 2.5 mm zijn. Schuif nu de zuiger ondersteboven van bovenaf in de cilinder, waarbij de bovenkant van de eerste zuiger-groefveer gelijk gehouden moet worden met de bovenkant van de uitlaatpoort. De bovenkant van de inlaatpoorten moet nu gelijk zijn met de poorten van de zuiger.

**Montage van de cilinder.**

Alvorens U de cilinder weer monteert, moet U de koelribben goed schoonmaken: vuile koelribben be-

lemmeren de koeling van de motor.

Draai na het monteren van de cilinder (met nieuwe voetpakking) de moeren (4) met het draadloos einde naar beneden op. Veerringen (3) niet vergeten!

**Demontage en montage van de lagering en de oliekering.**

Als de naaldlagering (2 van afb. 1) vernieuwd moet worden, moet U het carter tot 80° C verwarmen, waarna de loopbaan uitgetikt kan worden.

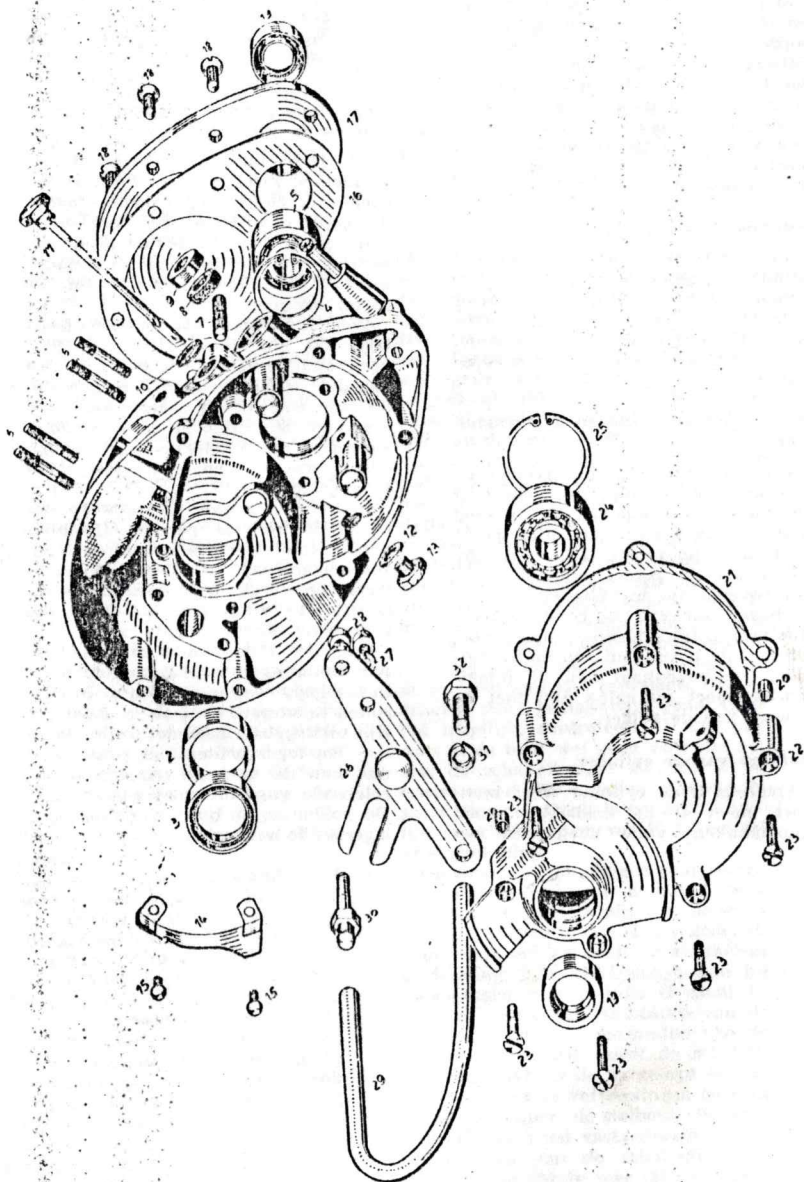
Indien U twijfelt aan de goede afsluiting van de roterende gasschuif, moet U deze, met slijppasta, op het carter inslijpen.

Vóór de montage van de buitenloopbaan (2) moet het carter tot 80° C verwarmd worden. Bij het inpersen van deze loopbaan moet U zorgen, dat de stuitrand in het carter draagt op een vlak stuk metaal of kops hout, aangezien anders de rand beschadigd wordt, wat gas- en compressieverlies tengevolge heeft.

In het verwarmde carter wordt nu de oliekering (3) geperst. De oliekering komt tegen de naaldlager-ring (buitenloopbaan) te zitten. Het kogellager (5) wordt, na op zijn plaats ingeperst te zijn, gezekerd door de zeker-ring (4).

Wanneer U de oude krukas weer wilt aanbrengen, kunt U om de ruimte in het lager weg te werken overmaatrollen monteren. Deze overmaatrollen zijn verkrijgbaar 0.002 tot 0.015". Monteer het lager echter niet strak want dan kan de veer (5 van afb. 2) de roterende gasschuif niet aandrukken. De rollen dient U in een lang, taai lagervet te monteren.





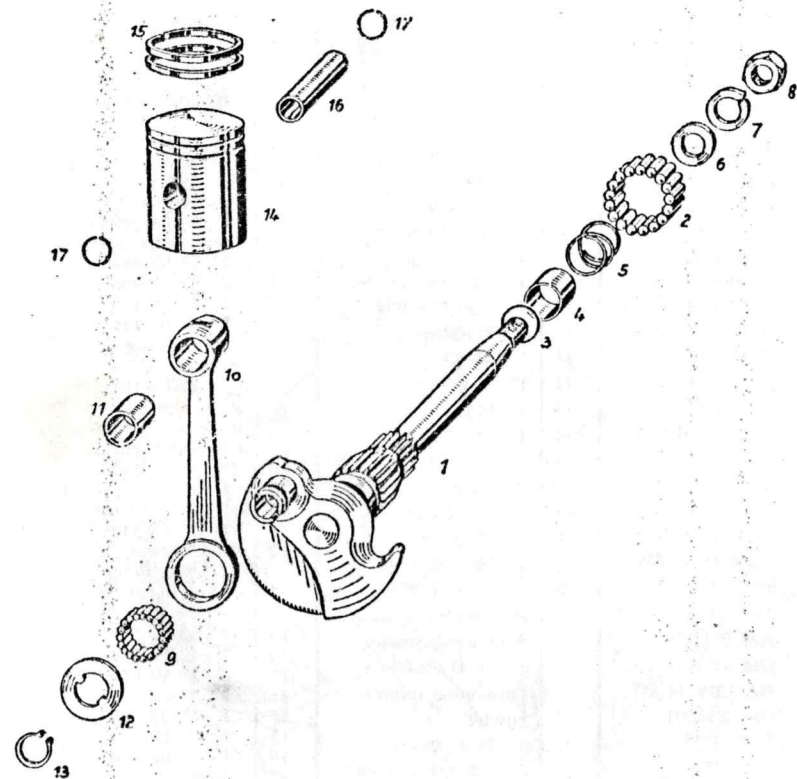
TABEL I CARTER (voor bestelnrs. zie volgende pag.)

BESTELNRS. EN AANTAL VAN DE ONDERDELEN VAN TABEL 1, 3, 5.

TABEL I Carter		TABEL III Cylinder, kop, klepl.		TABEL V Vertrags- drifwerk	
1	1 38-01-131	1	1 38-02-121	1	1 38 U 03-090
2	1 38-01-025	2	1 38-02-122	2	2 38-03-032
3	1 A 22 x 32 x 7 Din E 6503	3	4 A 6 Din 127	3	Frictiestift 2,5 mm
4	1 32 x 1,2 Din E 472	4	4 38-02-123	2	38-03-092
5	1 6201 c 2	5	4 38-02-007	3	Frictiestift 3 mm
6	4 38-01-037	6	1 38-02-009	2	38-03-093
7	2 38-01-009	7	1 38-02-051	3	Frictiestift 3,5 mm
8	1 38-03-024	8	4 5,3 Din 433	2	38-03-094
9	1 38-03-047	9	4 M 5 Din 934	4	2 38-03-095
10	1 A 12 x 18 Din 7603	10	1 24182	5	1 38-03-119
11	1 38 U 01-140	11	1 24185	6	1 38-03-118
12	1 A 10 x 16 Din 7603	12	1 38-02-053	7	Aanloopring 0,5 mm
13	1 38-01-137	13	1 24183	1	38-03-121
14	1 38 U 01-180	14	1 24187a	7	Aanloopring 0,3 mm
15	2 4 x 6 Din 1476	15	1 24186	1	38-03-122
16	1 38-01-135	16	2 1,5 x 8 Din 94	8	1 38 U 03-110
17	1 38-01-133	17	1 38-02-052	9	2 15x1 Din E 471
18	7 AM 5 x 15 Din 63	18	1 38-02-055	10	1 38 U 03-030
19	2 BA 15 x 24 x 7 Din E 6504	19	1 38-02-054	11	1 38-03-113
20	2 38-01-008	20	Bowdenk. m. nipp. voor herenrij wiel	12	Opvulring 0,1 mm 1-2 38-03-052
21	1 38-01-038	21	1 38 U 02-080	12	Opvulring 0,2 mm 1-2 38-03-053
22	1 38-01-132	22	Dito voor dames- rij wiel	13	1 38-03-073
23	6 38-01-041	1	38 U 02-070	14	1 38-03-018
24	1 6301	21	2 C 2,5 Din 71987	15	1 38-03-019
25	1 37 x 1,5 Din E 472	22	Kabelm. m. hulzen voor herenrij wiel	16	1 38-03-015
26	1 38 U 01-210	1	38 U 02-100	17	1 38-03-023
27	2 A 6 Din 127	Dito voor dames- rij wiel	1 38 U 02-090	18	1 38 U 03-100
28	2 M 6 Din 934	1	38 U 02-090	19	1 38-03-036
29	1 38-07-015	23	Kleplichterhandel compleet	20	1 38-03-026
30	1 38-07-013	1	38 U 02-060	21	1 38-03-098
31	1 A 8 Din 127	Dito voor dames- rij wiel	1 38 U 02-100	22	1 38-05-027
32	1 M 8 x 20 Din 931	1	38 U 02-090	23	1 M 6 Din 934
				24	Bowdenk. voor herenrij wiel
				1	38 U 05-040
				24	Idem v. damcar. 1 38 U 05-080
				25	Kabelmantel voor herenrij wiel
				1	E 2,5x1350 Din 71987
				25	Kabelmantel voor damesrij wiel
				1	B 2,5x1390 Din 71987
				26	1 38-05-026
				27	1 38-05-025
				28	1 C 2,5 Din 71987
				29	1 38 U-05-010
				30	38-05-036
				31	38-05-035

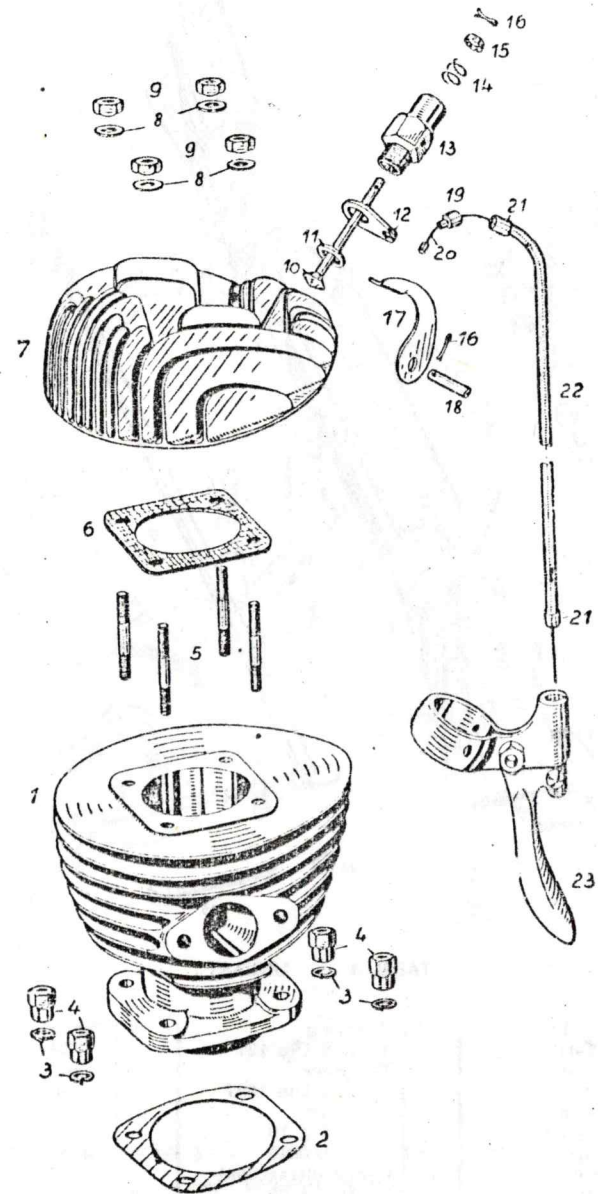
Het eerste cijfer geeft het nr. van de afbeelding aan, het tweede, achter de dunne lijn het aantal stuks en het laatste het bestelnummer.





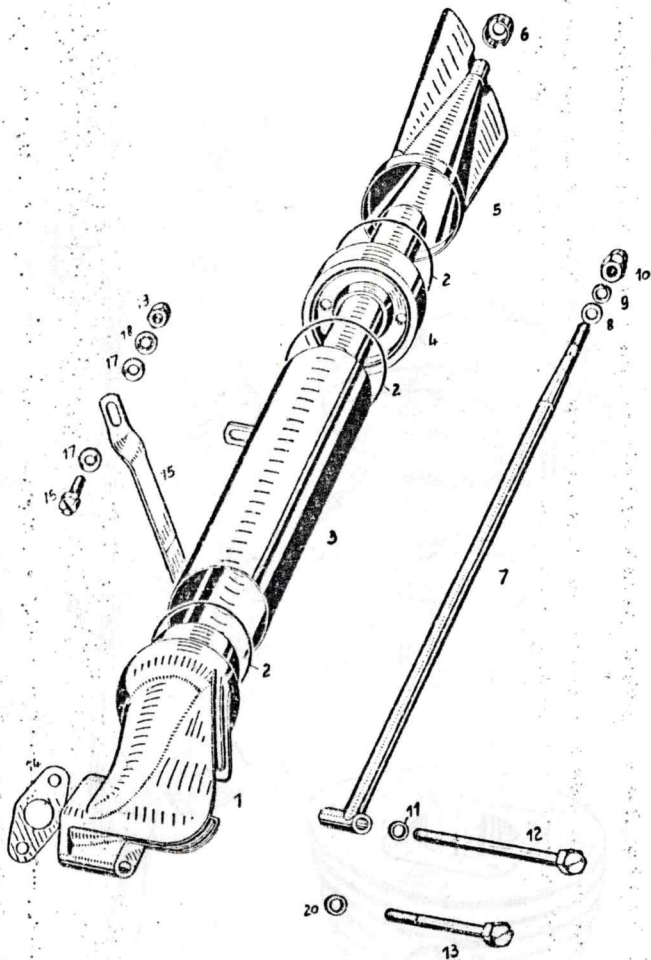
TABEL 2 - DRIJWERK

1	1 38 U 01-090	11	1 38-01-062	Zuiger, overmaat
2	17 4 Øx8 Din 5402	12	1 38-01-054	II, 36 mm
3	1 38-01-042	13	1 12x1 Din E 471	1 38 U 02-300
4	1 38-03-113	14	1 38 U 02-280	Zuigerveer, over-
5	1 38-01-032		Zuiger, overmaat I,	maat II, 36 mm
6	1 38-01-055		35,5 mm	2 38-02-103
7	1 B 10,5 lks. Din 127	15	1 38 U 02-290	1 38-01-063
8	1 38-01-073		2 38-02-101	2 38-02-006
9	16 3 Øx5 Din 5402		Zuigerveer, over-	
10	1 38 U 01-220		maat I	
			35,5 mm	
			2 38-02-102	



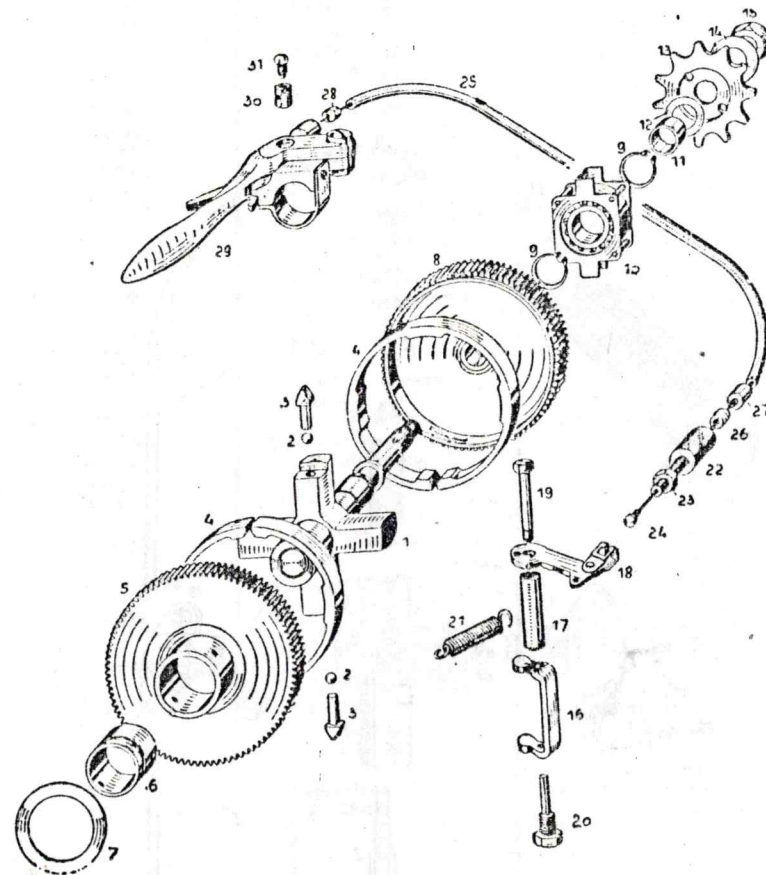
TABEL 3 - CYLINDER, KOP, KLEP LICHTER  
voor bestelnrs zie pag. 19





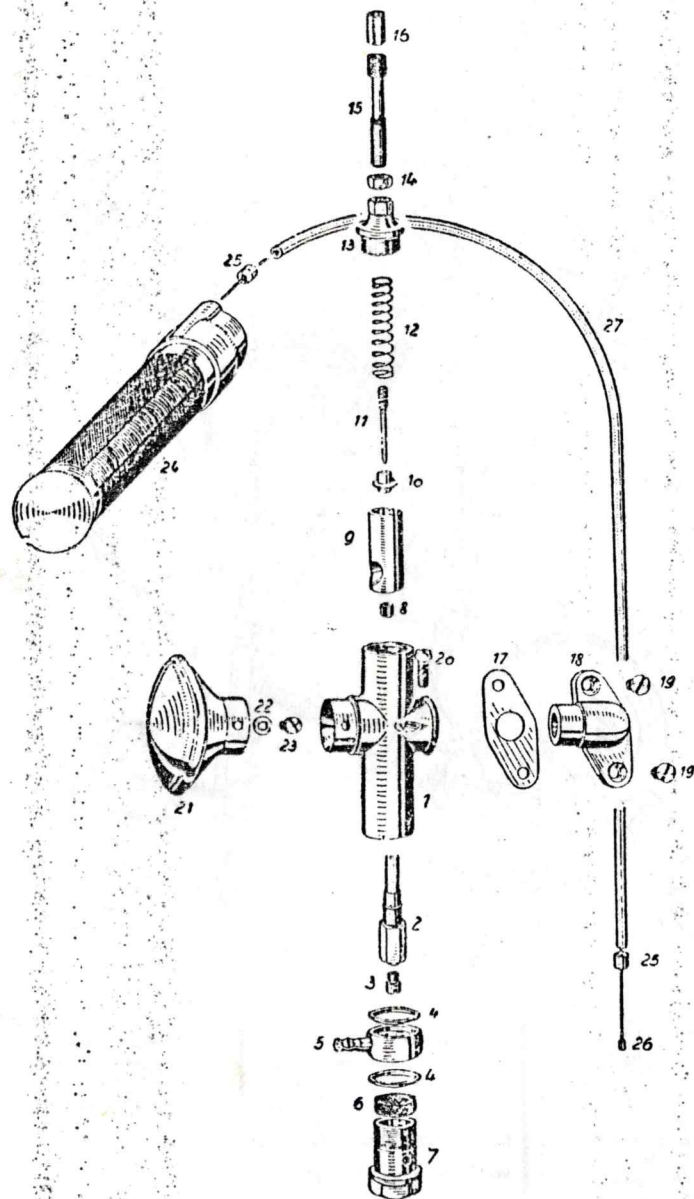
TABEL 4 - UITLAAT

1	Uitlaatbocht	9	Veerring	15	Steun
1	38-02-045	1	A 6 Din 127	1	38-02-158
2	Asbestsnoer	10	Dopmoer	16	Bout
3	18778	1	M 6 Din 1587	1	M 5 x 12 Din 84
3	Uitlaattmantel	11	Pakking	17	Ring
1	38 U 02-180	1	A 6 x 10	2	5,3 Din 433
4	Knaldemperbuis		Din 7603	18	Getand schijfje
1	38 U 02-200	12	Lange uitlaatbout	1	FZJ 5
5	Sluitstuk	1	M 6 x 65	19	Moer
1	38-02-156		Din 931	1	M 5 Din 934
6	Kapje	13	Korte uitlaatbout		Getand schijfje
1	38-02-032	1	M 6 x 45	1	FZJ 6
7	Spanbout compleet	14	Pakking		Uitlaat compleet
1	38 U 02-270	1	38-02-046		(delen 1 t.m. 19)
8	Schijf				1 38 U 02-150
1	38-02-034				



TABEL 5 - VERTRAGINGSDRUWERK  
voor bestelns zie pag. 19



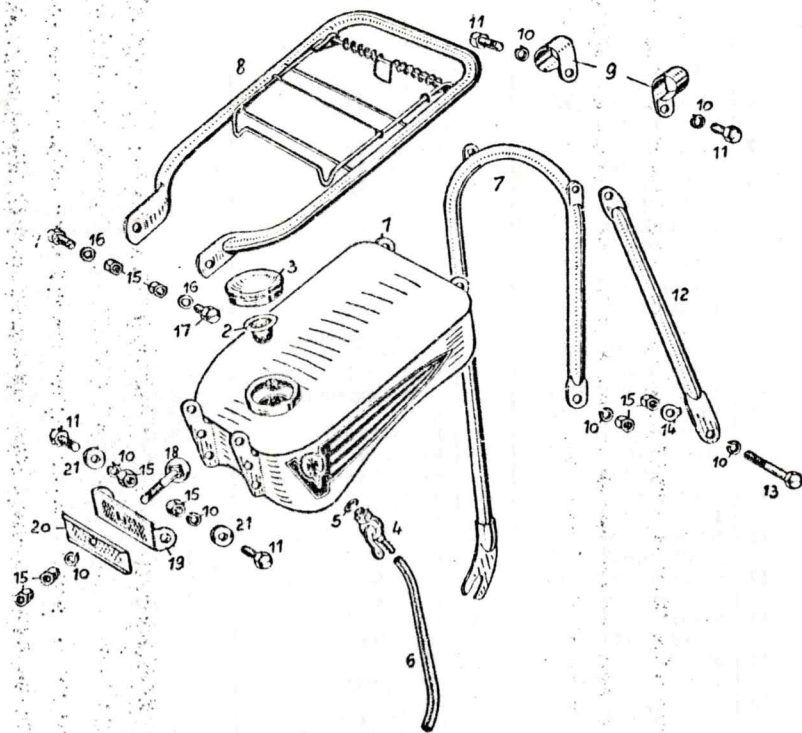


TABEL 6 - CARBURATEUR MET DRAAIGAS-HANDLE  
voor bestelnrs zie pag. 27

BESTELNRS. EN AANTAL VAN DE ONDERDELEN VAN TABEL 6, 7, 8

TABEL 6		voor damesrijwiel		TABEL 8	
Carburateur		1 B 2,5 x 1390 Din 71987		Ontsteking	
1	Carburateurhuis		Carburateur compl.	1	Grondplaat compl.
1	38-04-119		delen 1-20	1	38 U 06-120
2	Sprocierhouder		38 U 04-120	2	Ontstekingspoel
1	38-04-108			1	38U 06-150
3	Sprocier			3	Lichtspoel
1	38-04-003			1	38 U 06-160
4	Pakkingring			4	Onderbrekerhamer
2	A 16 x 20 Din 7603			5	Contacthoek
5	Ringnippel			1	38-06-152
1	38-04-107			6	Smeervilt
6	Benzinezeef			1	38-06-153
1	38-04-104			7	Condensator
7	Holle bout			1	38 U 06-040
1	38-04-099			8	Condensatorkabel
8	Prop			1	38-06-154
1	38-04-111			9	Lichtspoelkabel
9	Gasschuif			1	38-06-155
1	38-04-105			10	Lichtklem
10	Stelmoer			1	38 U 06-140
1	38-04-039			11	Bougiekabel
11	Sprociernaald			1	38-06-021
1	38-04-037			12	Gummitul
12	Gasschuifveer			1	38-06-061
1	38-04-038			13	Bougie-stekker
13	Sluitstuk			1	19675
1	38-04-113			14	Bougie
14	Moer				Bosch W95/T1
1	M 6 Din 934				Beru K95b/14ru
15	Stelbout			15	Vlieg wiel compleet
1	38-04-114			1	38 U 06-130
16	Gummitul			16	Cylinderbout
1	38-04-036			2	AM 4 x 22
17	Pakking				Din 84
1	38-04-112			17	Veerring
18	Aanzuigbocht			2	4 Din 127
1	38-04-102			18	Ring
19	Bout			2	38-06-043
1	M 5 x 15 Din 63			19	Beschermkap
20	Bevestigingsbout			1	38 U 06-100
2	M 5 x 15 Din 84			20	Sluitveer
21	Luchtfilter			2	38-06-091
1	38 U 04-160			21	Stift
22	Getand schijfje			2	38-06-093
1	FZI 4			22	Veerring
23	Bout			4	4 Din 9945
1	AM 4x4 Din 84				
24	Draaigashandle				Compl. ontst. install.
1	38 U 05-090				1-15, zonder 14
25	Huls				38 U 06-190
2	C 2,5 Din 71987				
26	Bowdenkabel voor herenrijwiel				
1	38 U 04-130				
	voor damesrijwiel				
1	38 U 04-150				
	Kabelmantel voor herenrijwiel				
1	B 2,5 x 1350 Din 71987				





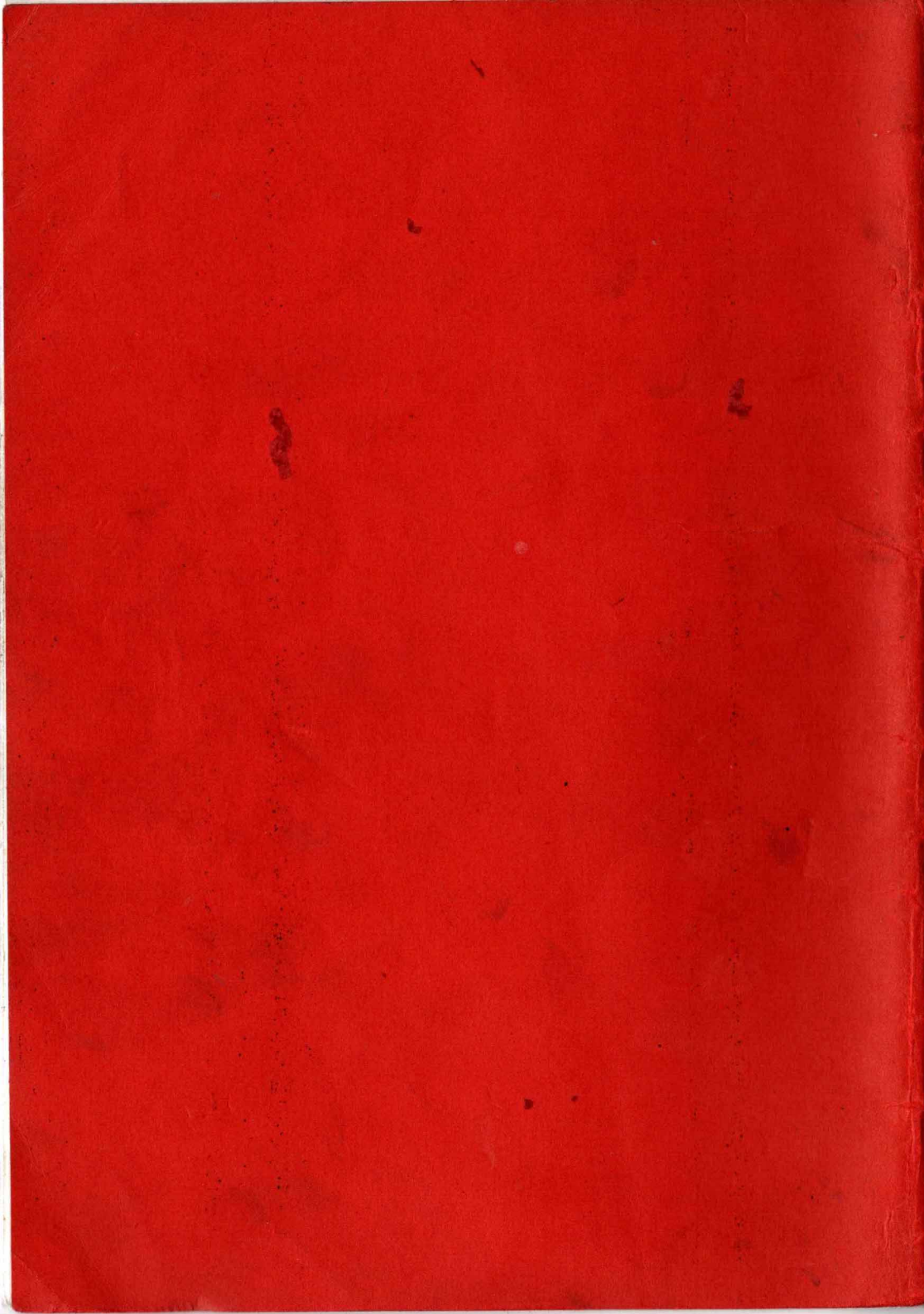
TABEL 9 - BENZINE-TANK EN BAGAGEDRAGER

1	1	38 U 07-089	8	1	38 U 07-050	16	2	FZI 6
2	1	38-07-036	9	2	38-07-065	17	2	M 6x12 Din 931
3	1	38 U 07-030	10	7	A 6 Din 127	18	1	38-07-005
4	1	70729a	11	4	M 6x17 Din 931	19	1	38-07-003
5	1	38-07-041	12	1	38-07-046	20	1	38-07-004
6	1	90 x 330 Din 73379	13	1	M 6x40 Din 931	21	2	38-07-028
7	1	38 U 07-100	14	1	38-07-008	Bagagedrager met benzinet. compl.		
			15	8	M6 Din 934	1 38 U 07-000		

TABEL 10 - GEREEDSCHAP (NIET AFGEBEELD)

Steeksleutel SW 9 + 10	38-08-011	Speciaal gereedschap:
Steeksleutel SW 19	20915	Vliegwieltrekker
Steeksleutel SW 21	18918	Micro-afsteller
Steeksleutel SW 14	38-08-015	Tegenhouder
Staaft v. sleutels 2, 3 en 4	18919	Compleet stel pakkingen
Staaft voor sleutel 1	38-08-012	Compl. stel gereedschap
Schroevendraaier	05175	
Sleutel SW 8 + 10	20908	
Sleutel SW 9 + 11	20906	
Handvat	38-05-034	
Kabelklem 130 mm lang	05434	







# IceniCAM Information Service



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