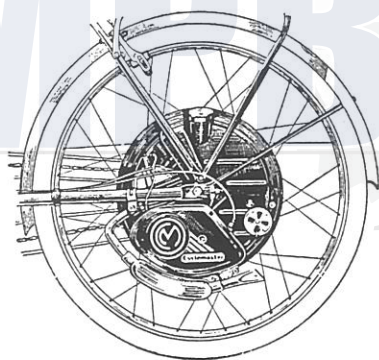


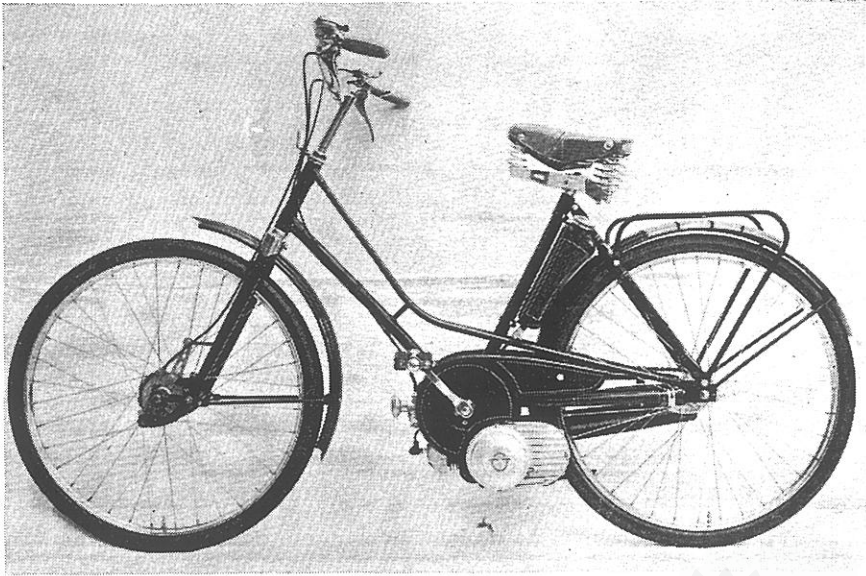


CYCLE STAR



CYCLEMASTER

REPARATIE-HANDLEIDING



CYCLE STAR

Samengesteld naar gegevens verstrekt door N.V. Motorenfabriek Pluvier, Rotterdam en N.V. Hart, Nibbrig & Greeve, Den Haag, door P. Swets.

Kleuren: groen, rood en zwart.

Motornummer is ingeslagen links op carter.

Framenummer is ingeslagen rechts op de zadellug.

BEDIENINGSORGANEN EN INSTRUMENTEN.

Links op het stuur koppelingshandle. Rechts op het stuur handrem en manette voor gas en startsproeier, naar rechts startsproeier, naar links gas.

MATEN EN GEWICHTEN.

Wielbasis	1.15 m.	Framehoogte	0.51 m.
Totale lengte	1.83 m.	Grondspeling	0.133 m.
Totale breedte	0.58 m.	Gewicht	29 kg.
Banden $26 \times 1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4}$.			

TECHNISCHE GEGEVENS.

Motortype: 1 cyl. 2-tact (omkeerspoeling) met roterende gasschuif.

Boring en slag 36×32 mm.

Cylinderinhoud 32 cc.

Compressieverhouding 5.9 : 1.

BENZINE EN OLIE.

Inhoud benzinetank: 1.75 l. Kettingcarter 35 cc SAE 90 ('s zomers SAE 50).

Mengverhouding: 1 l. SAE 30 op 25 l. benzine.

Verbruik: 1 l. op ca. 70 km.

VERMOGENS GEGEVENS.

Maximaal vermogen 0.6 pk bij 3800 t/min.

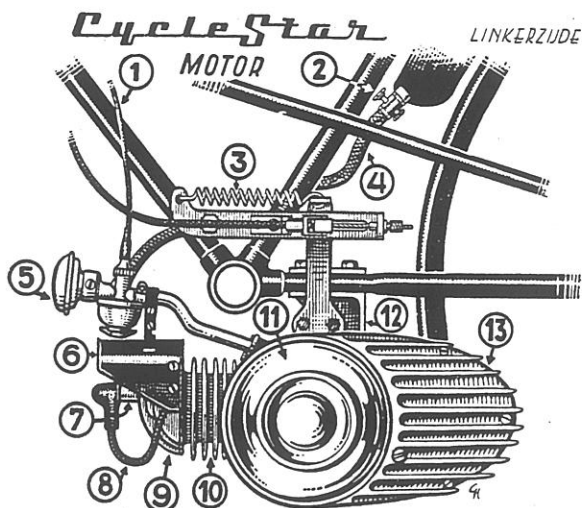
Maximum snelheid bij 5000 t/min 38 km/u. (Zuigersnelheid 1050 ft/min).

Kruissnelheid 30 km/u.

Snelheid bij 1000 t/min 7.6 km/u.

OVERBRENGINGSVERHOUDING.

Totale overbrenging 1 : 17.8.



- | | | |
|--------------------------|-----------------------------|---------------------|
| 1. Gaskabel. | 6. Afscherming voor bougie. | 11. Magneetdeksel. |
| 2. Benzinekraan. | 7. Bougie. | 12. Motorophanging. |
| 3. Koppelingsmechanisme. | 8. Bougiekabel. | 13. Carter. |
| 4. Benzineleiding. | 9. Cilinderkop. | |
| 5. Carburateur. | 10. Cilinder. | |

MOTOR.

Bij montage van motor aan het frame moet afstandbus (19182-14) vooral met zware glijpassing tussen de carterhelften passen aangezien anders grote slijtage van rubber-bussen het gevolg is en daardoor het niveau in de vlotterkamer van de carburateur, door het overmatig zijwaarts trillen van de motor, hoger wordt.

CYLINDERKOP: aluminium.

CYLINDER: perlitisch gietijzer. Maximale boring 36.75 mm.

CYLINDERVOETPAKKING: grafiet.

INLAATPAKKING: papier.

UITLAATPAKKING: koper/asbest.

UITLAAT: plaatijzer. Lengte uitlaatpijp 12 cm. Open eind. 3 schotten.

CARTER: licht metaal, demontabel.

CARTERPAKKING: vloeibaar.

ZUIGER: licht metaal, vlak, hoogte 36 mm, compressie-centrum 24.3 mm.

Diam. bovenkant mantel 35.91 mm, diam. onderkant mantel 35.93 mm.

diam. 1e zuigerdam 35.88 mm, diam. 2e zuigerdam 35.89 mm.

Overmaten: 0.25, 0.50 en 0.75 mm.

ZUIGERVEREN: buitendiam. 36 — 0.009 tot 0.025 mm.

Breedte 1.4 + 0.08 mm. Hoogte 2 mm.

Slotspeling 1.7 + 0.15 mm. Zijdelingse speling in groef 0.6 — 1.1 mm.

Opwaartse speling in groef 0.025 — 0.045 mm.

Overmaten: 0.25, 0.50 en 0.75 mm.

ZUIGERPEN: diam. 9 — 0.005 mm.

ZUIGERPENBUS: lengte 10 mm, uitw. diam. 11 mm, inw. diam. 9 mm.

Voorzien van oliegeaatje.

DRIJFSTANG: ECMo 80, geperst uit één stuk, lengte van hart tot hart der ogen 64 mm. Kleine oog heeft sleufje voor smering van zuigerpen.

BIG END: 10 rollen 3 × 5 mm in bronzen kooi.

KRUKAS: 3-delig, diam. vliegwielszijde 12 mm, aandrijfszijde 15 mm. 3 × gelagerd.

HOOFDLAGERS: aanzuigzijde: 1 kogellager 6201 (32 × 12 × 10 mm), vliegwielszijde: 2 kogellagers 6202 (35 × 15 × 11 mm).

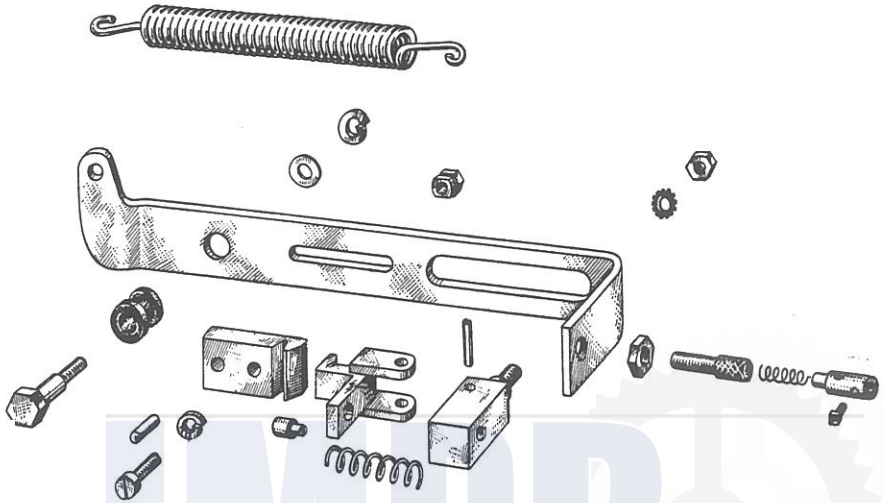
ONTSTEKING: Bosch vliegwielmagneet. Ontstekingsafstelling 1.7 mm voor B.D.P. Onderbrekerpuntenafstand 0.45 mm.

BOUGIE: Bosch W 175 T 1, puntenafstelling 0.45 mm.

CARBURATEUR: Bing $1/9 \ 5/20$. Hoofdsproeier 56 (bij 4-tacten 54 monteren) naaldpositie middelste slot.

Als bij demontage blijkt dat vlotternaald (0566) ingeslagen is, dient deze vernieuwd te worden.

Bij 4-tacten of hoog benzine-verbruik moet bevestigingslip van de vlotter iets van de vlotter afgebogen worden, waardoor de vlotternaald iets eerder afsluit.



TRANSMISSIE.

KOPPELING: bestaat uit een grendelmechanisme.

Bij afstelling mag de veerhouderbout vooral geen ruimte hebben in de geleidbeugel (eventueel te regelen met opvulringen).

De pal van veerhouderbout moet, bij ingekoppelde motor, vallen in sleuf van verstelbare aanslag.

OVERBRENGING: primair: ketting 40 schakels in oliebad, 35 cc SAE 90 ('s zomers SAE 50); secundair: rol op achterband, gelagerd door 2 kogel-lagers 6201 (32 × 12 × 10 mm).

Aandrijf-as moet met zware glijpassing gemonteerd worden.

4/CYCLE STAR/RIJWIELGEDEELTE

RIJWIELGEDEELTE.

FRAME: Speciaal geconstrueerd voor montage van Cycle Star-motor en is voorzien van bevestigingsnok en een bevestigingsstrip met draadgat voor kettingscherm links.

WIELEN: velgmaat $26 \times 1\frac{1}{2}$, 36 gaats.

BALHOOFD: 52 kogels $\frac{5}{32}$ ".

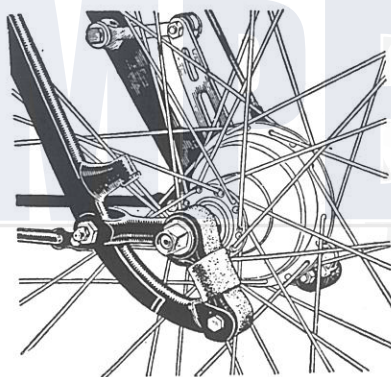
WIELLAGERS: Cones en cups 16 kogels $\frac{1}{4}$ ". Bij verende voorvork moet een lange as (19885-04) gemonteerd worden.

REMMEN: Voor Philips trommelrem met inwendig verstelbare remschoenen. Door het aandraaien van moer 19894-04 gaan de remschoenen uiteen. Achter Beckson remnaaf.

BRACKET-AS: verlengd, linker crank gebogen.

BANDEN: $26 \times 1\frac{1}{2} \times 1\frac{3}{4}$ ". Door de fabriek worden Hevea en Vredestein gemonteerd.

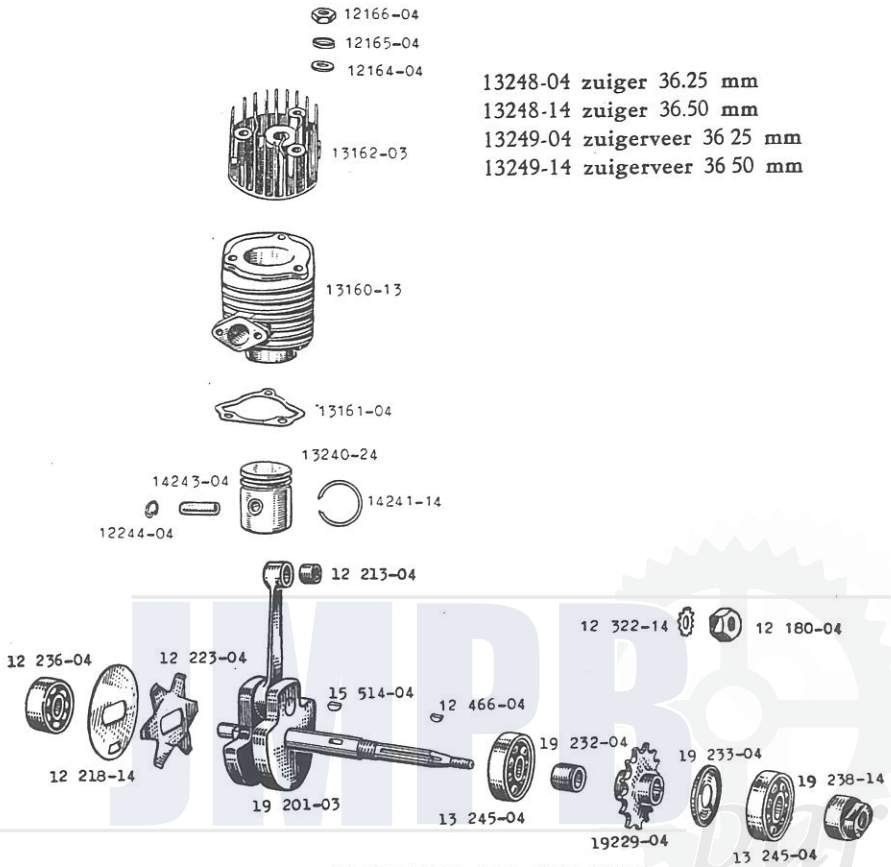
VERENDE VORK: Bij eventuele hermontage dient er op gelet te worden dat de stalen bussen met smeergat (12914-04) niet meer dan 0.1 — 0.2 mm buiten, ingeperste, bronzen bus (12913-04) uitsteken. Indien de bussen meer dan opgegeven maximum uitsteken moeten zij afgeslepen worden op de juiste lengte, aangezien het voorwiel anders gaat slingeren. De zijkant van de verbindings-arm moet parallel lopen met ankerplaat-arm om overmatige slijtage van rubberbussen te voorkomen.



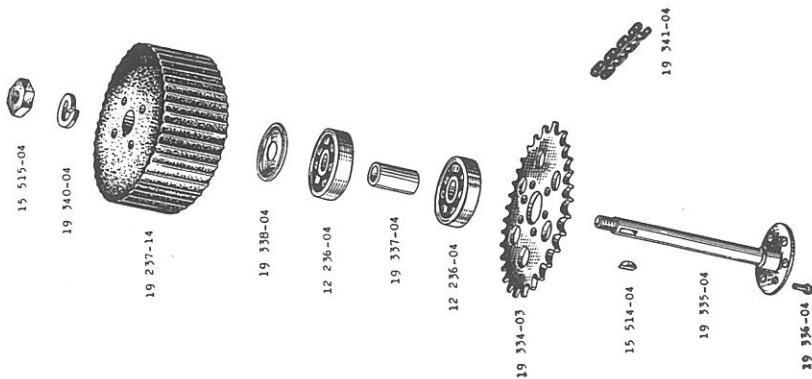
CYCLESTAR

ONDERDELEN

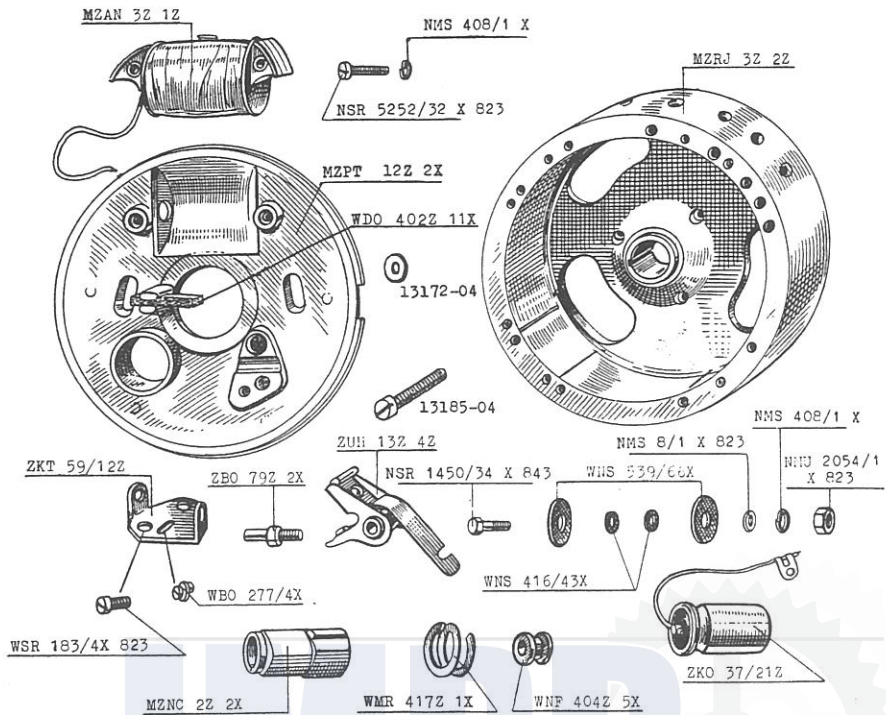
1. Carter
2. Cylinder en krukas
3. Rolaandrijving
4. Bosch-ontsteking
5. Motor ophanging
6. Bing-carburateur
7. Koppeling
8. Benzine tank
9. Uitlaat en beschermplaat
10. Frame
11. Stuur en balhoofd
12. Trapas en crank
13. Geveerde voorvork
14. Stijve voorvork, Philips velgrem
15. Meca naaf
16. Spatborden en kettingkasten
17. Philips trommelrem
18. Beckson terugtrapremnaaf



2. CYLINDER EN KRUKAS

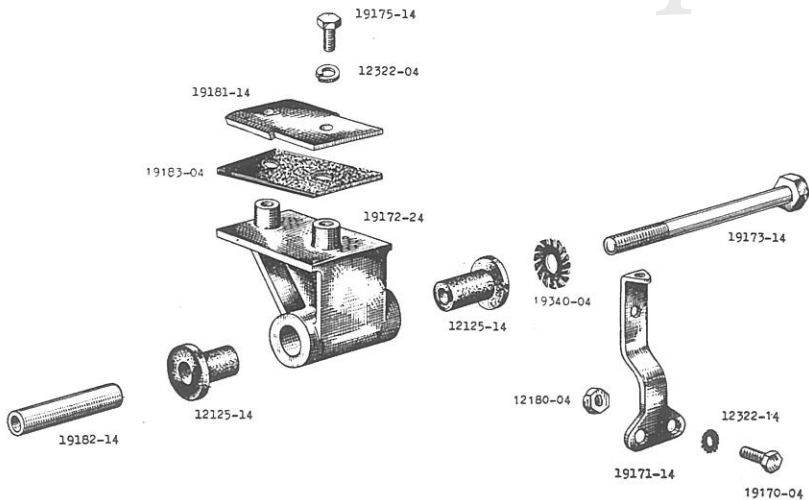


3. ROLAANDRIJVING

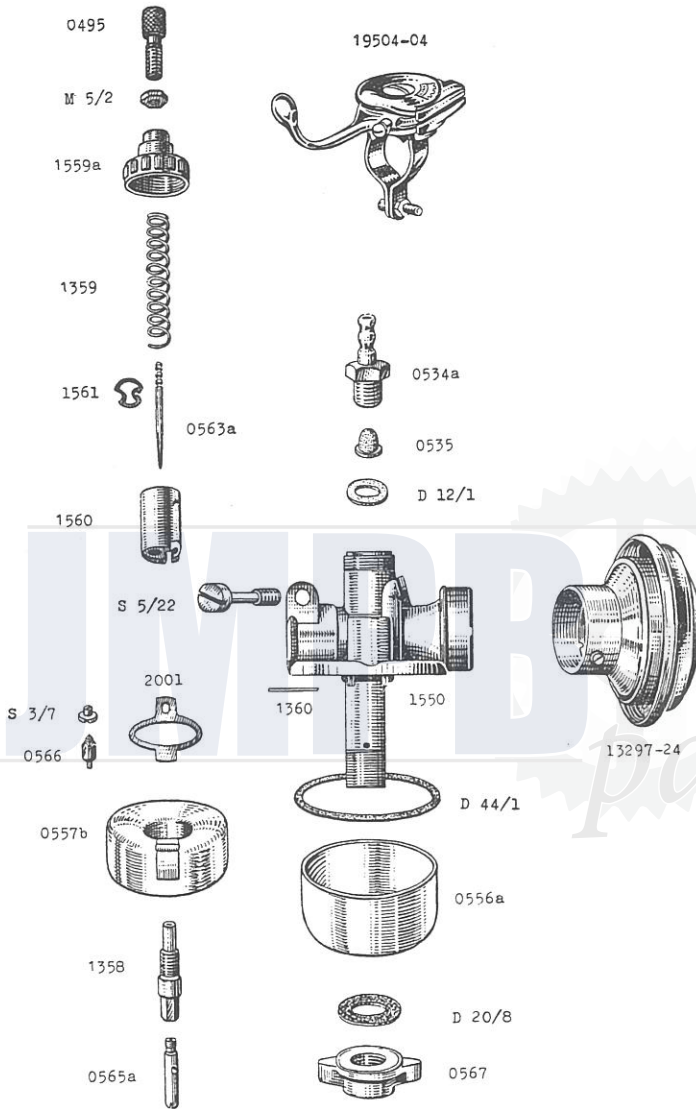


4. BOSCH ONTSTEKING

Niet afgebeeld: 19467-04 bougiekabel met schoen, 12483-04 rubber bougiekabel, 19463-03 sierkap compleet met: 19469-14 klemveer, 19473-04 klinknagel van klemveer, 19474-04 rubber afdichttring van sierkap.



5. MOTOR OPHANGING



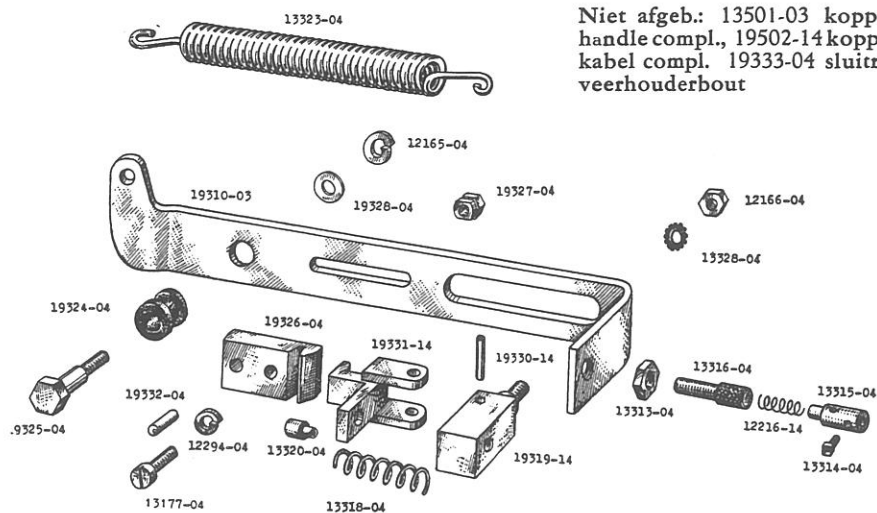
6. BING CARBURATEUR

0565a/54: hoofdsproeier 54

Bij hoofdsproeier 56 en 58 wordt het nummer door deze getallen gevolgd.

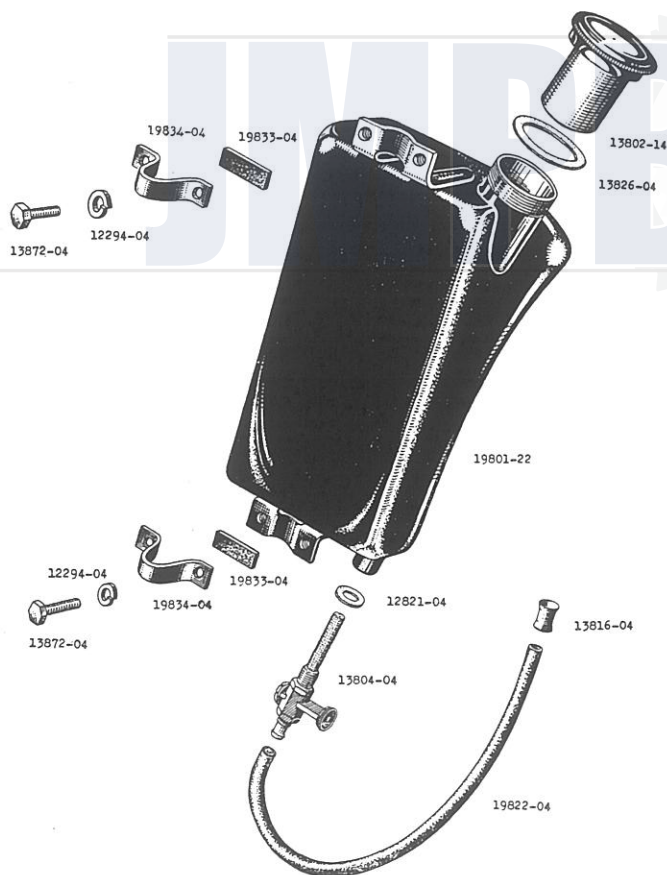
Niet afgebeeld: 13505-14 (gaskabel compleet).

6 / CYCLESTAR / ONDERDELEN



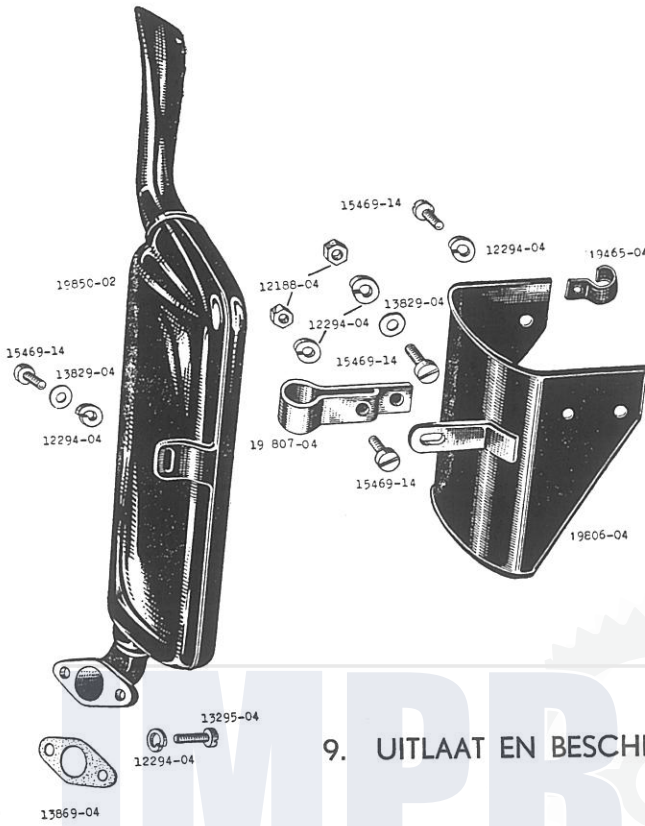
Niet afgeb.: 13501-03 koppelings-handle compl., 19502-14 koppelings-kabel compl. 19333-04 sluitring op veerhouderbout

7. KOPPELING

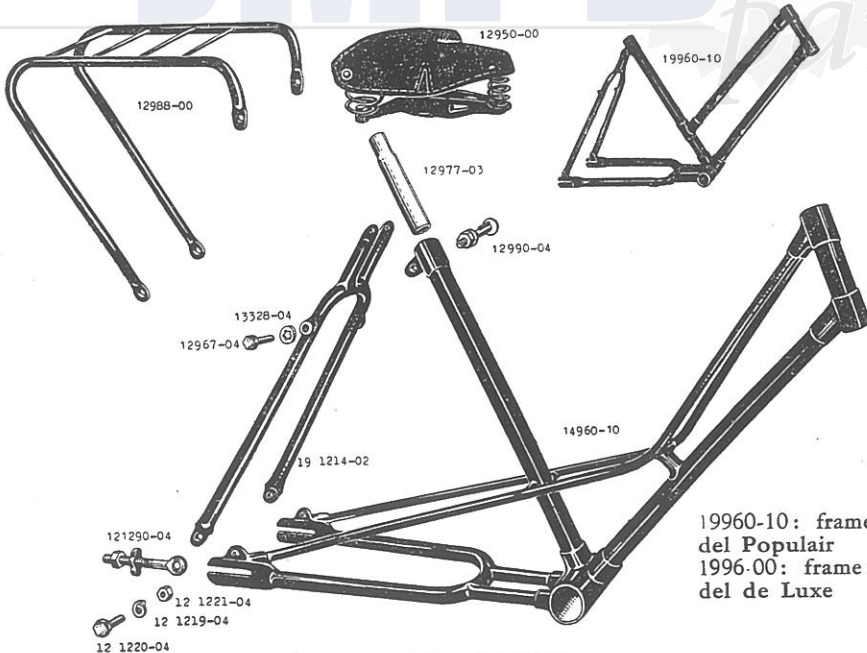


Niet afgebeeld:
13806-04 Kurkring in benzinekraan.

8. BENZINEKRAAN



9. UITLAAT EN BESCHERMPLAAT



19960-10: frame kaal model Populaire
1996-00: frame kaal model de Luxe

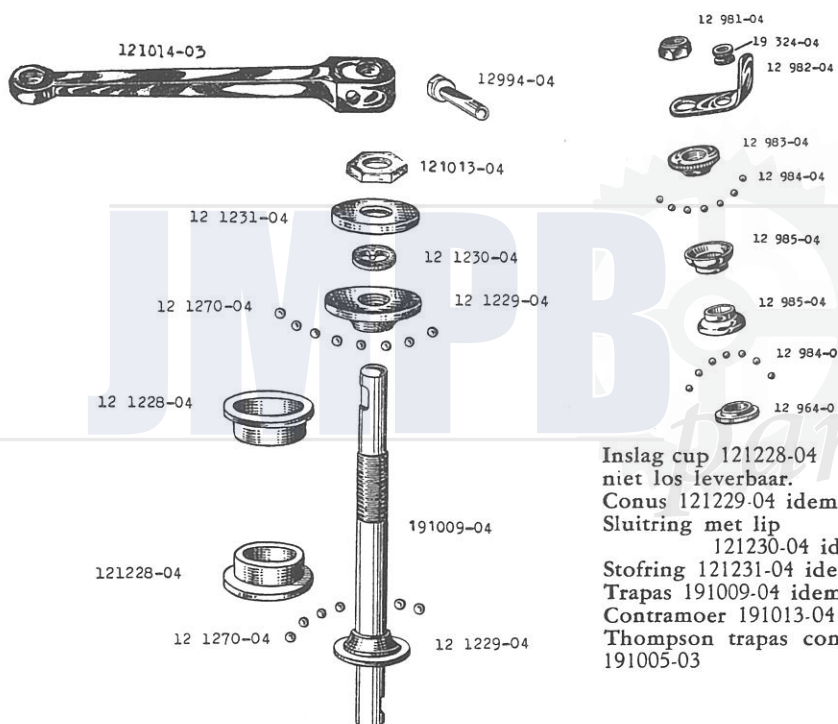
10. FRAME

Handvaten alleen per stel

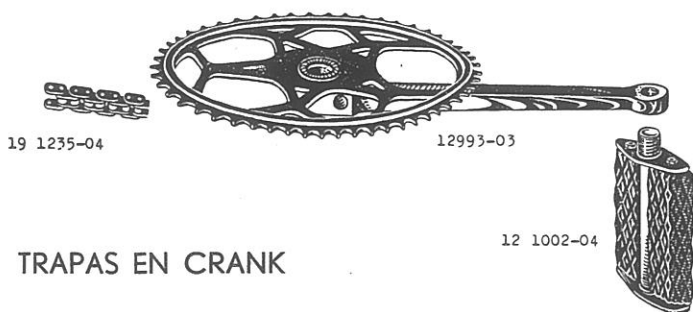
- 12964-04 " " "
12981-04 " " "
12991-04 expanderbout compleet
12992-04 balhoofdstel compleet



11. STUUR EN BALHOOFD



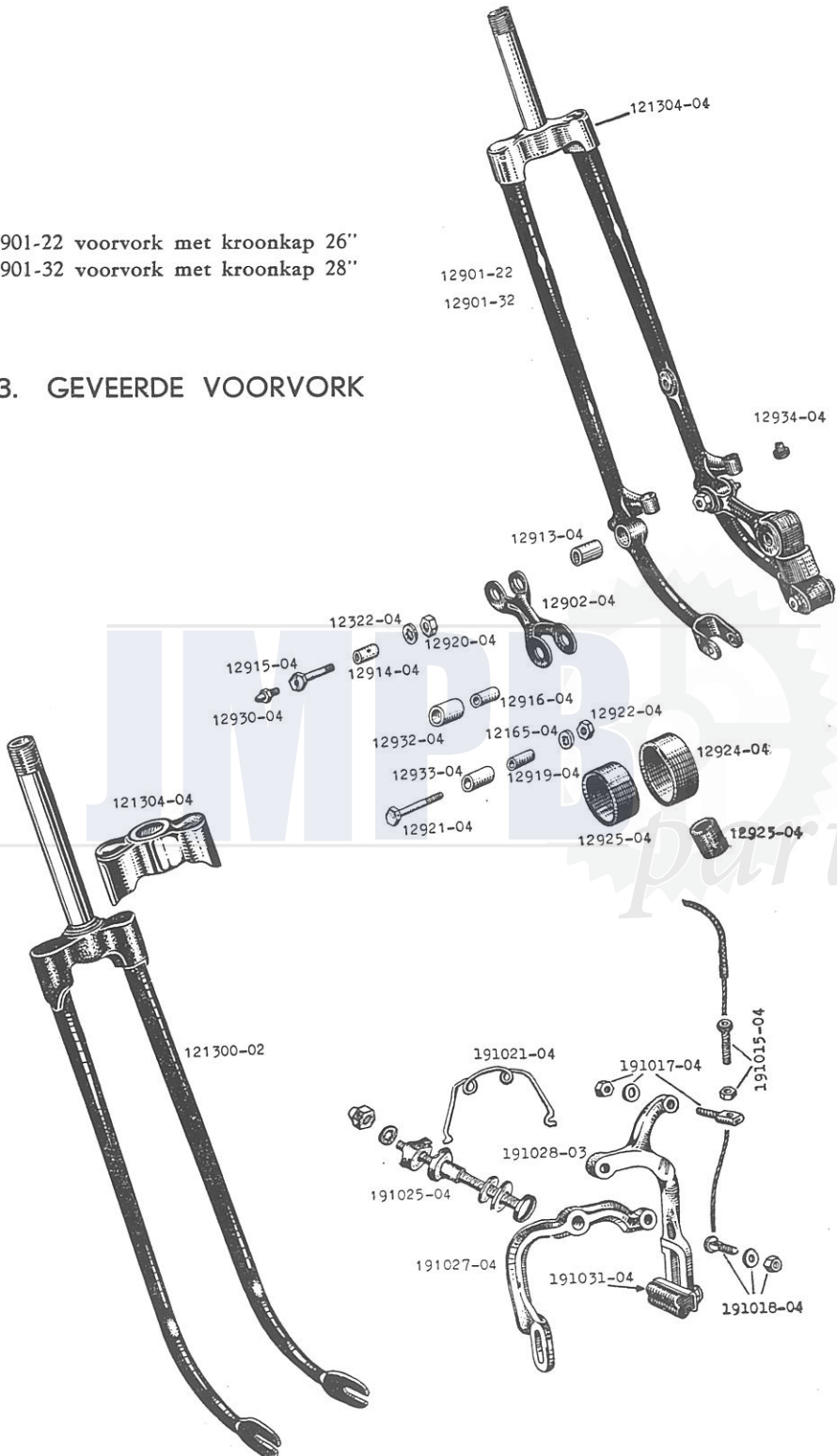
Inslag cup 121228-04
niet los leverbaar.
Conus 121229-04 idem
Sluitring met lip
121230-04 idem
Stofring 121231-04 idem
Trapas 191009-04 idem
Contraoer 191013-04 id.
Thompson trapas compl.
191005-03



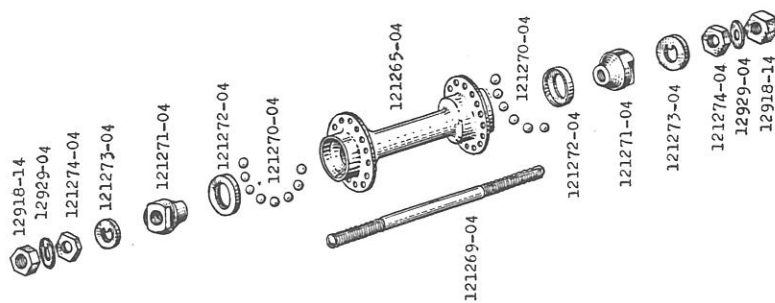
12. TRAPAS EN CRANK

12901-22 voorvork met kroonkap 26"
 12901-32 voorvork met kroonkap 28"

13. GEVEERDE VOORVORK



14. STIJVE VOORVORK, PHILIPS VELGREM



131078-00 Meica naaf compleet

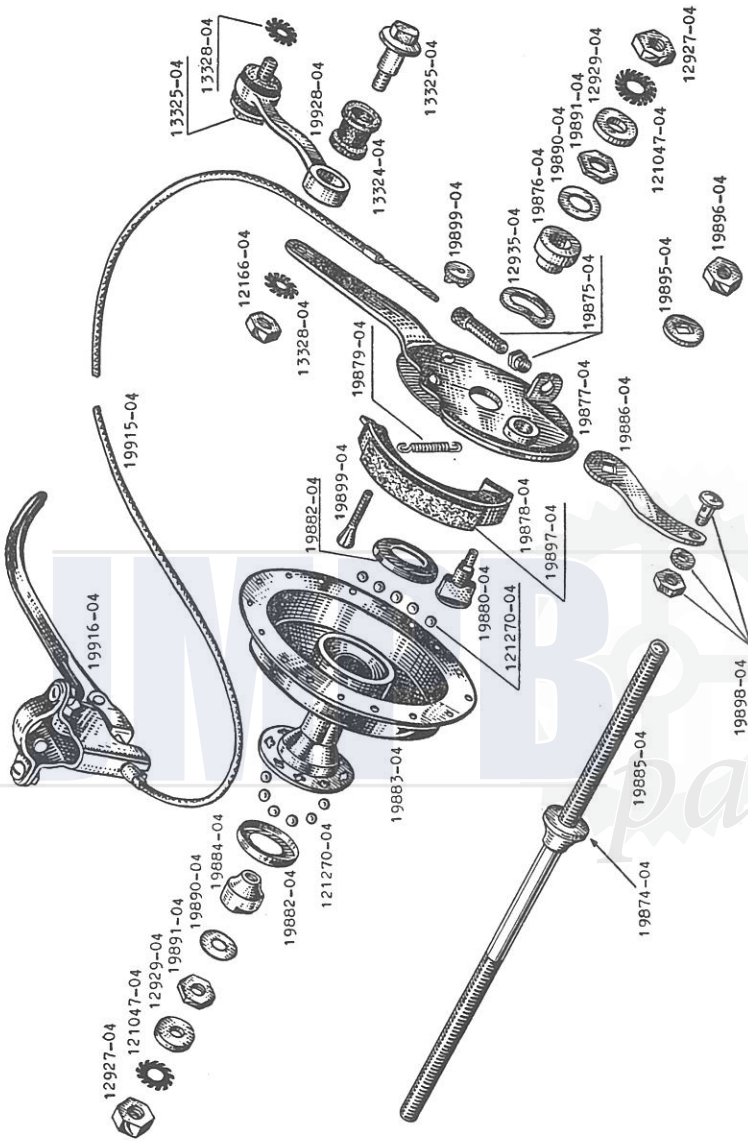
15. MĒCA NAAF



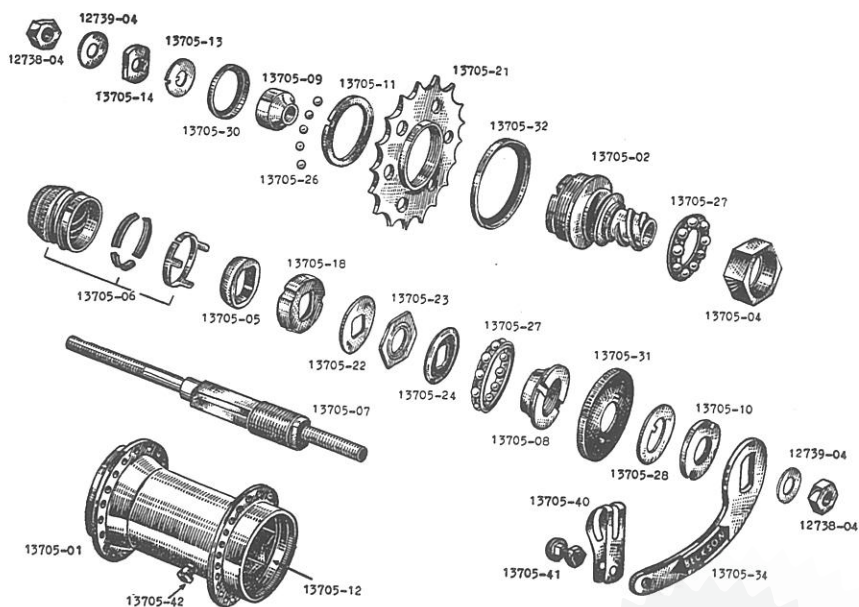
191285-11 rechter kettingk. compleet voor model De Luxe.

191285-11 idem voor model Populair.

16. SPATBORDEN EN KETTINGKASTEN



17. PHILIPS TROMMELREM



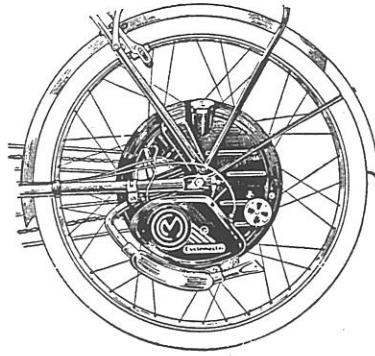
13704-14 terugtrapremnaaf compleet.

13705-06 koppelingsconus compleet.

13705-41 bont bandagebeugel compleet.

18. BECKSON TERUGTRAPREMNAAF

JMPB
parts



CYCLEMASTER

Samengesteld naar gegevens verstrekt door N.V. Motorenfabriek Pluvier, Rotterdam en N.V. Hart, Nibbrig & Greeve, Den Haag, door P. Swets.

Kleur: zwart, (is in kleur op bestelling leverbaar).
 Motornummer is ingeslagen links onderzijde carter.
 Framenummer is ingeslagen rechts op de zadellug.

BEDIENINGSORGANEN.

Links op het stuur: koppelingshandle; rechts op het stuur: gasmanette en handrem.

MATEN EN GEWICHTEN.

Wielbasis	1.09 m.	Framehoogte	0.508 m.
Totale lengte	1.77 m.	Grondspeling	0.19 m.
Totale breedte	0.58 m.	Gewicht v. h. wiel m. motor	14½ kg.
Gewicht compleet 35 kg.			

TECHNISCHE GEGEVENS.

Motortype: luchtgekoelde 1 cyl. 2-tact (omkeerspoeling) ingebouwd in achterwiel.

Boring en slag	32 × 32 mm.
Cylinderinhoud	25,7 cc.
Compressieverh.	6.3 : 1.

VERMOGENS GEGEVENS.

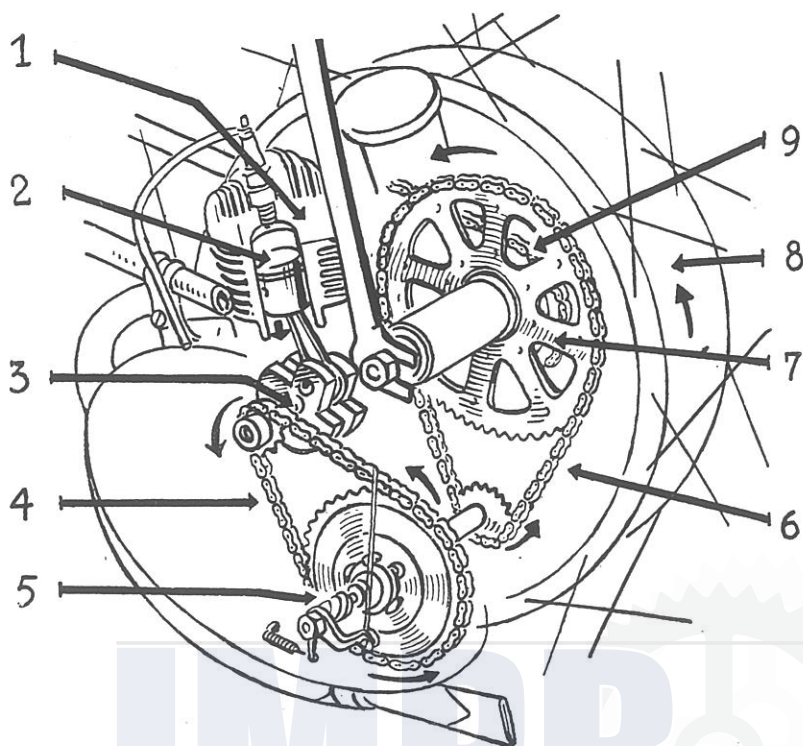
Maximaal vermogen 0.7 pk bij 4000 t/min.
 Maximum snelheid ca. 35 km/h.
 Kruissnelheid ca. 25 km/h.
 Snelheid bij 1000 t/min 7 km.
 Klimvermogen ca. 6 à 7 % (stijging 1 op 14).

BENZINE EN OLIE.

Tankinhoud 1.5 l.
 Mengverhouding 1 liter SAE 20 op 25 l. benzine.
 Het vulmaatje aan de onderzijde van de benzinetankdop kan de juiste hoeveelheid olie bevatten voor 1 liter benzine.
 Koppeling 35 cc SAE 140.

OVERBRENGINGSVERHOUDING.

Motor tot koppeling 3.2 : 1. Koppeling tot wieltrommel 5.6 : 1.
 Overbrenging door middel van twee kettingen. Primaire ketting 44 schakels, aandriifketting 68 schakels.



1. Cylinder; 2. Zuiger; 3. 3-voudig gelagerde krukas; 4. ketting-aandrijving naar de koppeling; 5. koppelingsmechanisme; 6. ketting-aandrijving naar het grote kettingwiel; 7. kettingwiel; 8. roterende wieltrommel; 9. rijwielketting voor pedaal-aandrijving.

MOTOR.

CYLINDERKOP: aluminium.

CYLINDER: perlitisch gietijzer. Maximale boring 32.75 mm.

CYLINDERVOETPAKKING: grafiet.

INLAATPAKKING: geïmpregneerd papier.

UITLAATPAKKING: koper/asbest.

UITLAAT: plaatijzer, 3 schotten, lengte 15 cm, visstaart eind. Bevestigd op cilinder door middel van moer met 6 ingefraise sleuven.

CARTER: aluminium, demontabel.

CARTERPAKKING: papier.

ZUIGER: lichtmetaal, vlak, hoogte 36 mm. Compressiecentrum 24.3 mm. Diam. bovenkant mantel 35.91 mm, diam. eerste zuigerdam 35.88 mm, diam. tweede zuigerdam 35.89 mm, diam. onderkant mantel 35.93 mm. Speling bovenkant mantel 0.11—0.12 mm, onderkant mantel 0.06—0.07 mm. Overmaten: 32.25, 32.50 en 32.75 mm.

ZUIGERVEREN: buitendiam. 36 — 0.009 tot 1.005 mm.

Breedte 1.4 ± 0.08 mm. Hoogte 2 mm.

Slotspeling 1.7 ± 0.15 mm. Zijdelingse speling in groef 0.6 tot 1.1 mm.

Opwaartse speling in groef 0.025 tot 0.045 mm.

Overmaten: 32.25, 32.50 en 32.75 mm.

ZUIGERPEN: diam. 9 mm — 0.005 mm, zuigerpenbus 9.103 ± 0.0076 mm, uitw. diam. 11 mm, lengte 10 mm.

DRIJFSTANG: uit een stuk geperst. Metaal ECMo 80.

BIG END: 10 rollen diam. 3×5 mm in bronzen kooi. Zijdelingse speling met drijfslag 0.001 tot 0.002 mm.

KRUKAS: diam. 12 mm, $3 \times$ gelagerd. Op de krukas is een roterende gasschuif gemonteerd.

Inlaat opent $88\frac{1}{2}^\circ$ voor B.D.P. Inlaat sluit $28\frac{1}{2}^\circ$ na B.D.P.

Uitlaat opent 70° voor O.D.P. Uitlaat sluit 70° na O.D.P.

Transfer opent 59° voor O.D.P. Transfer sluit 59° na O.D.P.

HOOFDLAGERS: vliegwielzijde 2 kogellagers 6201 ($32 \times 12 \times 10$ mm), aanzuigzijde 1 kogellager 6201 ($32 \times 12 \times 10$ mm).

ONTSTEKING: Vliegwielmagneet Wico Pacy. Diam. rotor $45/16''$, dikte plm. $1\frac{1}{2}''$. Ontstekingsafstelling 24° , voor B.D.P. Onderbrekerpuntenafstand $0.18''$ (0.45 mm). Of Bosch-vliegwielmagneet.

Het stellen der onderbrekerpunten.

Ongeveer om de drie maanden moeten de onderbrekerpunten worden gecontroleerd op hun juiste afstelling en algemene toestand.

Na demontage van de vliegwieldekplaat door de bevestigingsschroef **A** (fig. 7) los te draaien, wordt het vliegwiel zichtbaar. In het vliegwiel zijn 3 grote ronde openingen aangebracht (zie fig. 6); bij één dezer openingen staat de volgende aanwijzing:

CCW-
Rotation
Set points
.018" here.

Draait men het vliegwiel in een zodanige stand, dat de opening met bovenvermelde aanwijzing in de positie komt zoals fig. 6 aangeeft, dan ziet men door deze opening de onderbrekerpunten **C** en de bevestigingsschroef **A** van de verstelbare arm **B**. (Zie afbeelding in de cirkel).

In deze stand hebben de onderbrekerpunten hun maximum opening en een veelmaatje van .018 inch (0.45 mm) moet er dan juist tussen kunnen.

Om deze afstand tussen de contactpunten te wijzigen, draait men de bevestigingsschroef **A** los en verstelt men de onderbrekerarm **B** totdat de juiste afstand tussen de onderbrekerpunten verkregen is.

.CCW
ROTATION
SET POINTS
.018" HERE

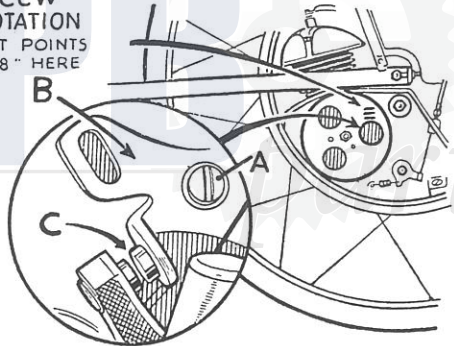


Fig. 6

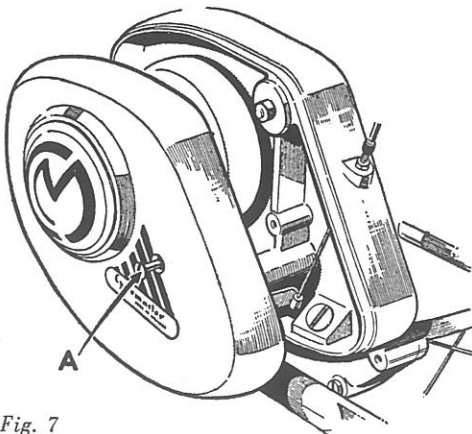


Fig. 7

N.B. Voordat men het vliegwieldekplaat weer monteert, draait men het vliegwiel zover tot het smeerviltje zichtbaar wordt, dat de onderbreker nok smeert. Eenmaal in de drie maanden moet het smeerviltje van 1 à 2 druppels dunne rijwielloolie worden voorzien.

BOUGIE: KLG F 50 bij Wico Pacy. Bosch 175 T 1.

CARBURATEUR: Amal type 308/11. Voorzien van luchtfilter. Boring 0.39", sproeier 30, gasschuif nr. 4, naaldpositie derde groef, naaldsproeier 0.0745".

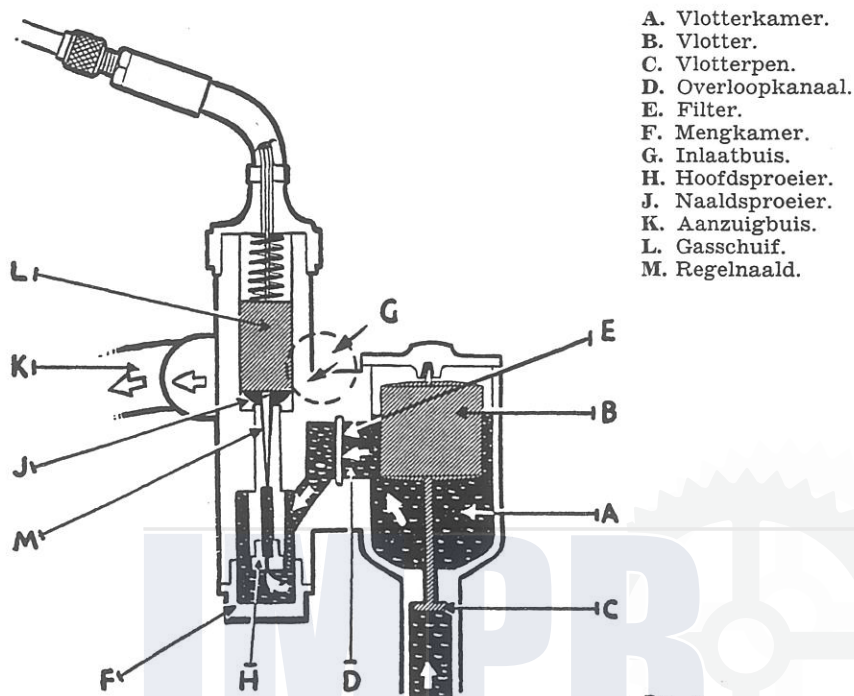


Fig. 8

TRANSMISSIE.

Enkelvoudige platenkoppeling met kurksegmenten.

OVERBRENGING: primair en secundair door kettingen.

KOPPELING: in oliebad, inhoud 35 cc SAE 140.

In koppelingshuis vliegwielszijde 1 kogellager 32 × 12 × 12.7 mm.

Constructie en werking.

Om de motor te ontkoppelen trekt men het koppelingshandle omhoog. Daardoor worden de frictie-schijven E en F (zie fig. 9) van elkaar verwijderd tegen de druk in van de koppelingveren D. De aandrijving door de motor is nu uitgeschakeld en de motor kan bij stilstand rijwiel stationnair blijven doordraaien of wel: het rijwiel kan worden voortbewogen met de pedalen, terwijl de motor stilstaat.

Om de motor weer in te koppelen, laat men het koppelingshandle langzaam en geleidelijk zakken, waardoor de koppelingveren D de frictie-schijven E en F weer stevig tegen elkaar aandrukken. De aandrijving van het rijwiel door de motor wordt hierdoor weer tot stand gebracht.

De koppelingsschijf G (fig. 9) bevindt zich tussen de beide stalen frictieplaten E en F in en is voorzien van een aantal frictie-segmenten van kurk, waardoor de motoraandrijving via de schijven E en F, de koppelingsas en een rubber schokdemper wordt overgebracht op het grote kettingwiel van de trommel.

Smering en koppeling.

De koppeling en eerste aandrijfketting lopen in een oliebad. Het koppelingshuis moet gevuld zijn met 35 cc „Castrol D”, transmissie-olie, diktegraad: S.A.E. 140. Eenmaal per 3 maanden (of na iedere 1500 km) moet het olieniveau in het koppelingshuis nagegaan en eventueel bijgevuld worden. (Zie fig. 10).

AFSTELLING VAN DE KOPPELING.

Het koppelingshandle moet over een afstand van ca. $\frac{1}{2}$ cm vrij bewegen kunnen worden (gemeten aan het uiteinde van de hefboomarm), alvorens men weerstand voelt van de koppelingssveren. Deze halve cm is de voorgeschreven „vrije speling” welke als normaal wordt beschouwd. Bedraagt deze speling meer dan $\frac{1}{2}$ cm, dan komen de koppelingsschijven bij het ontkoppelen door het handle niet volledig vrij van elkaar en dat betekent slijtage van de fractie-segmenten. Bedraagt de speling minder dan $\frac{1}{2}$ cm, dan bestaat de mogelijkheid dat bij ingekoppelde motor de koppelingsschijven niet volledig tegen elkaar gedrukt worden. Dit betekent een voortdurend „slippen” van de koppeling en veroorzaakt eveneens slijtage van de frictie-segmenten.

Om de juiste afstelling te verkrijgen, moet de „rek” van de ontkoppelingsschijven ondervangen worden. (Zie fig. 11). Het bijstellen geschiedt door een kabel-stelschroef C (fig. 11) met een zeskantige kop en voorzien van schroefdraad, en een contra-moer D. Om de vrije slag (speling) aan het uiteinde van de ontkoppelhefboom te verkleinen gaat men als volgt te werk:

Motor inkoppelen (handle volledig naar beneden); de contra-moer D (fig. 11) enige slagen losdraaien. Daarna de stelschroef met zeskantige kop C naar links (uit-) draaien tot de vrije speling aan het einde van het koppelingshandle $\frac{1}{2}$ cm bedraagt. De contra-moer D weer vastdraaien.

Om de vrije speling aan het uiteinde van het koppelingshandle te vergroten, gaat men als hiervoren omschreven te werk, met dit verschil echter, dat men nu de schroef C met zeskantige kop naar rechts (in-) moet draaien tot de vrije speling van het koppelingshandle $\frac{1}{2}$ cm bedraagt. De contra-moer D weer vastdraaien.

N.B. Het is voor deze bijstelling niet nodig om de vliegwielen-dekplaat te demonteren.

Na verloop van tijd is het bijstellen der speling op de bovenomschreven wijze niet meer afdoende. Men gaat dan als volgt te werk:

De vliegwielen-dekplaat demonteren, waardoor de stelschroef B (fig. 11) en de contra-moer A zichtbaar worden.

Het koppelingshandle laten zakken (motor inkoppelen) en de contra-moer D van de kabelstelschroef C zo ver mogelijk (tegen het gekartelde gedeelte aan) terugdraaien,

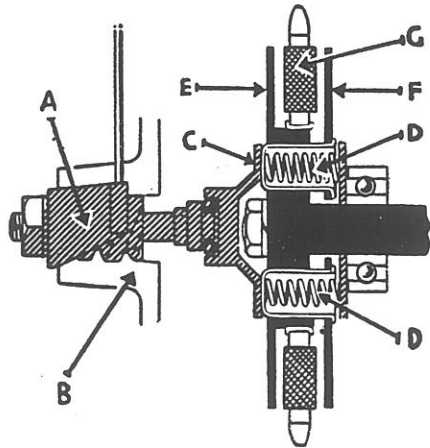


Fig. 9

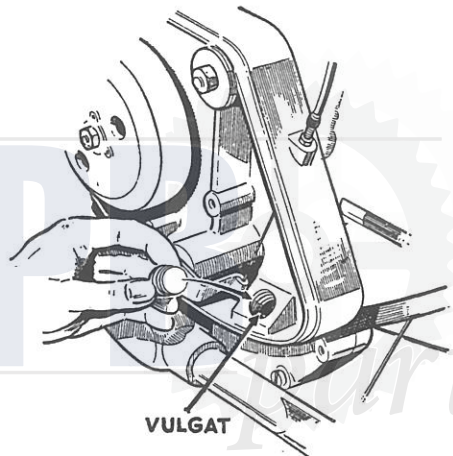


Fig. 10

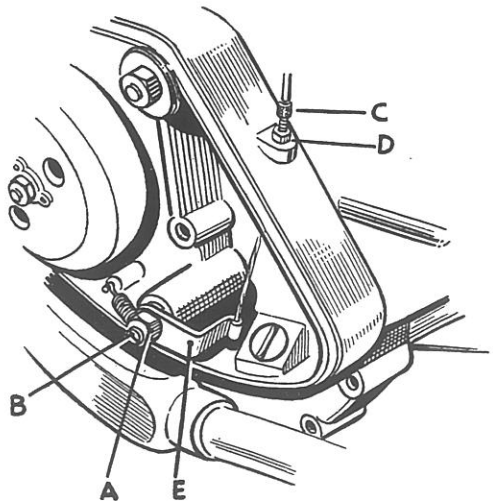


Fig. 11

waarna stelschroef **C** geheel ingedraaid en contra-moer **D** weer vastgezet wordt. Nu de contra-moer **A** met een sleutel losdraaien terwijl men tegelijkertijd het meedraaien van de stelschroef **B** belet door deze met een grote schroevendraaier tegen te houden. Nadat de contra-moer enige slagen is losgedraaid, kan men met de schroevendraaier de stelschroef **B** naar believen in- of uitdraaien. Door indraaien (naar rechts draaien) van de stelschroef **B** wordt de eerder genoemde „vrije speling” van het ontkoppelingshandle verkleind. Door uitdraaien (naar links draaien) van de stelschroef **B** wordt de „vrije speling” vergroot. Nadat de juiste speling van $\frac{1}{2}$ cm verkregen is, moet de contra-moer **A** weer stevig worden vastgezet, waarbij met de schroevendraaier het meedraaien van de stelschroef **B** belet moet worden.

RIJWIELGEDEELTE.

VERENDE VOORVORK: zie Cycle Star.

BALHOOFD: 52 kogels $\frac{5}{32}$ ".

FRAME: oud model „Rabeneick” met inschroefcups; nieuw model „C.W.” met Thomson bracket.

VELGMAAT: $26 \times 1\frac{1}{2}$, 36 gaats (achtervelg is gedopt).

VOORREM: zie Cycle Star.

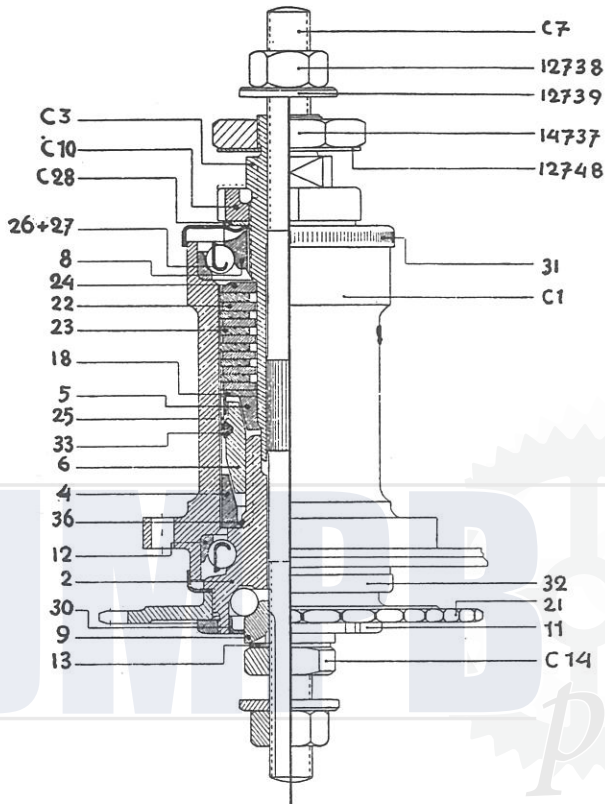
ACHTERREM: Beckson (ingeklonken remnaaf).

BANDEN: $26 \times 1\frac{1}{2} \times 1\frac{3}{4}$ ". Vredestein of Hevea.

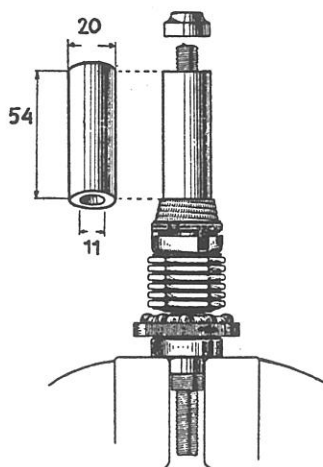
ONDERHOUDSCHEMA.

- I. Na de eerste 300 km (of ca. 15 rij-uren):
 1. bougie controleren, eventueel electrodenafstand bijstellen (0,45 mm).
 2. alle bouten en moeren (vooral de cylinderkopmoeren) controleren en eventueel vastdraaien.
 3. afstelling van de koppeling controleren en eventueel bijstellen.
 4. olie-niveau in het koppelingshuis controleren en zo nodig bijvullen met „Castrol D” (S.A.E. 140).
 5. onderbrekerpunten controleren eventueel reinigen en nastellen (0,45 mm).
 6. spanning der spaken van het achterwiel controleren en zo nodig bijstellen.
- II. Na de eerste 600 km (of ca. 30 rij-uren):
 - 1, 2, 3 en 4 als onder I.
 5. spanning van de aandrijfketting controleren en zo nodig bijstellen.
 6. Luchtfilter reinigen.
- III. Na de eerste 1000 km (of ca. 50 rij-uren):
 - 1, 2, 3 en 4 als onder I.
 5. onderbrekerpunten controleren, eventueel reinigen en nastellen (0,45 mm).
 6. smeervilt van onderbrekernok van een druppel olie voorzien.
 7. carburateur en luchtfilter reinigen.
 8. Spanning der achterwiel-spaken controleren en zo nodig bijstellen.
- IV. Wekelijks (of na een bijzonder lange tocht):
 1. Grondige uitwendige reiniging van de „Cyclemaster”-motor en van het rijwiel.
 2. Alle moeren, bouten en schroeven nagaan en zo nodig vastdraaien.
 3. Bougie losschroeven, zo nodig boven de gasvlam grondig schoonbranden en met een staalborstel reinigen.
 4. Het freewheel-mechanisme van de „Cyclemaster” smeren. (Dit is zeer belangrijk, daar het freewheel vrijwel constant in gebruik is bij hogere snelheden dan bij een gewoon rijwiel het geval is).
 5. De banden op de juiste spanning brengen.
- V. Driemaandelijks (of na iedere 1500 à 2000 km):
 1. Contrôle over de toestand van de onderbrekerpunten en het ontstekings-mechanisme.
 2. Nazien van carburateur, sproeier, vlottermechanisme en luchtfilter.
 3. Nazien en bijvullen van het oliepeil in het koppelingshuis („Castrol D”, S.A.E. 140).
 4. Nazien en zo nodig bijstellen der aandrijfketting van de motor.
 5. Contrôle van de motorbevestiging en het ontkoppelingsmechanisme.
 6. Controleren en bijstellen der spanning van de achterwiel-spaken.
 7. Het uitnemen (of inzetten) van het achterwiel met motor uit het rijwiel (in het rijwiel), indien dit nodig mocht blijken.

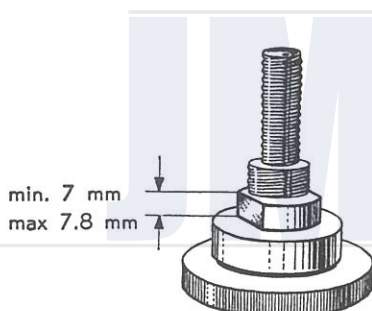
BEHANDELINGSVOORSCHRIFT VAN DE BECKSONNAAF VOOR CYCLEMASTER



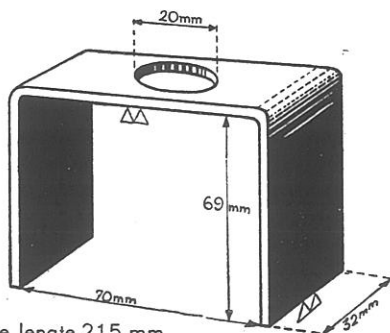
AANTAL		AANTAL			
C 1	Naafhuls	1	B 22	Staallamel	6
B 2	Drijfkop	1	B 23	Messinglamel	6
C 3	Heveltuit	1	B 24	Eindlamel	1
B 4	Aandrijfconusring	1	B 25	Wrijvingsveer	1
B 5	Remconus	1	B 26	Kogel ¼"	29
B 6	Koppelingsconus	1	B 27	Kogelhouderring	2
C 7	As	1	C 28	Borgring v. hevelconus	1
B 8	Hevelconus	1	B 30	Stofring voor asconus	1
B 9	Asconus	1	C 31	Stofring hevelzijde	1
C 10	Borgmoer voor hevelconus	1	B 32	Stofring drijfkopzijde	1
B 11	Borgmoer voor kettingwiel	1	B 33	Veerschoentje	3
B 12	Cup	2	B 34	Remhevel	1
B 13	Borgring voor asconus	1	B 36	Borgveer voor drijfkop	1
C 14	Borgmoer voor asconus	1	12738	Wielmoer	2
B 16	Sluitring	2	12739	Sluitring	2
B 18	Veerlamel	1	12749	Afstandring	max. 2
B 21	Kettingwiel	1	14737	Contramoeer	1



ill. 1



ill. 2



gestrekte lengte 215 mm
dikte 6 mm

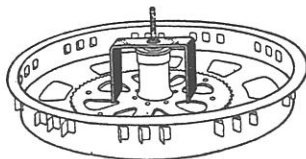
ill. 3

Demontage van de naaf.

1. Wiel uit het frame nemen.
2. Met as aan kettingwiel-zijde in de bankschroef spannen (spanplaten niet vergeten!).
3. Met speciale sleutel, grote moer tegen motor-ophanging linksom los draaien.
4. Motor van wiel verwijderen en afstandsringen verwijderen.
5. Aandrijfketting verwijderen.
6. Wiel uit bankschroef los maken en met andere zijde van de wielas wederom in de bankschroef spannen.
7. Borgmoer van asconus 14 los draaien.
8. Borgring van asconus 13 verwijderen.
9. Asconus 9 geheel van de spindel af schroeven.
10. Gehele aandrijfkop met kettingwiel uitnemen.
11. Wiel afnemen van de wielas. Het gehele remmechaniek blijft op de as zitten, welke in de bankschroef staat.
12. Inspecteer kogelkooi, kogels en conus op eventuele beschadigingen of breuken.
13. Inspecteer beide cups in de wielnaaf op beschadigingen.
14. Inspecteer het overige mechanisme, vooral of de 3 lipjes niet gebroken of verbogen zijn. Vervang zo nodig de beschadigde onderdelen. Reinig zorgvuldig alle inwendige onderdelen.
15. Voor smering moet het gehele binnenwerk ondergedompeld worden in een mengsel van olie en grafiet (20 op 1). Reinig voordien echter alle onderdelen zorgvuldig. De vereiste oliedikte is SAE 70. Het verdient aanbeveling de onderdelen enigszins van elkaar te verwijderen voor het onderdompelen.
16. De kogellagers smeren met watervrij kogellageret, b.v. Shell BC 160.

Montage van de naaf.

1. De wielas wordt met het verspringende draadgedeelte weer in de bankschoef gezet.
2. Schuif over het andere draad-einde van de as het speciale pijpje (zie ill. 1).

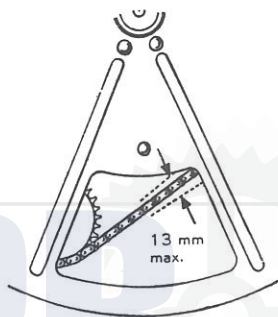


ill. 4

3. Breng de lamellen in lijn.
4. Zet het geheel vast met de asconus nr. 9 (zie ill. 1).
5. Leg het wiel plat neer met de open zijde van de trommel naar boven.

6. Verwijder de as uit de bankschroef.

7. Breng de wielas met de daarop aanwezige delen rechtstandig in de naaf.



ill. 5

8. Keer het wiel om, waarbij de as goed wordt vastgehouden en zet dit in deze stand in de bankschroef.
Er moet zorgvuldig op gelet worden dat tijdens deze handeling de wielas niet in de naaf kan verschuiven!

9. Draai de asconus nu los en verwijder het pijpje.

10. De kogelring in de aandrijfkop van kogellagervet voorzien (zie punt 16) en de grove spoed van de aandrijfkop met olie bevochtigen.

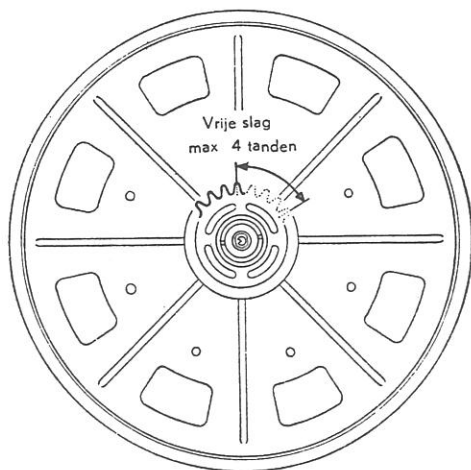
11. De aandrijfkop over de wielas schuiven en rechtsom aan draaien totdat de grove spoed valt in de corresponderende inwendige draad.

12. Asconus 9 aanschroeven totdat nog enige speling voelbaar is.

13. Borgring van asconus aanbrengen.

14. Borgmoer van de asconus goed vastzetten.

N.B. Aan de band gevoeld mag het wiel 1—3 mm op en neer bewogen kunnen worden.



ill. 6

Het afstellen van de naaf.

1. Het wiel andersom in de bankschroef spannen, zodat de open zijde van de trommel naar boven wijst.
2. De borgmoer 10 met de speciale remnaafsleutel $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ slag linksom (los) draaien.
3. De nog voelbare speling in de naaf wegstellen met de gekartelde stofring.
Belangrijk: Borgmoer 10 vooral niet te ver los draaien, daar anders de gekartelde stofring de daaronder liggende conus niet meer meeneemt.
4. Is de speling in de naaf weggesteld dan borgmoer 10 goed vastzetten.
5. Controleer de hoogte der beide platte kanten van de hevelruit 3: Gemeten vanaf de bovenzijde van de borgmoer 10 moet deze hoogte steeds min. 7 mm./max. 7.8 mm bedragen (ill. 2).
Controleer of wiel licht en zonder speling draait en niet slingert.

Belangrijk:

Met behulp van de zelf te maken mal (zie ill. 3) wordt de hoogte van de bovenste zijde van borgmoer 10 tot op het kettingwiel gemeten (zie ill. 4). Deze afstand moet 69 mm bedragen.
Is deze afstand groter dan $69\frac{1}{2}$ mm dan is dit een bewijs dat de kogelring niet op de juiste plaats ligt. Demontage is dan vereist en herhaling van de gehele handeling noodzakelijk.

N.B. Indien de afstand minder dan 69 mm zou bedragen, zal dit geen nadelige invloed hebben op de werking van de naaf.

Aanbrengen van de motor.

1. Leg de afstandsringen op de borgmoer.
2. Monteer de motor door eerst het kleine kettingwiel in de aandrijfketting te hangen en daarna het gat in de ophangbeugel over de wielas te plaatsen.
3. Nadat de aandrijfketting op de juiste lengte is afgesteld, wordt de grote moer, welke de bevestigingsbeugel vasthoudt, zo vast mogelijk aangehaald. Dit is zeer belangrijk, aangezien anders de kettingafstelling ongedaan kan geraken door het schuiven van de wielas in het rechthoekige gat in de ophangbeugel. De vrije slag van de aandrijfketting mag aan één zijde niet meer bedragen dan min. 10 mm en max. 13 mm in totaal (zie ill. 5).

Het afstellen van de vrije slag.

Teneinde de juiste vrije slag te bepalen nadat een naaf wederom gemonteerd is, of in gevallen waar deze slag te groot is geworden ten gevolge van slijtage gaat men als volgt te werk:

1. Wiel uit het frame nemen voor zover dit nog niet is geschied.
2. Borgmoer 14 van asconus ongeveer $\frac{1}{2}$ slag losdraaien.
3. Asconus 9 zoveel vaster draaien totdat de speling uit de wiellagers is weggesteld en het wiel licht loopt.
4. Borgmoer 14 weer goed vastzetten.

Indien de lagerspeling van de naaf nauwkeurig is afgesteld, zal een tweede afstelling (zie: afstellen van de naaf, punten 3, 4 en 5) overbodig zijn.

Belangrijk:

De vereiste vrije slag zal, na de bovenomschreven afstelling, in practisch alle gevallen weer gelijk zijn aan de fabrieksafstelling, t.w. plm. 4 tanden, of wel bijna $\frac{1}{4}$ slag van het kettingwiel (zie ill. 6). Bovendien moet steeds gelet worden op de hoogte van de beide platte kanten van de hevelruit 3, welke steeds min. 7 mm./max. 7.8 mm moet bedragen, gemeten vanaf de borgmoer 10 (ill. 2).