



IMPR

WERKPLAATS - HANDBOEK

parts

TOMOS 4L

TOMOS NEDERLAND N.V.



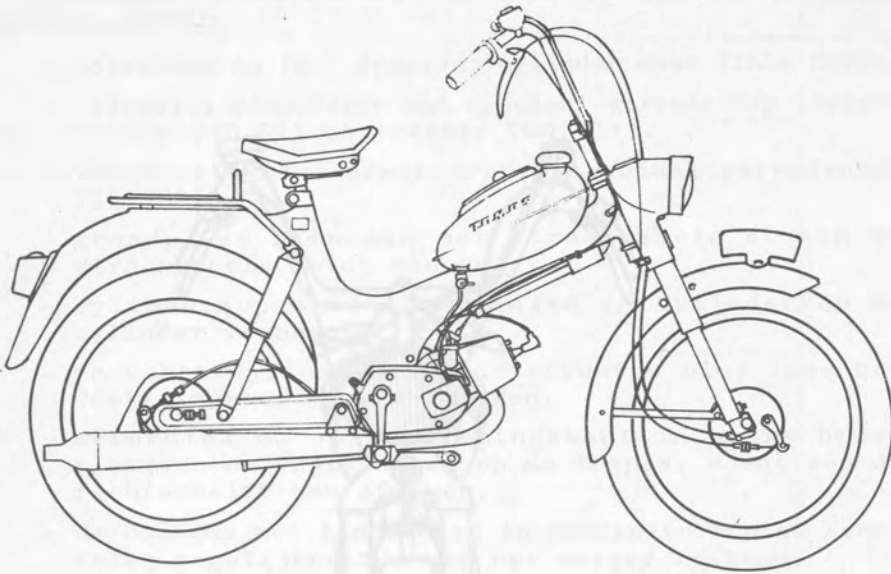
EPE, GLD.

„In de wolken” op...

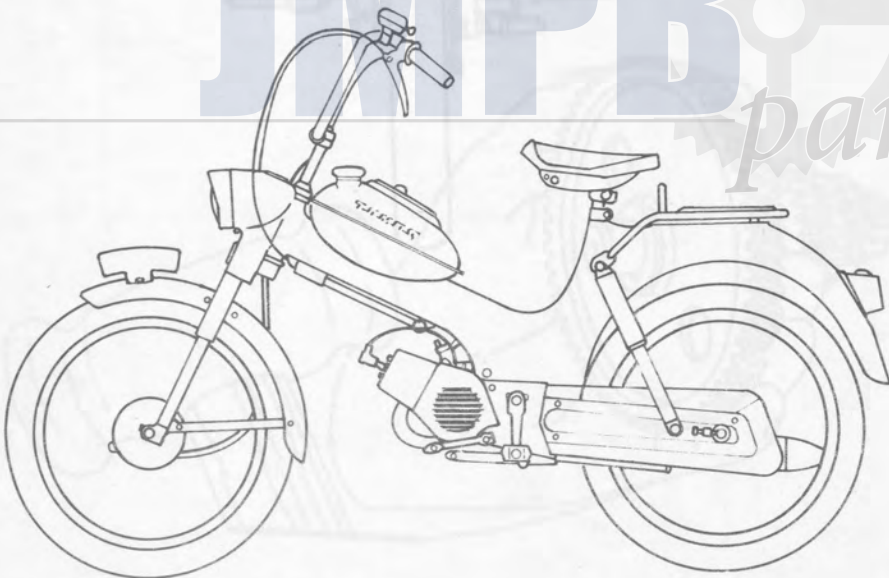


VREDESTEIN

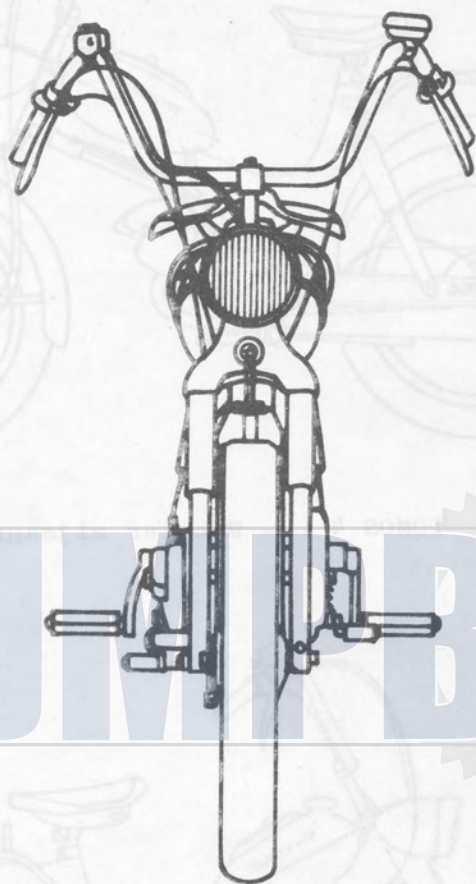
banden



TOMOS 4 L - Rechter zijaanzicht



TOMOS 4 L - Linker zijaanzicht



JMB *parts*

TOMOS NEDERLAND N.V. - EPE (Gld).

Telefoon 05780--3155.

TECHNISCHE GEGEVENS TOMOS 4 L

<u>Motor:</u>	één-cylinder tweetact met omkeerspoeling
<u>Slag:</u>	43 mm
<u>Boring:</u>	38 mm
<u>Cylinderinhoud:</u>	49 ccm
<u>Compressieverhouding:</u>	6.7 : 1
<u>Aantal pk's:</u>	1.75 bij 5000 t/min.
<u>Maximum koppel:</u>	29.3 kgcm bij 3500 t/min.
<u>Maximum toerental:</u>	6500 t/min.
<u>Mengverhouding:</u>	1 : 25
<u>Cylinder:</u>	gietijzer
<u>Cylinderkop:</u>	aluminium
<u>Carburateur:</u>	BING 1/12/180 met choke-schuif
<u>Naaldinstelling:</u>	in tweede gleuf van boven
<u>Sproeiermaat:</u>	64
<u>Ontsteking:</u>	BOSCH vliegwielmagneet
<u>Voorontsteking:</u>	1.8 - 2.00 mm v.b.d.p.
<u>Puntenafstand:</u>	0.35 - 0.45 mm
<u>Bougie:</u>	KLG 70
<u>Electrodenafstand:</u>	0.6 mm
<u>Aantal versnellingen:</u>	4 (vier)
<u>Wielmaat:</u>	18 "
<u>Bandenmaat:</u>	22 x 2 x 2.50
<u>Ketting:</u>	$\frac{1}{2}$ x 3/16
<u>Spaken:</u>	Ø 3 mm x 178 mm
<u>Gewicht leeg:</u>	57 kg
<u>Tankinhoud:</u>	5.5 l. waarvan 0.5 l res.
<u>Totale belasting:</u>	205 kg
<u>Totale lengte:</u>	1850 mm
<u>Totale breedte:</u>	680 mm
<u>Totale hoogte:</u>	1150 mm
<u>Carterinhoud:</u>	400 ccm SAE 40
<u>Inhoud achterschokbreker:</u>	48 ccm schokbrekerolie SAE 20

TECHNISCHE GEGEVENS TOMOS 4 L (vervolg)

<u>Inhoud vorkpoten (vóór):</u>	2 x 60 ccm SAE 40
<u>Gloeilampen:</u>	vóór 6V15/15W achter 6V5W stoplicht 6V5W
<u>Overbrengingsverhouding:</u>	1e versnelling 59.91 : 1 2e " 31.34 : 1 3e " 21.99 : 1 4e " 17.14 : 1
<u>Plaats frame-no.:</u>	rechts in frame boven liggende achtersvork
<u>Plaats motor-no.:</u>	rechts onder cilinder- voet in carter
<u>Goedkeuringsno.:</u>	B9102

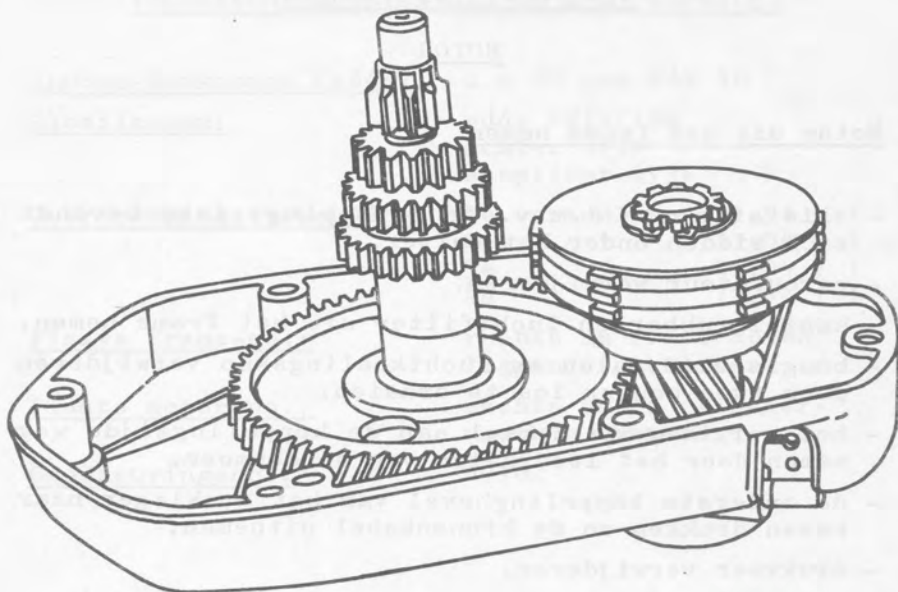


WERKPLAATSINSTRUCTIESMOTORMotor uit het frame nemen

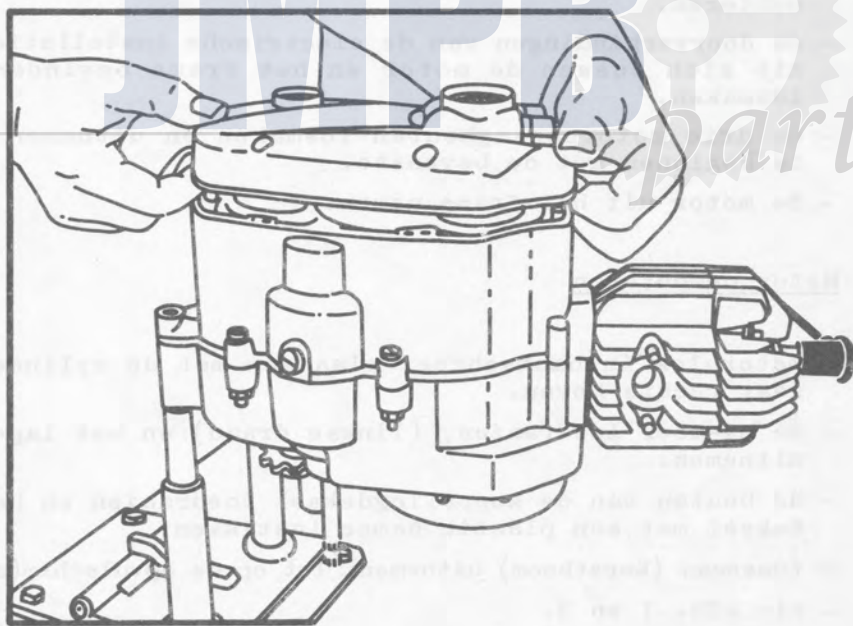
- olie aftappen d.m.v. de aftapplug; deze bevindt zich midden onder het carter.
- carburateur verwijderen.
- aanzuigrubber en luchtfilter uit het frame nemen.
- bougie uitdraaien en luchtkoelingskap verwijderen door twee bouten los te draaien.
- het verchromde deksel aan de koppelingzijde weg nemen door het losdraaien van de dopmoer.
- de onderste koppelinghevel van het druklager naar boven drukken en de binnenkabel uitnemen.
- drukveer verwijderen.
- achterremkabel démonteren.
- de bout van de voetschakelhefboom uitdraaien en de hefboom verwijderen.
- de beide cranks, vliegwieldeksel en ventilator démonteren.
- de doorverbindingen van de elektrische installatie, die zich tussen de motor en het frame bevinden, losmaken.
- de drie motorophangbouten losmaken en uitnemen, te beginnen met de bovenste.
- de motor uit het frame nemen.

Motor démonteren

- motorblok in bankschroef plaatsen met de cylinder naar rechts boven.
- de M6-moer losdraaien, (linkse draad) en het lager uitnemen.
- de bouten van de koppelingdeksel losdraaien en het deksel met een plastic hamer lostikken.
- tussenas (kerstboom) uitnemen, let op de opvulschim(s)
- zie afb. 1 en 2.



Afbeelding 1.

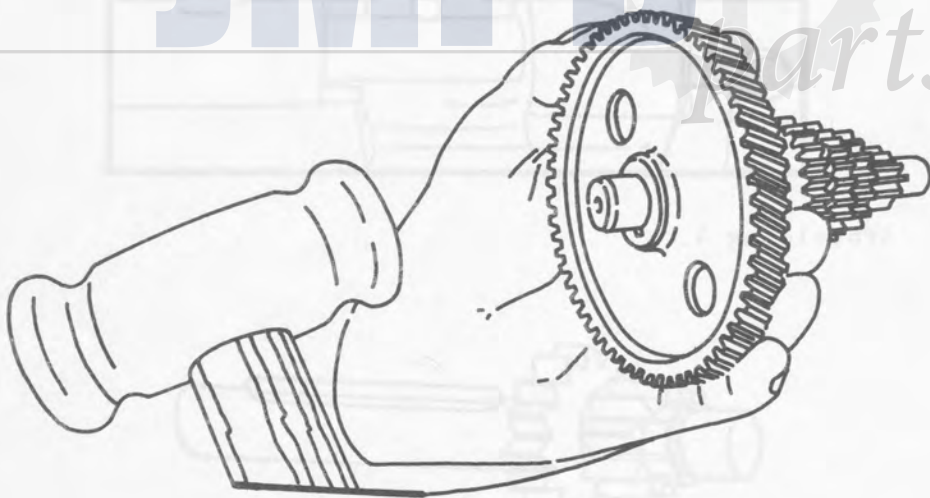


Afbeelding 2.

Koppelinggroep, platen e.d. geheel uit het koppelinghuis nemen.

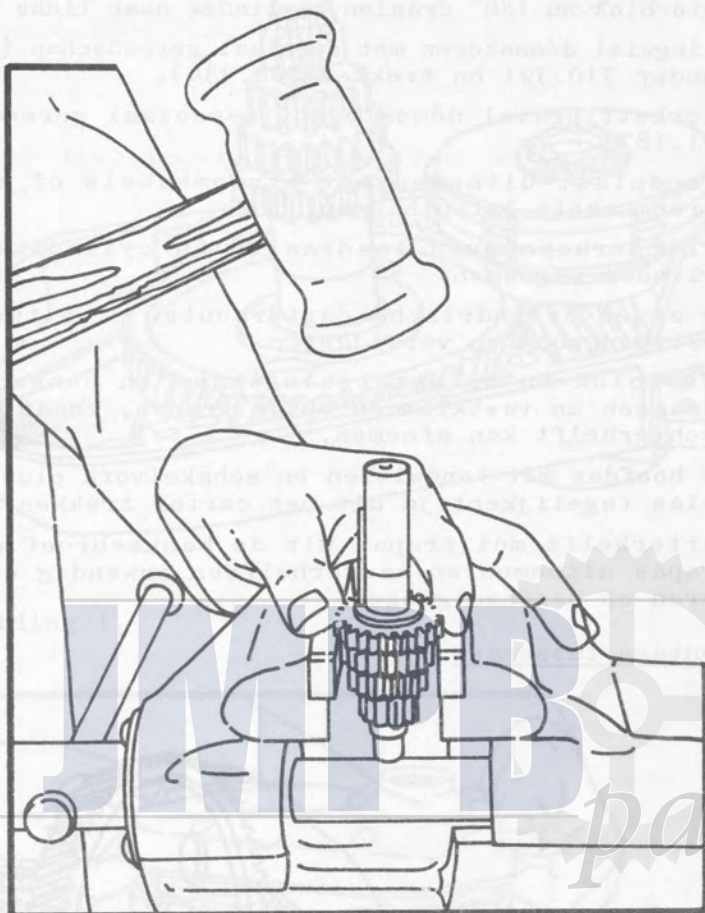
- motorblok nu 180° draaien, cylinder naar links boven.
- vliegwiel démonteren met speciaal gereedschap (tegenhouder 710.391 en trekker 700.334).
- voorkettingwiel démonteren, (speciaal gereedschap 731.183).
- grondplaat uitnemen met stroomkabels of aan de stroomkabels laten hangen.
- cylinderkopmoeren losdraaien en cylinderkop en cylinder wegnemen.
- de zeven cilindrische carterbouten plus twee bevestigingsbouten verwijderen.
- motorblok nu op ontstekingskant in bankschroef plaatsen en vastklemmen op de trapas, zodat men de rechterhelft kan afnemen.
- de hoofdas met tandwielen en schakelvork plus schakelas tegelijkertijd uit het carter trekken.
- carterhelft met trapas uit de bankschroef nemen, trapas uitnemen en carterhelften inwendig controleren op beschadigingen.

Démontage tussenas:

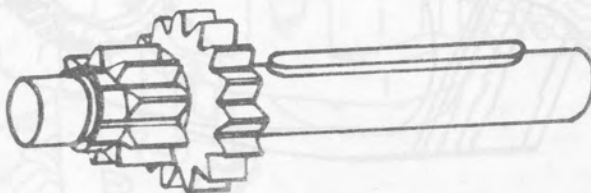


Afbeelding 3.

- het aandrijftandwiel met behulp van een plastic hamer van de as verwijderen. afb. 3.



Afbeelding 4.

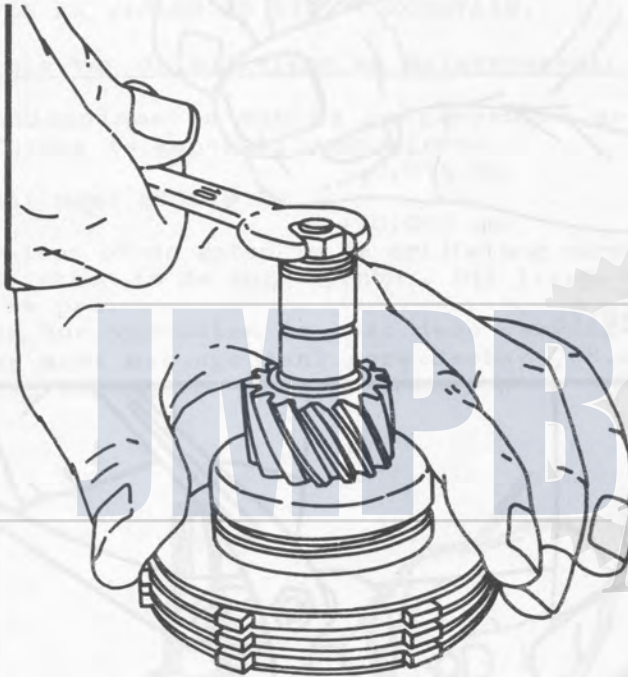


Afbeelding 5.

- de andere tandwielen één voor één volgens het voorbeeld 4 verwijderen.
- de twee laatste tandwielen kunnen niet verwijderd worden, deze zijn met de as ineen gegoten. afb. 5

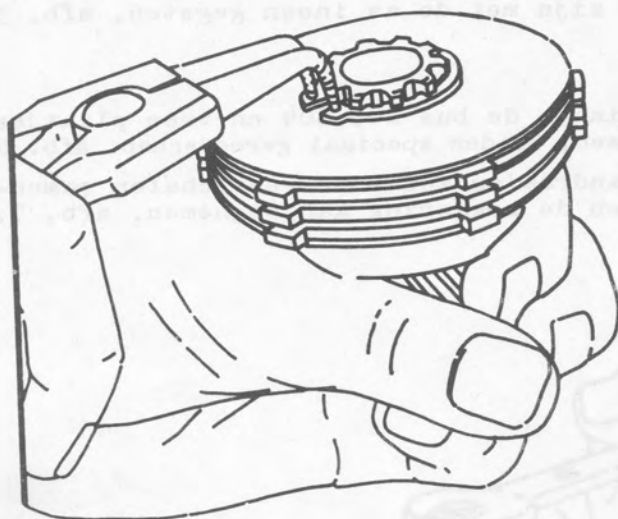
Koppeling:

- op de koppelingas de bus 205.604 en twee plaatjes 200.126 plaatsen, beiden speciaal gereedschap. afb. 6
- de M6-moer aandraaien zodat de veerschalen samen-drukken en men de seegering kan wegnemen. afb. 7.

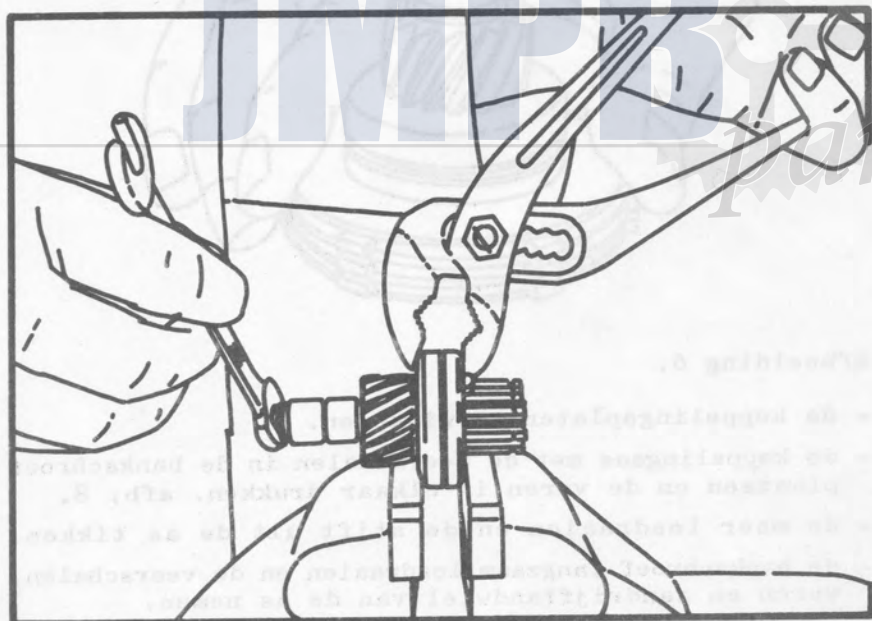


Afbeelding 6.

- de koppelingsplaten verwijderen.
- de koppelingsas met de veerschalen in de bankschroef plaatsen en de veren in elkaar drukken. afb. 8.
- de moer losdraaien en de stift uit de as tikken.
- de bankschroef langzaam losdraaien en de veerschalen, veren en aandrijftandwiel van de as nemen.
- uit het koppelingsdeksel kunnen eventueel nog de beide ontkoppelingassen verwijderd worden.



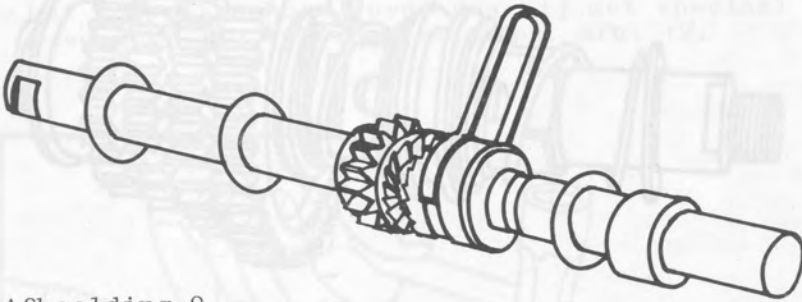
Afbeelding 7.



Afbeelding 8.

Trapas:

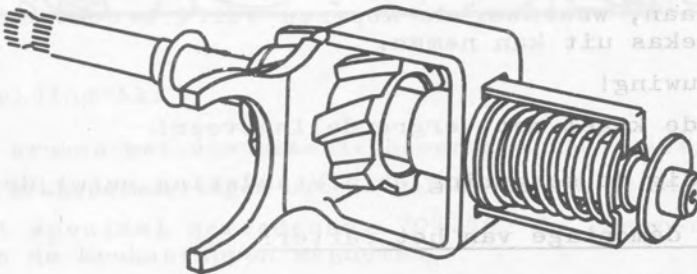
- alle losse delen verwijderen.
- seegering en borgringen verwijderen.
- aantraptandwiel en vulringen verwijderen.



Afbeelding 9.

Schakelas:

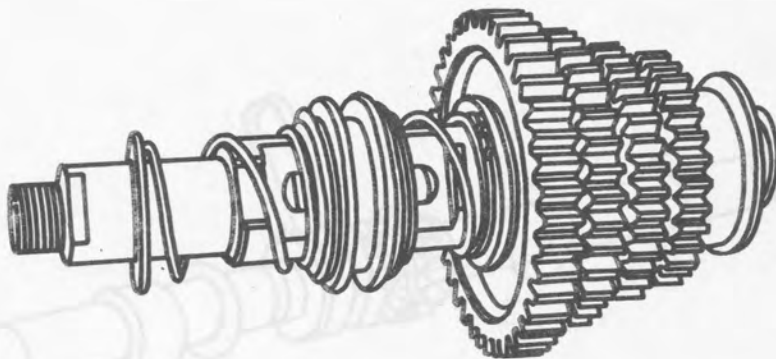
- vulring wegnemen.
- drukveer met de hand inknijpen en beide veerbeugels wegnemen.
- veer verwijderen, daarna de onderlegging wegnemen.
- schakelvork van de geleidebus nemen.
- indien nodig ook de loopbus wegnemen welke met een kerfstift geborgd is.



Afbeelding 10.

Hoofdas:

- aan de koppelingzijde van de as, de afstandsbus met dekplaat en alle tandwielen verwijderen.



Afbeelding 11.

- aan de andere kant van de as de veerschaal en veer wegnemen.
- de schakelpen in de buitenste stand plaatsen zodat de beide kogels eruit kunnen vallen.
- de schakelmof met de resterende delen verwijderen.
- de andere twee ringen met veer verwijderen.
- zo nodig de inwendige trekas verwijderen.
- in deze trekas bevindt zich de schakelpen welke d.m.v. een koperen stift geborgd is.
- deze schakelpen kan men verwijderen door op deze te slaan, waardoor de koperen stift breekt en men de trekas uit kan nemen.

Waarschuwing!

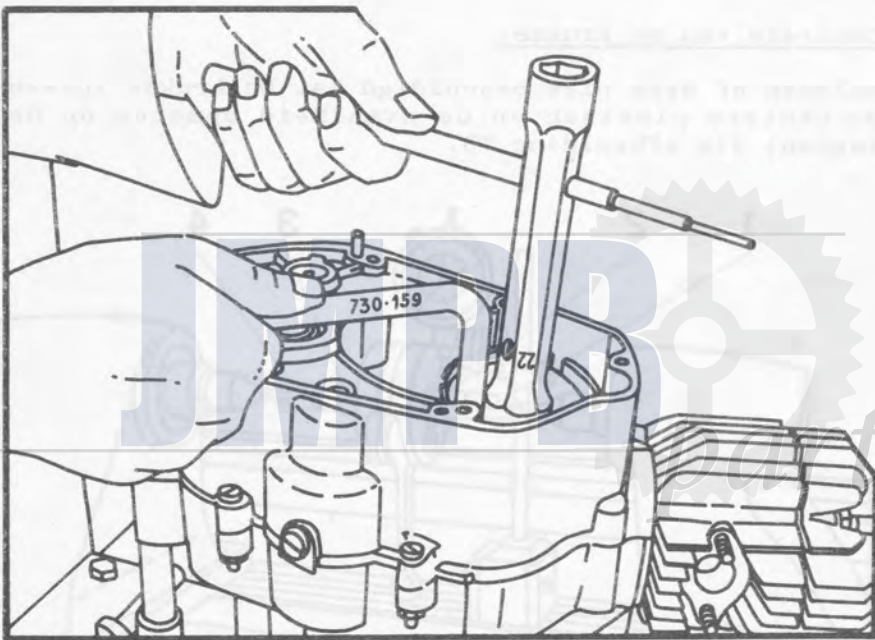
pas op de kogel met vergrendelingsveer!

- zo nodig de seegering en afstandsring verwijderen.

Verdere démontage van het carter:

- kogellagers en simmeringen uit de linker helft van het carter met de handpers uitdrukken (verwarmen in olie van 90° C tot 120° C).

- indien nodig de lagers en simmeringen uit het rechter gedeelte verwijderen.
- de lagers welke niet met de handpers kunnen worden uitgedrukt, kan men alleen verwijderen door met een plastic hamer op het carter te tikken zodat deze lagers er uit vallen.
- om het koppelingshuis van de krukas te verwijderen, moet men de moer M 14 losdraaien (linkse draad) en het zekeringsplaatje wegnemen.
- het koppelingshuis wordt daarbij met speciaal gereedschap 730.159 tegengehouden. afb. 12.



Afbeelding 12.

- de krukas met een plastic hamer zachtjes uittikken.
- de krukassimmeringen uit de carterhelften verwijderen.
- met speciaal gereedschap 704.467 de lagerschalen
- van de krukastappen wegnemen.

Démontage van zuiger:

- zuigerpenborgveertjes verwijderen en zuigerpen uitdrukken.

HET CONTROLEREN VAN DE TOESTAND DER MOTORDELEN.

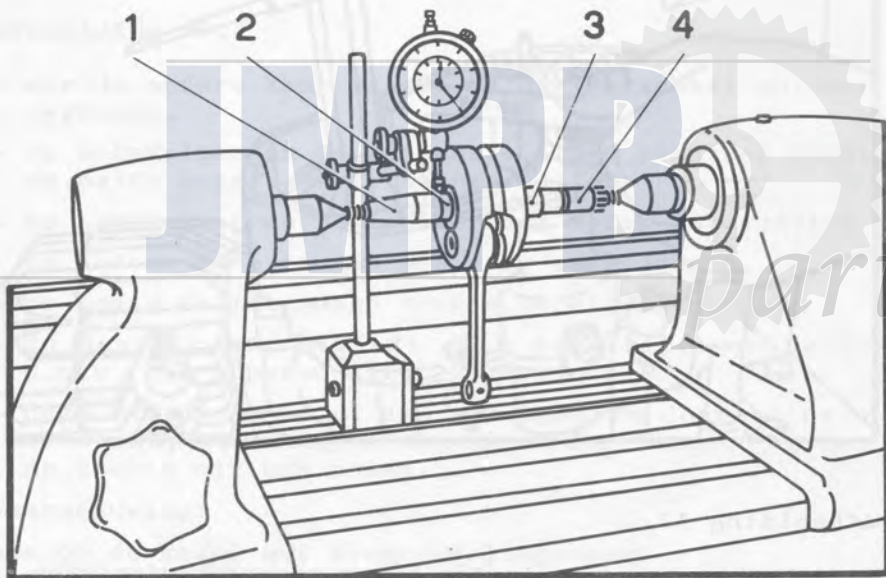
Nakijken of beide carterhelften niet gescheurd en / of kromgetrokken of, zonder meer, beschadigd zijn.
AAN HET CARTER MAG NIET GEVIJLD OF GESLEPEN WORDEN
De tapeinden voor cylinderbevestiging in carter nalopen.

Controle van de lagers:

De lagers uitwassen in benzine en met perslucht schoonblazen.
Wanneer de lagers speling vertonen, dan zonder meer deze vernieuwen.

Controle van de krukas:

Nalopen of deze niet beschadigd is. De krukas tussen de centers plaatsen en de ovaalheid opmeten op de tappen; zie afbeelding 13.



Afbeelding 13.

De ovaliteit op de punten 1 en 4 mag niet meer dan 0.01 mm bedragen en op de punten 2 en 3 niet meer dan 0.02 mm.

Controleer ook of de drijfstang vrij doch zonder speling in krukas draait.

De axiale speling van de drijfstang moet binnen de

tolerantiegrens van 0.20 mm tot 0.40 mm blijven. Controleer of de conische tap van de krukas niet beschadigd is, hierbij ook de draad op beide krukappen controleren waarna ook de moeren.
Conus der vliegwieltap bedraagt 1 : 5.

Controle van cylinder en zuiger:

Nalopen of de cylinderkop niet beschadigd is op de draagvlakken en of er geen koelribben zijn gebroken. De draad van het bougiegat controleren. De bougie moet met de hand normaal ingedraaid kunnen worden. Indien nodig de draagvlakken geheel vlak maken met een schuurplaat.

SLIJPEN EN VIJLEN IS NIET TOEGESTAAN.

Controle van de zuigerpen en zuigerpenbus:

De binnendiameter van de zuigerpenbus welke in de drijfstang is geperst, controleren.

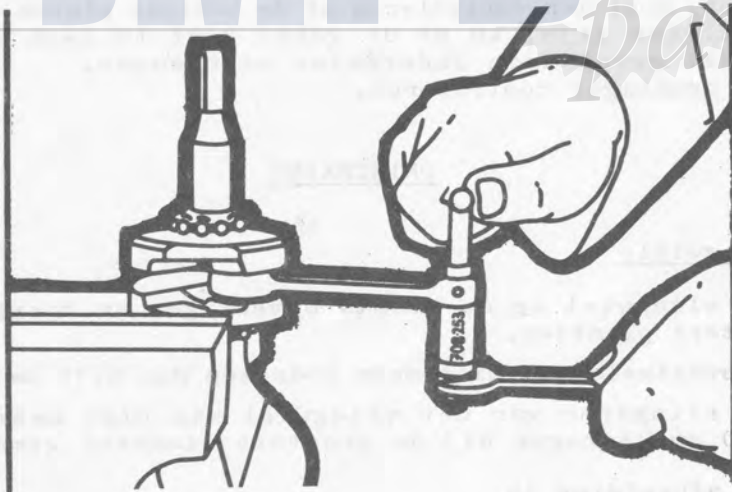
+ 0.015 mm

De maat moet zijn $\varnothing 10$

+ 0.005 mm

Controleer of de gaten in de drijfstang corresponderen met de gaten in de zuigerpenbus. Dit i.v.m. de smering voor de pen.

Als de bus versleten is moet deze vervangen worden. De bus moet met speciaal gereedschap 708.253 worden uit- en ingeperst. zie afbeelding 14.



Afbeelding 14.

Na het inpersen moet de bus worden opgeruimd tot de juiste bovengenoemde diameter.

Controle van het aandrijfgedeelte:

Controleer of de tandwielen en de assen niet beschadigd zijn, in het bijzonder tanden en lagerbussen. Alle assen controleren of deze nog recht zijn. De afwijkingen mogen niet meer bedragen dan 0.03 mm. De afstand tussen de aangrijpende tanden van de tandwielen mogen niet meer bedragen dan 0.2 mm. Als deze afstanden overschreden worden, moet men nieuwe onderdelen monteren.

Controle van het koppelinghuis:

Het koppelinghuis op de krukas plaatsen en tussen de centers van het centerapparaat de ovaalheid meten. Deze mag zijn 0.05 tot 0.10 mm.

Het slingeren van het koppelinghuis mag niet meer bedragen dan 0.15 mm.

De uitsparingen in het koppelinghuis controleren; als deze ingeslagen zijn, zonder meer vernieuwen. NIET PROVISORISCH HERSTELLEN !, omdat dit huis na enige kilometers weer verder inslaat door de te grote speling die het gekregen heeft.

De beklede platen controleren of deze niet afgesleten zijn en de stalen lamellen op vlakheid controleren. De koppelingshevels controleren of deze niet afgesleten zijn.

Als men tijdens het rijden bemerkt dat de koppeling slipt, moet men controleren of de beklede platen niet versleten zijn, en of de veren niet te zwak zijn. In dit geval deze onderdelen vernieuwen.

Het druklager controleren.

ONTSTEEKING

Vliegwiel:

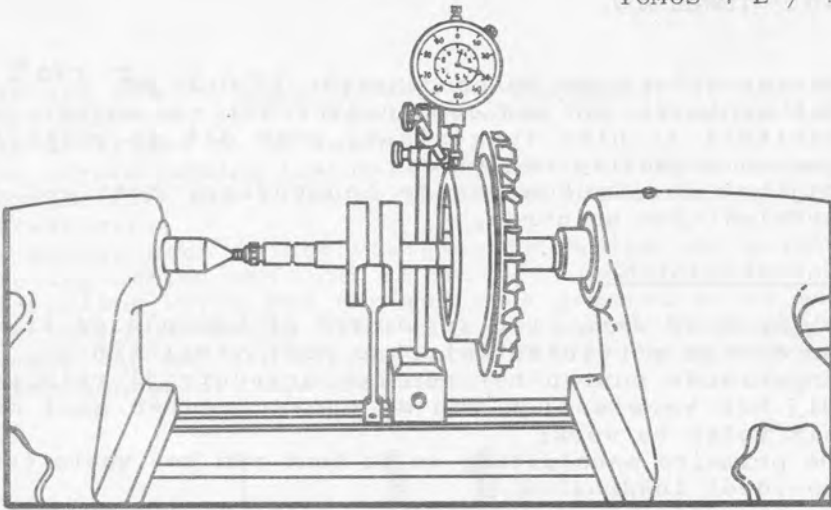
Het vliegwiel op de krukas bevestigen en tussen de centers plaatsen.

De ovaalheid mag niet meer bedragen dan 0.10 mm.

Het slingeren van het vliegwiel mag niet meer dan 0.30 mm bedragen bij de grootste diameter gemeten.

Zie afbeelding 15.

De nok en het conische gedeelte controleren op beschadigingen.



Afbeelding 15.

Spoel:

De spoel heeft de meeste kracht als de vonkoverbrenging tussen de punten op de tester 6 mm bedraagt.

Bij onregelmatige vonkoverbrenging controleren of men de contactpunten, die tussen 0.35 en 0.45 mm moeten staan, stellen moet.

De spoel kan in de ontsteking gecontroleerd worden doch ook los hiervan.

Als men de spoel in de ontsteking laat zitten moet men tussen de punten een isolerende plaat zetten.

Wanneer de spoel apart getest wordt, moet men de kabel van de condensator los maken.

Tijdens het testen op het apparaat moet van de losse spoel een ononderbroken stroom van vonken komen wil deze in orde zijn.

De duur van de controle moet minstens twee minuten bedragen omdat de spoel op arbeidstemperatuur moet zijn.

Is de spoel niet in orde dan een nieuwe spoel monteren.

Condensator:

De aansluitingen losmaken van de condensator en op het testapparaat aansluiten. Als de condensator in orde is moet de controlelamp op het testapparaat éénmaal oplichten.

Bij een lekke condensator kan de lamp meerdere malen achtereen aan- en uitgaan.

Bij het geval dat deze kortsluiting maakt zal de lamp voortdurend branden.

Bij een onderbroken condensator zal de lamp in het geheel niet branden.

De capaciteit van de condensator is $0.20 \mu F \pm 10\%$
 Het monteren van een condensator met een andere capaciteit is niet toegestaan, daar dit de contactpunten ongunstig beïnvloedt.
 Bij het vernieuwen van de condensator moet men de verbindingen solderen.

Contactpunten:

Nalopen of deze niet ingebrand of beschadigd zijn, en of het pertinaxstootnokje niet versleten is.
 Ingebrande punten met een contactpuntvijl reinigen
 Bij het verwisselen van de contactpunten gaat men als volgt te werk:

De primaire aansluiting en de bout van het vaste contactdeel losdraaien.

De borgclip verwijderen en de contacthamer van de as nemen.

Bij het monteren van de nieuwe contactpunten (de platina punten eerst goed ontvetten) moet men erop letten dat men onder de bout voor het vaste contactdeel een sluitring en een veerring plaatst en dat men ook een sluitring onder de borgring van de contacthamer legt.
 Bij de bevestiging van de contacthamer moet men de bout met een isolerende plaat afschermen omdat daarop de condensator en kortsluitdraad bevestigd zijn.

Bougie:

Nagaan of de bougie niet beschadigd is, of de elektroden niet te ver zijn afgesleten en of de draadtap in tact is.

De warmtegraad moet gelijk zijn aan de Bosch W175T1.

De elektrodenafstand moet 0.6 mm bedragen.

Indien nodig moet men zandstralen en controleren onder een druk van 6 atm.

MONTAGE

Krukas:

In de beide carterhelften de tapeinden indraaien.
 De schaalring van het krukaslager met speciaal gereedschap 702.856 intikken.

De overige lagers in het carter tikken, evenals de simmeringen.

ATTENTIE!

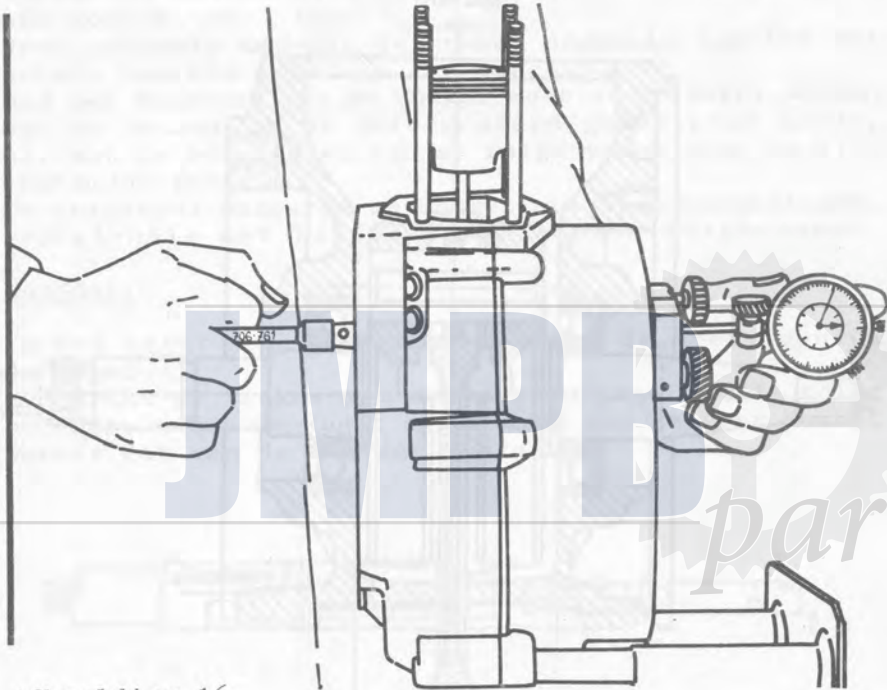
Voor montage van de trapas, hoofdas en schakelas, de simmeringen met de lipzijde naar buiten monteren.
 De simmeringen van de krukas echter met de lipzijde naar binnenzijde.

Wanneer men de oude krukas, krukaslagers en carter weer monteert, is het aan te bevelen, de axiale speling van de krukas na te meten.

Een nieuwe pakking tussen beide carterhelften monteren. Deze helften met zeven cilindrische bouten aan elkaar bevestigen.

De krukas moet in het vastgezette carter een axiale speling hebben van 0.08 mm tot 0.15 mm.

De speling wordt met een meetklok gemeten welke met speciaal gereedschap 731.148 op het carter wordt vastgemaakt en met een trekhulpstuk 706.761 heen en weer getrokken wordt. Zie afbeelding 16.



Afbeelding 16.

Ingeval men een nieuw carter of een nieuwe krukas monteert moet men de speling d.m.v. shims opnieuw bepalen.

Onderstaand geven wij U hiervan een voorbeeld:

De maat van de twee krukwingen, zie afbeelding 17, is 36.00 mm.

De afwijkingen van deze maat is op één der krukwingen aangegeven in honderdsten van mm boven de 35.00 mm. b.v. de aanduiding 96 op één der wangen betekent dus dat de totaalmaat 35.96 mm bedraagt.

Op de binnenkant van de beide carterhelften zijn de afwijkingen van de maat 36.00 mm aangegeven.

Dit is dan de maat tussen de ingeperste lagerschalen.

b.v. linkerhelft + 0.15 mm

rechterhelft + 0.11 mm

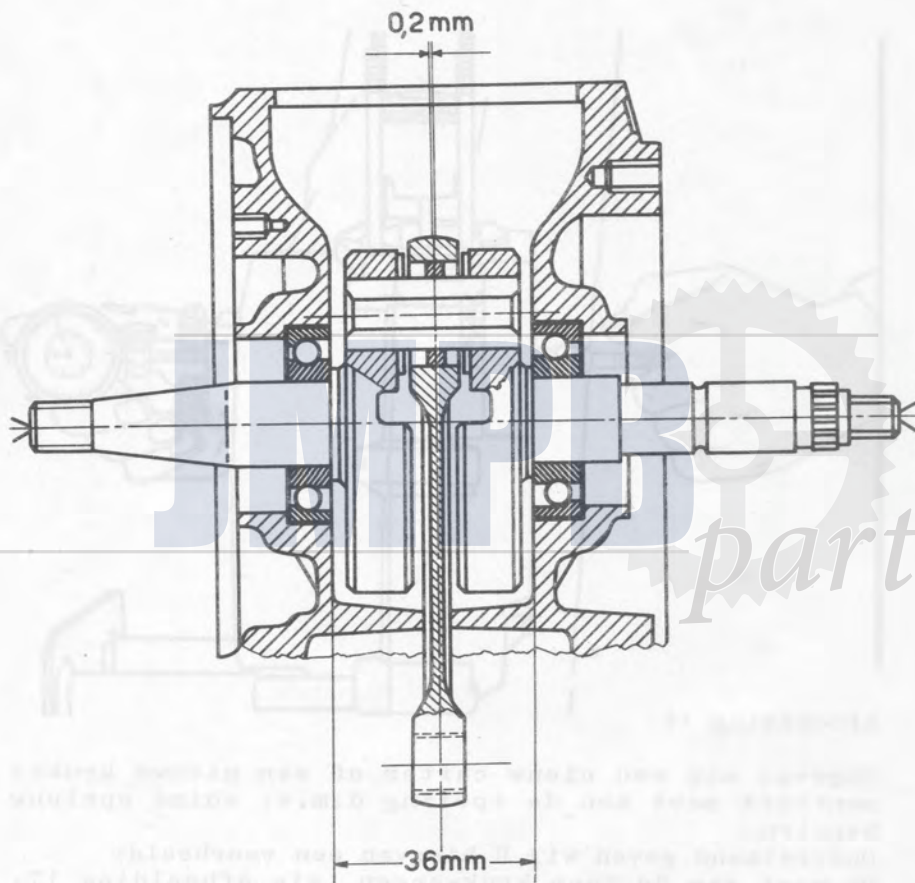
De werkelijke ruimte tussen de lagers zonder pakking bedraagt dan:

$36.00 + 0.15 + 0.11 = 36.26 \text{ mm.}$

De dikte van de pakking bij een vastgeschroefd carter bedraagt 0.2 mm.

De speling van de krukas tussen de lagers bedraagt dus:

$36.26 + 0.2 = 36.46 - 35.96 = 0.50 \text{ mm.}$



Afbeelding 17.

In het voorbeeld moet men achter de binnenring van het krukaslager shims monteren met een gezamenlijke dikte van 0.50 - 0.10 mm (voor de axiale speling) = 0.40 mm.

De krukasshims worden in een dikte van 0.10 en 0.20 mm geleverd.

Aan beide zijden van de krukas onder de lagers monteert men nu een shim van 0.20 mm.

Ingeval er geen maten in het carter staan, moet men de werkelijke maat met behulp van een diepteschuifmaat opmeten.

Na het aanbrengen van de shims en de kogelringen monteert men de krukas in het carter.

Hierna plaatst men aan de rechterzijde van de krukas de drukring van het koppelinghuis en verder aan beide zijden de simmeringen.

Carter nu met de cilindrische bouten vastzetten met een moment van 1 kpm.

Voor controle kan men de krukas nogmaals opmeten met behulp van het speciale gereedschap.

Bij het monteren van de zuiger moet er op gelet worden dat de zuiger in de juiste stand gemonteerd wordt, nl. met de borgpennen van de zuigerveren naar de uitlaat zijde gericht.

De zuigerpen monteren en borgen met twee borgclipsen. Voorzichtig met het monteren van de zuigerveren.

Hoofdas:

In het asgat van de trekas zet men de veer, daarna de kogel.

Men drukt de trekas met de veer en kogel in de holle hoofdas, zodat de kogel onder druk van de veer in het eerste gat van de hoofdas schiet.



Afbeelding 18.

Nu kan de schakelpen ingebracht worden in het daarvoor bestemde gat van de trekas.

Daarna de schakelpen met koperen borgstiftje zekeren door deze in de schakelpen te ponsen of te tikken.

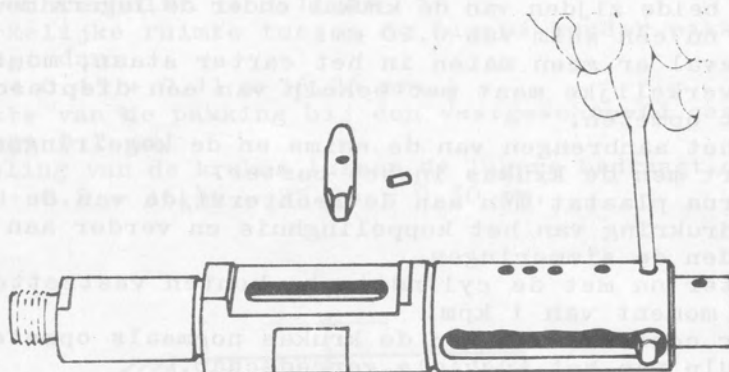
Dit moet zeer nauwkeurig gebeuren zodat er geen speling tussen schakelpen en trekas is te constateren.

Zie afbeelding 19.

Daarna plaatst men de opvulring en de seegering op de hoofdas.

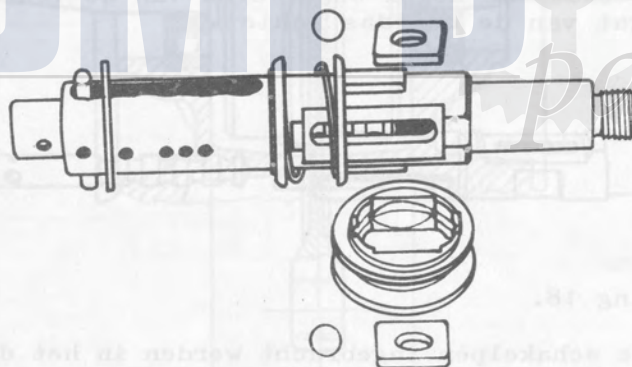
Nu de schaalring, de veer en nog een schaalring monteren.

Hierna de twee geleide plaatjes, met de ronde zijden



Afbeelding 19.

naar buiten inleggen op de hoofdas. Zie afbeelding 20.



Afbeelding 20.

Plaatjes met gat, met ronde hoeken op de hoofdas leggen.
 (Pas op! Met de langste zijde tegen de verhoging van
 de as leggen.).
 Schakelmof plaatsen en over de geleideplaatjes heen
 schuiven.

Nu de schakelpen in buitenste positie plaatsen.
De hoofdas horizontaal houden.
Met een vinger het onderste plaatje afdekken en de beide kogels door het gat in het bovenste plaatje in de hoofdas laten zakken.

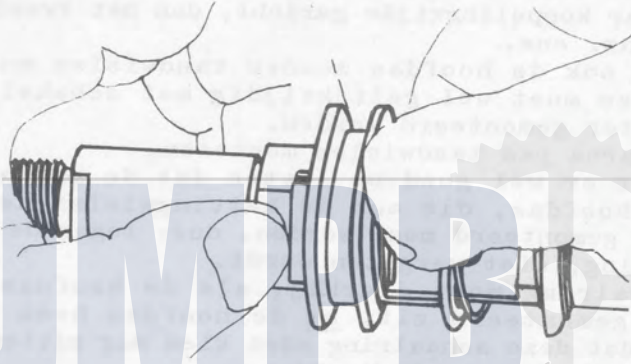
Belangrijk!

De twee kogels mogen beslist niet met vet ingesmeerd worden, omdat dan de kogels binnen in de hoofdas blijven kleven.

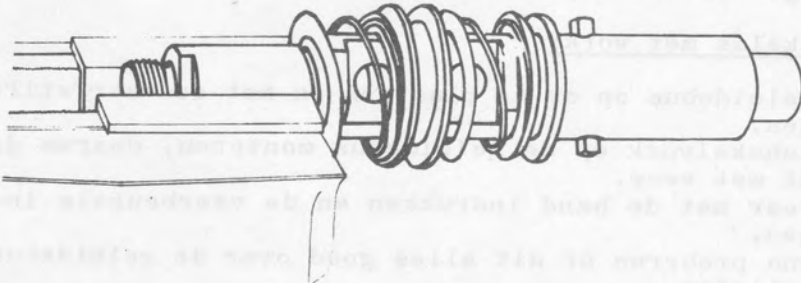
De hoofdas nu verticaal houden.

Met beide handen de plaatjes in de bovenste positie houden. afb. 21.

De mof in het midden van de plaatjes (met gat) brengen en dan de mof, gelijktijdig met de plaatjes, langzaam naar beneden drukken, zodat beide kogels in de uitsparing van de trekas gedrukt zijn.



Afbeelding 21.



Afbeelding 22

Daarna de schakelpen naar het middelpunt van de hoofdas drukken, anders vallen de kogels en plaatjes er weer uit.

Hierna een schaalring, een veer, en weer een schaalring monteren.

De zo gemonteerde hoofdas aan kettingwielzijde in de bankschroef klemmen, zodanig dat de hoofdas met de verdikking tegen de bek van de bankschroef zit. Zie afbeelding 22.

Door het heen en weer schuiven van de schakelmof moet de schakelpen nu alle posities van de as kunnen bereiken.

Als men de schakelpen niet in binnenste positie kan krijgen, zit er een kogel voor de trekas. (fout van montage).

Hierna op schakelpenzijde van de hoofdas de tandwielen monteren met de oliegleuven naar de buitenzijde. Eerst het eerste versnellingstandwiel, met de borstrand naar koppelingzijde gericht, dan het tweede tandwiel, enz. enz.

Men kan ook de hoofdas zonder tandwielen monteren, doch deze moet wel gelijktijdig met schakelvork in het carter gemonteerd worden.

Dus: daarna pas tandwielen monteren.

Men moet er wel goed op letten dat de afstandsring van de hoofdas, die aan de kettingwielzijde van de hoofdas gemonteerd moet worden, dus: tegen de laatste schaalring, niet vergeten wordt.

De schaalring moet daarbij, als de hoofdas in het carter gemonteerd zit, om de hoofdas heen liggen, d.w.z. dat deze schaalring niet klem mag zitten tussen de afstandsring en de hoofdas.

Op het laatste versnellingstandwiel komt een opvulbus met de geslepen afdekking, (de schuin geslepen binnenrand naar de tandwielen gericht).

Opvulshims monteren zodat de juiste axiale speling verkregen wordt.

Dit moet gecontroleerd worden als de carterhelften vastgeschroefd zijn.

Schakelas met vork:

De geleidebus op de as plaatsen en met een kerfstift borgen.

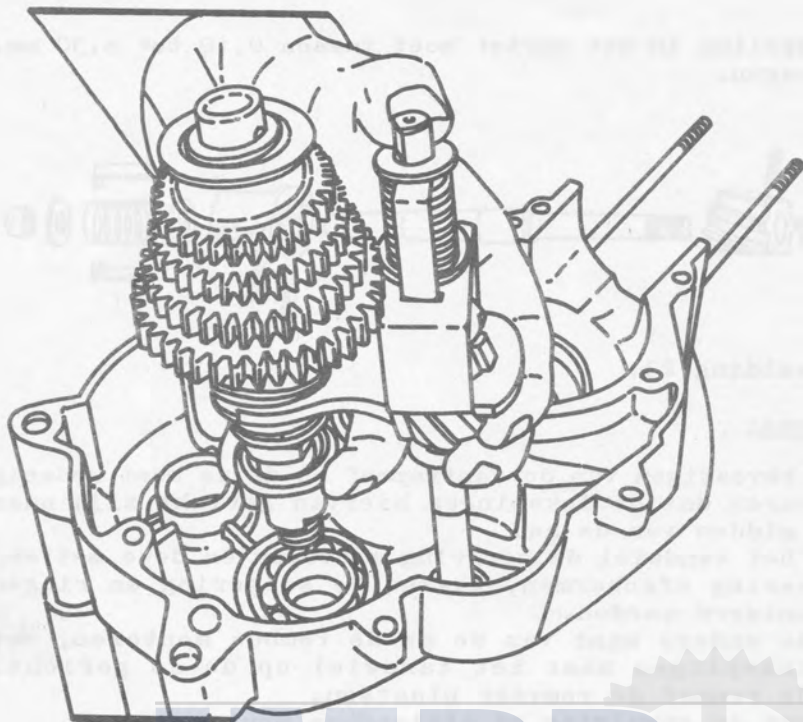
De schakelvork op de geleidebus monteren, daarna de plaat met veer.

De veer met de hand indrukken en de veerbeugels inhangen.

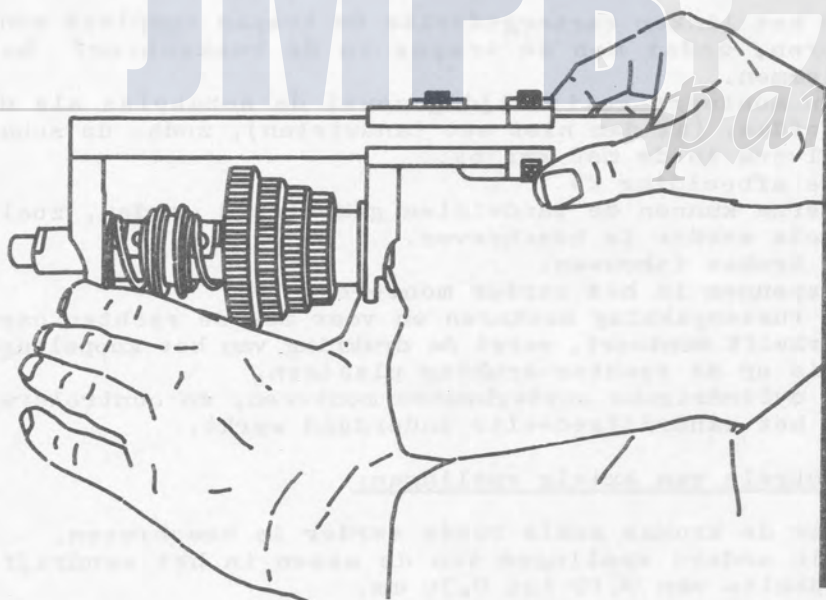
Hierna proberen of dit alles goed over de geleidebus wil glijden.

De ring op de as schuiven.

Op het andere eind van de schakelas kan de opvulshim worden geplaatst.

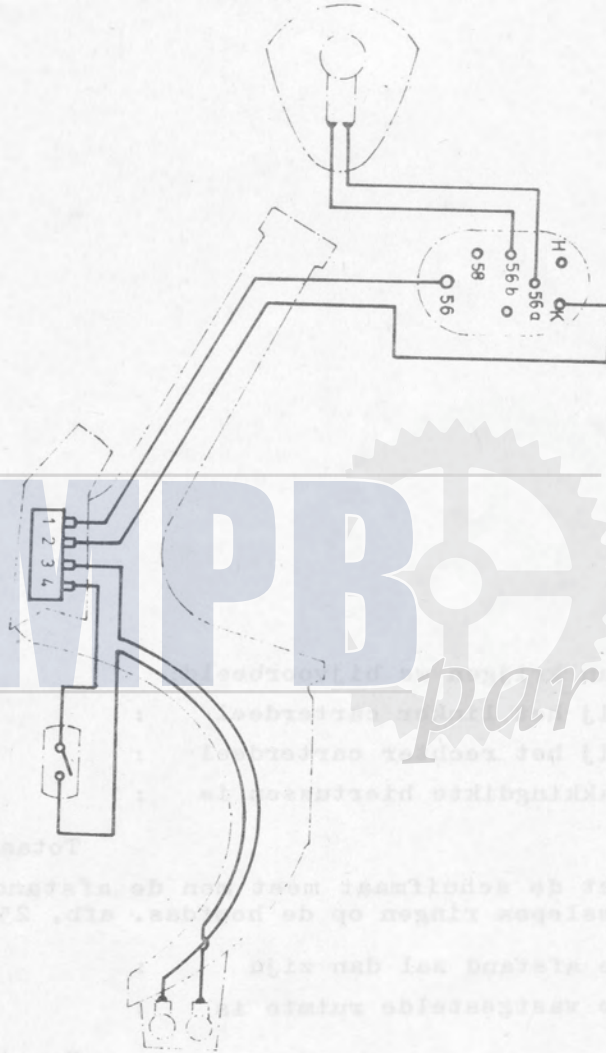


Afbeelding 24.



Afbeelding 25.

1. Geel - stroom
2. zwart- kortsluiting
3. grijs- achterlicht
4. groen- stoplicht



BEDRADINGSSCHEMA

Als voorbeeld de hoofdas:

Met een diepteschuifmaat stelt men de diepte vast vanaf de bovenkant van het draagvlak van het carter tot aan het draagvlak van het lager. afb. 26. Hetzelfde doet men bij het rechter carterdeel.

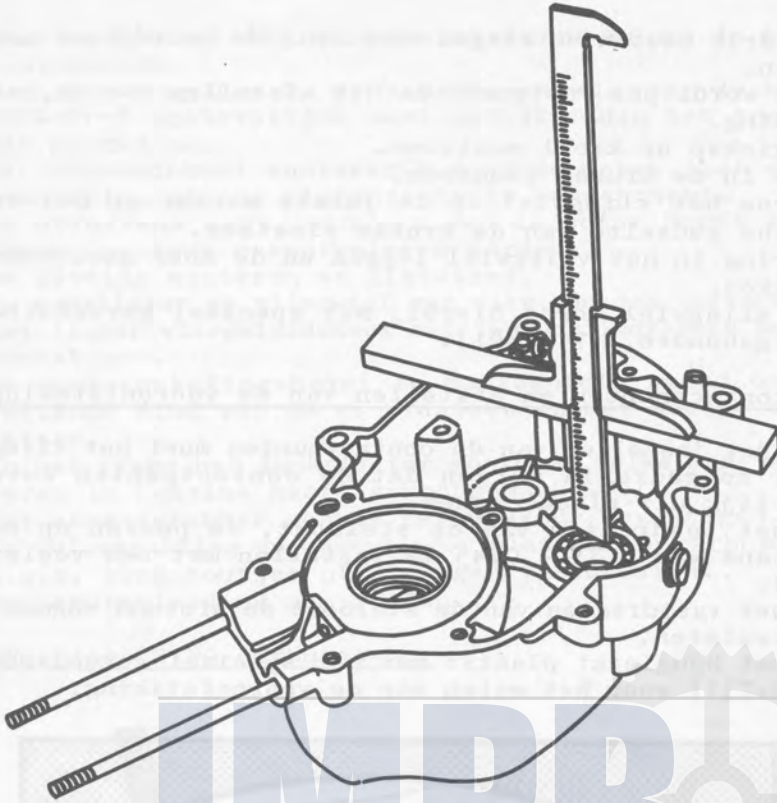
Dan krijgen we bijvoorbeeld:

Bij het linker carterdeel	:	48.0	mm
Bij het rechter carterdeel	:	64.8	mm
Pakkingdikte hiertussen is	:	0.2	mm
Totaal :		113.0	mm

Met de schuifmaat meet men de afstand tussen beide geslepen ringen op de hoofdas. afb. 25.

De afstand zal dan zijn	:	112.5	mm
De vastgestelde ruimte is	:	113.0	mm
Verschil:		0.5	mm

=====



Afbeelding 26.

Het verschil van de gezamenlijke speling is 0.50 mm. Omdat de speling tussen 0.10 en 0.30 mm is vastgesteld, moet men drie afstandsringen van 0.10 mm gebruiken. De speling wordt dan 0.20 mm.

Verdere samenbouw van het motorblok:

Na het vastdraaien van de carterbouten, (draaimoment 1.0 kpm), wordt met de hand de schakeling geprobeerd en de axiale speling van de krukas nogmaals gecontroleerd.

Motorblok nu met cylinderruimte naar links boven, in het onderste ophangoog monteren.

De loop van de zuiger controleren.

Cylinderkop monteren, op elk tapeind een sluitring, en moeren kruislings aandraaien met een moment van 1.0 kpm.

Voor het monteren van de ontstekingsgrondplaat de lichtdraden en bougiekabel door doorvoertule heen drukken.

Met drie bouten en ringen voorlopig de grondplaat monteren.

Deze wordt pas vastgezet na het afstellen van de ontsteking.

Bougiekap op kabel monteren.

Spie in de krukas plaatsens.

Daarna het vliegwiel op de juiste manier op het conische gedeelte van de krukas plaatsens.

De ring in het vliegwiel leggen en de moer goed vasttrekken.

Het vliegwiel wordt hierbij met speciaal gereedschap vastgehouden. (710.391).

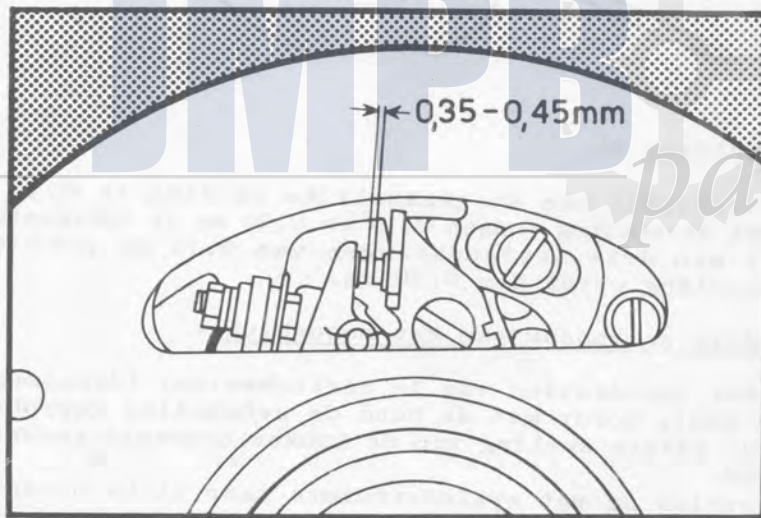
De contactpunten en afstellen van de voorontsteking.

Bij het instellen van de contactpunten moet het vliegwiel zo gedraaid worden dat de contactpunten zover mogelijk uit elkaar staan.

Na het losdraaien van de stelbout, de punten op een afstand van 0.35 - 0.45 mm instellen met een voelermaat.

Na het vastdraaien van de stelbout de afstand nogmaals controleren.

In het bougiegat plaatst men het speciaal gereedschap (702.731) voor het meten van de voorontsteking.



Afbeelding 27.

Voor de controle hiervan gebruikt men een controlelamp van 6 V en max. 3 W , aangesloten op een batterij van 6 V.

De min-pool van de lamp wordt op het carter aangesloten, de plus-pool op de contacthamer.

Met de hand draait men het vliegwiel links om, en daarbij let men op het afzwakken van de lamp. (tijdpunt) Met het speciale gereedschap, dat in het bougiegat gedraaid zit, stelt men vast, hoeveel streepjes in mm het nog scheelt van dat moment tot het bovenste dode punt.

De vóórontsteking moet 1.8 tot 2.0 mm vóór het B.D.P. bedragen.

Is dat niet zo, dan de grondplaat naar links voor minder of naar rechts voor meer vóórontsteking draaien totdat dit wél gemeten wordt.

Opmerking!

De controlelamp mag slechts korte tijd aangesloten zijn.

Langere aansluitingstijd of sterkere lamp veroorzaakt een anti-magnetisme.

Controle van poolschoenafstand en ontsteking:

De poolschoenafstand is een vastgestelde waarde, waar van de ontstekingsspanning en daaruitvolgende vonksterkte afhangt.

De poolschoenafstand is de afstand tussen de kern van de ontstekingsspoel en de magneetpolen van het vliegwiel in welk tijdstip zich de contactpunten juist openen.

Op deze plaats is een bepaalde afstand noodzakelijk om tot een optimale kwaliteit van de vonk te komen. Deze afstand bedraagt 8 - 12 mm.

De poolschoenafstand moet men meten op het moment dat de controlelamp minder sterk begint te branden, wat de onderbreking van de aanvoerstroom en daarmee het begin van de vonk betekent.

Want het tijdstip van ontsteking moet men niet met puntenafstand regelen omdat men daarvoor de poolschoenafstand verandert.

Om het instellen van de poolschoenafstand en ontstekings tijdstip mogelijk te maken, zijn in de grondplaat drie sleufgaten gemaakt.

De poolschoenafstand en de puntenafstand na elke 5000 km gelijktijdig controleren omdat de pertinaxnok op de hamer afslijt.

Hoe verder dit afslijt hoe "later" het ontstekings-tijdstip.

Bij te kleine of te grote poolschoenafstand is ontstekingsspanning te klein.

Dit betekent dat, wanneer men langzaam rijdt met ontstoken licht, de ontstekingsenergie door het terugslaan van de lichtstroom zwakker wordt, waardoor ook het magnetisme van het vliegwiel vermindert.

Koppelinggroep:

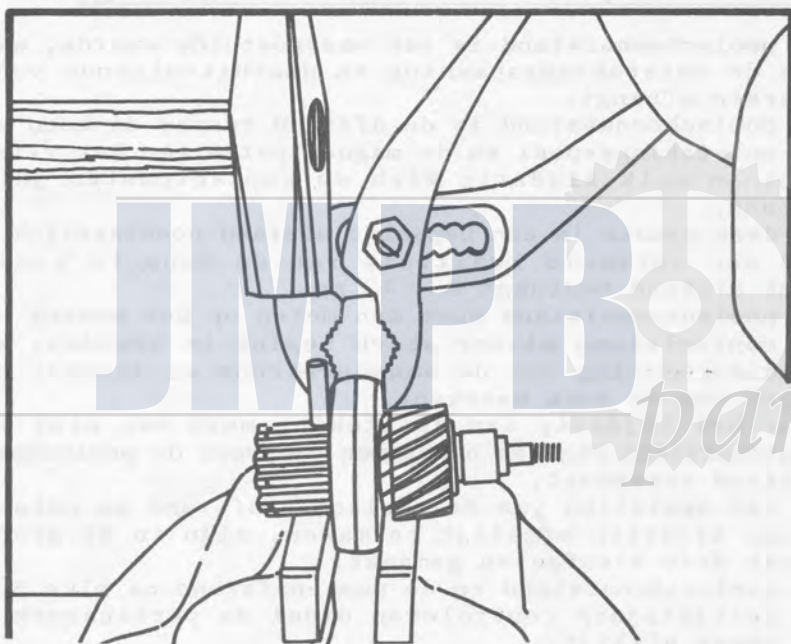
De koppelingas monteert men op de volgende manier:
Op het aandrijftandwiel monteert men een veerschaal, zes drukveren, weer een veerschaal met de insparing bij het gat voor de zekeringspen.

In het binnenste van het aandrijftandwiel de koppelingas plaatsen.

De veerschalen met veren in bankschroef klemmen, dan de andere kant met een tang samenknijpen, daarna de zekeringspen door de as heen tikken.

De bankschroef langzaam losdraaien zodat de zekeringen in de sleuven valt.

Op de plaats van het kogellager op de koppelingsas de bus 205.604 en twee plaatjes 200.126 plaatsen. Met de M6 moer (linkse draad) de veerschalen tot het einde samendrukken.



Afbeelding 28.

Op het aandrijftandwiel het volgende monteren:
Lamel met vijf verhogingen naar de binnenzijde (zie afbeelding 27 voor de volgorde).

Ferrodo plaat monteren. F

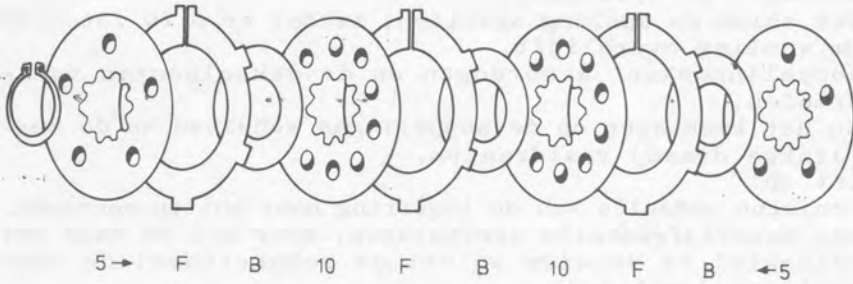
Dunne stalen lamel monteren. B

Lamel met tien verhogingen monteren. 10

De vijf verhogingen van de ene lamel moeten vallen tussen de tien verhogingen van de andere lamel.

Vervolgens hiermee doorgaan.

In totaal zijn er twee lamellen met vijf verhogingen twee lamellen met tien verhogingen, drie ferrode platen en drie dunne stalen lamellen.
De openingen in de ferrodo platen moeten allen op één punt gemonteerd worden.



Afbeelding 29.

Nu de seegering monteren.

Voordat we het koppelinghuis plaatsen, moet men er goed op letten dat de drukring achter de simmering en tegen het krukaslager zit gemonteerd.

Nu kan men het koppelinghuis zachtjes op de kruktap tikken. (denk aan de spiebaan!).

Borgplaatje met uitsparing plaatsen en hierna de moer monteren. (linkse draad).

Deze moer vastdraaien met een moment van 3.5 kpm en borgplaat omzetten.

Het koppelinghuis met speciaal gereedschap 730.159 vasthouden.

Naaldlager goed oliën.

De koppelinggroep, platen e.d., in koppelinghuis monteren.

Langzaam de M6 moer losdraaien totdat de platen tegen de seegering aan komen waardoor de veren zich ontspannen.

Daarna de tussenas inbrengen in het daarvoor bestemde lager in het linker cartergedeelte.

Paspennen monteren.

Nu kan men het koppelingdeksel met pakking en dekselbouten aanbrengen en eventueel tussenas opvullen met 0.10 mm shims.

Ontkoppelinghevels monteren met de afgevlakte zijden naar buiten gericht.

Wanneer men een nieuw carter- of koppelingdeksel mon-

teert moet de speling van de tussenas worden gemeten Als volgt te werk gaan:

Men tikt het grote aandrijftandwiel één mm van de opvulbus weg, de tussenas in het carter monteren en het koppelingdeksel met pakking aanbrengen en met vier dekselbouten vastzetten op het carter. (op de punten rondom het lager van de tussenas).

Vervolgens het koppelingsdeksel weer demonteren en tussenas uitnemen.

Nu kan men meten hoeveel speling aanwezig is tussen tandwiel en opvulbus.

Met shims de speling opvullen, totdat er 0.20 tot 0.30 mm speling overblijft.

Koppelingdeksel aanbrengen en de dekselbouten vastdraaien.

Nu het treklager op de koppelingas schuiven en de moer (linkse draad) vastdraaien.

Let op!

Conische gedeelte van de lagerring naar buiten monteren. Het aandrijfgedeelte controleren, door met de hand het vliegwiel te draaien en met de schakelhevel de versnelling inschakelen.

Motor in het frame plaatsen:

De motor in het frame plaatsen, daarna eerst de langste bout onder in het ophangoog aanbrengen. (8 x 1 x 85). Kopzijde van motorbouten allen aan rechterzijde. Met de hand de motor verder bewegen tot men de beide andere ophangbouten door het frame en motorophangogen kan duwen.

Let op het knel zitten van de stroomdraden!

Moeren en ringen aanbrengen en vastzetten.

De binnenkabel van de achterrem door de remhevelsteun duwen en het eind van de kabel in de meenemer van het rempedaal plaatsen.

Daarbij drukt men het pedaal naar boven en trekt men de kabel aan en bevestigt hem aan de remhevel van de achternaaf.

Op de remhevel terugslagveer plaatsen en kabel borgen.

Op de flens van de cylinder de uitlaatpakking plaatsen.

De uitlaatflens op de tapeinden schuiven.

Veerringen en moeren aanbrengen en daarna de boutjes bij de flens.

Nu dit alles aantrekken.

Motorblok met 400 cc motorolie SAE 40 vullen en peilstok aanbrengen.

De plastic geleidetule op koppelingkabel schuiven.

De binnenkabel met nippel door de bovenste en onderste ontkoppelinghevel duwen.

De kabel met de regelstelschroef zo instellen dat het koppelinghevel aan het stuur een speling heeft van 2 tot 3 mm.

Daarna de moer van de kabelstelschroef op de kabel vastdraaien.

De koppeling d.m.v. de kabel controleren; de beide ontkoppelingsheveltjes moet gelijktijdig het trekklager aangrijpen.

Het chroomdeksel monteren d.m.v. dopmoer. (Let op of rubberring aan de binnenzijde is aangebracht.

De oliestand moet, wanneer men de motor heeft laten lopen, opnieuw gecontroleerd worden.

De ketting monteren en afstellen.

De ventilator op vliegwiel met vier boutjes vastzetten.

Het linker vliegwieldeksel met twee cilindrische bouten bevestigen.

De voetschakelingshevel in horizontale stand op het vertande eind van de as plaatsen en met boutje vastzetten.

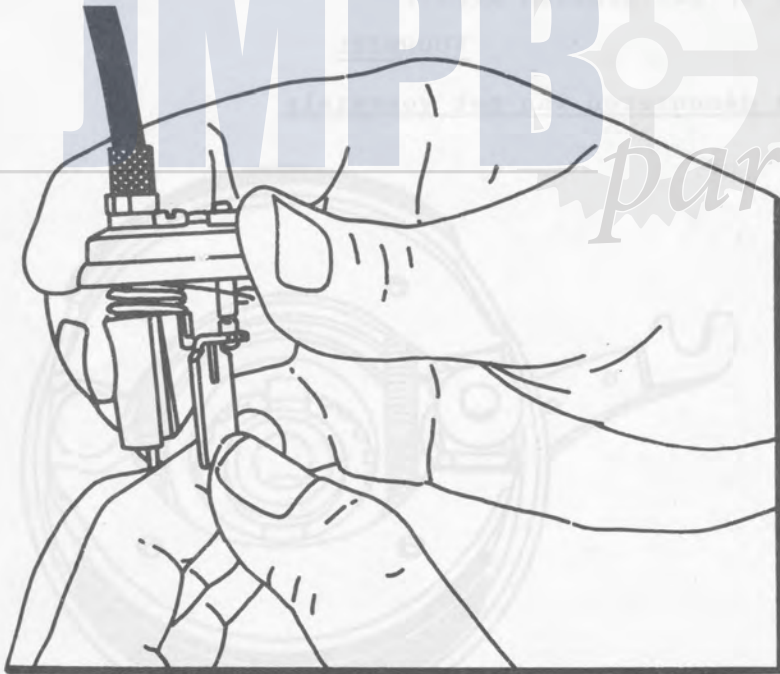
In het frame het luchtfilter monteren welke men van tevoren in benzine heeft schoongemaakt.

Het aanzuigrubber aan de carburateur bevestigen.

De inlaatpakking op de cylinder plaatsen en carburateur d.m.v. twee boutjes plus ringen vastdraaien.

De benzineleiding aansluiten.

Démontage BING carburateur:



Afbeelding 30.

De twee bouten van het gasschuifdeksel losmaken en het deksel, samen met de kabel, veer, naald en gasschuif wegnemen.

De veer in elkaar drukken en de gaskabel uit de gasschuif verwijderen.

Uit het carburateurhuis de chokeplaat démonteren.

De hoofdsproeier, waaronder zich een ruberring bevindt, uitdraaien.

Het deksel van de vlotterkamer, waaronder zich de pakking bevindt, afnemen.

De vlotter verwijderen.

Indien nodig de luchtstelschroef uitdraaien.

Alle carburateurdelen grondig schoonmaken.

Vooraf nakijken of de gasschuif geen slijtage vertoont, anders deze vervangen.

Ontluchtingsgaatje in carburateurhuis doorblazen.

Ook de hoofdsproeier en benzinekanaal van vlotterkamer naar hoofdsproeier goed doorblazen.

De vlotter controleren op lekkage.

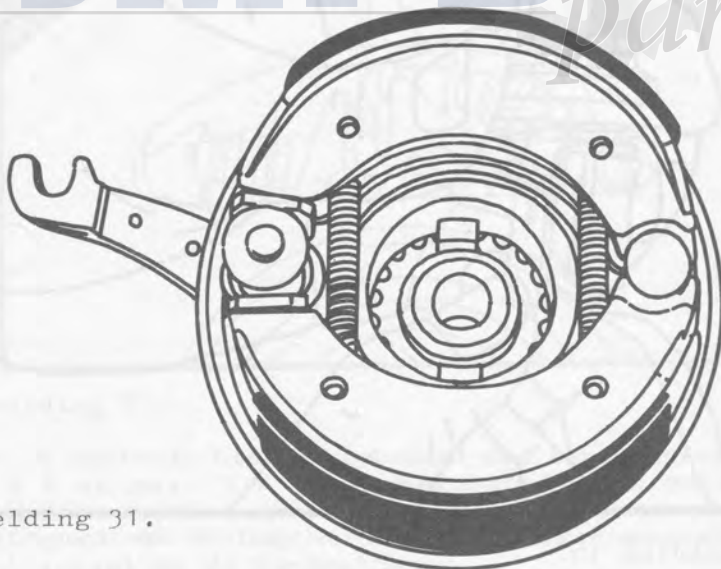
Voor montage omgekeerde volgorde aanhouden.

Wel opletten dat de chokeplaat in de uitsparing van de gasschuif geschoven wordt (zie afb. 30) zodat de nok van de chokeplaat door de gleuf in het gasschuifhuis valt.

De chokeplaat komt samen met de gasschuif naar boven als er gas gegeven wordt.

VOORWIEL

Het démonteren van het voorwiel:



Afbeelding 31.

De tellerkabel losmaken.

De stelmoer van de voorremkabel losmaken, daarbij drukt men de remhevel naar achteren.

Het boutje, dat de steekas borgt op de linker voorpoot, losdraaien.

De steekasmoer losdraaien en de as uit de naaf trekken. Voorwiel uitnemen.

Het démonteren van de naaf:

De ankerplaat met de remsegmenten verwijderen.

De grote wioldichting blijft in de ankerplaat.

Draai het wiel nu helemaal om, waarna de viltring met kap en glijring verwijderd moeten worden.

D.m.v. een pen ($\varnothing$ 8 mm bij 150 mm lang) het lager uit de naaf tikken.

De afstandsbus wordt er daarna uitgehaald.

Met dezelfde pen ook het tweede lager verwijderen.

De ankerplaat wordt als volgt gedémonteerd:

De moer welke de remhevel op de ankerplaat vasthoudt, wordt losgedraaid.

Daarna de veerring, remhevel, golftring en rubberafdichtringen.

Remsegmenten verwijderen.

Met zachte tikken klopt men de remsleutel uit de ankerplaat.

Deze vervangen bij beschadiging.

De kerfstift die het aansluitstuk van de tellerkabel borgt, uit de ankerplaat slaan.

De wormas uit het aansluitstuk trekken waarna het wormwiel kan worden afgenomen. zie afb. 32.

Wormas en wormwiel controleren of deze niet beschadigd zijn.

Verder de ankerplaat controleren of deze niet beschadigd of gescheurd is.

Lagers wassen in benzine en droogblazen met perslucht.

De remsegmenten controleren op slijtage.

Als de veren zwak zijn geworden dan vervangen voor nieuwe.

Met de schuifmaat meet men de diameter van de remsegmenten, als deze d.m.v. de remsleutel uit elkaar gedrukt staan.

Nu meet men de binnendiameter van de remtrommel. Indien de maat van de remsegmenten slechts een halve millimeter groter is dan de binnenmaat van de trommel, moet men de remsegmenten vernieuwen.

Het vertande eind en ook de draagvlakken van de remsleutel controleren.

Zo ook de remhevel op vertanding.

Montage voorankerplaat:

In de ankerplaat het goed ingevette wormwiel van de

van de telleraandrijving monteren.

De ingevette wormas in de aanloopbus bevestigen en controleren of de tanden in elkaar grijpen.

De wormas nu op het aansluitstuk monteren zodat de gleuf in dit onderdeel op de juiste plek voor de zekeringspen komt.

De kerfstift met de handpers of d.m.v. een hamer inpersen.

In de ankerplaat de remsleutel monteren, daarna de remhevel, welke men pas vastzet als het wiel gemonteerd is.

De remsegmenten met veren monteren.

Montage voornaaf:

In de naaf aan één zijde het lager monteren, wiel nu 180° draaien, naaf met vet vullen.

De afstandsbus (47 mm) door de naaf tegen het lager monteren, daarna het tweede lager, de stofplaat, de viltring en de viltkap.

De complete ankerplaat in de naaf monteren.

De nokken op het wormwiel moeten precies in de gleuven van de naaf vallen.

Let op!

Controleren of de ankerplaat niet tegen de naafrand loopt, zonodig vulplaatje tussen ankerplaat en naaf plaatsen, dit in verband met de afstand van ankerplaat en naaf.

Montage voorwiel in de voorvork:

Het voorwiel in de voorvork brengen. De gleuf van de ankerplaat moet op de beugel van de rechter vorkpoot passen.

De steekas insteken en borgen met M 7 bout op linker vorkpoot.

De steekas moet met de borstrand tegen het lager aan komen en let er op dat bij het borgen van de as de linker vorkpoot niet tegen de naaf aanloopt.

Moer met ring vastzetten.

De tellerkabel op het aansluitstuk draaien en controleren of de teller werkt.

Nu de voorremkabel aan remhevel bevestigen, doch voor men dit doet, moet men de remhevel vastzetten.

De moer van de voorremkabel moet bij de juiste instelling van de remhevel ongeveer in het midden van de stelschroef op de kabel zijn.

ACHTERWIEL

Démontage achterwiel:

De achterremkabel van de ankerplaat losmaken en aan

de onderzijde van de ankerplaat de splitpen démonteren. Deze houdt de bevestiging van de ankerplaat vast. De steekasmoer losdraaien, de steekas aan de andere kant tegenhouden. De as uit de naaf trekken. Tegelijkertijd komen twee ringen en een bus mee. Het wiel wegnemen.

Het démonteren van de naaf:

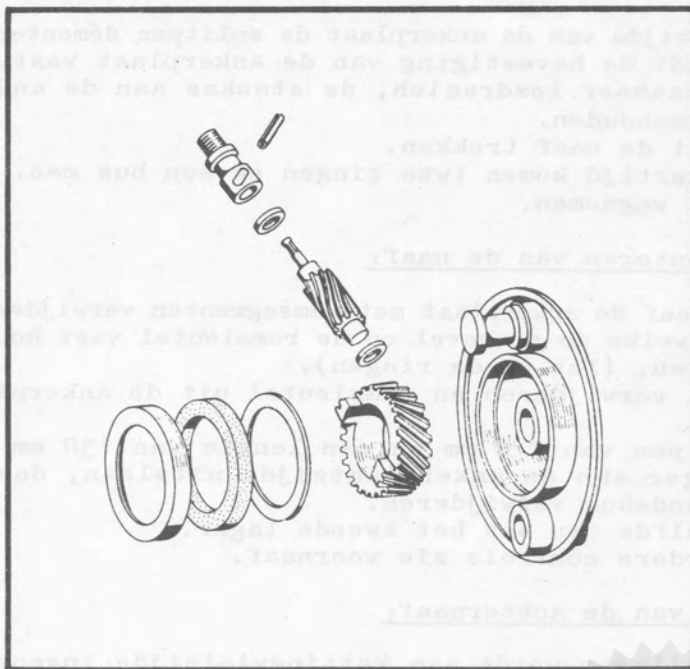
Van de naaf de ankerplaat met remsegmenten verwijderen. De moer welke de remhevel op de remsleutel vast houdt, losdraaien, (let op de ringen). Remhevel verwijderen en remsleutel uit de ankerplaat tikken. Met een pen van $\varnothing$ 8 mm en een lengte van 150 mm het kogellager aan de ankerplaatzijde uitslaan, daarna de afstandsbus verwijderen. Met dezelfde pen ook het tweede lager. Voor verdere controle zie voornaaf.

Montage van de achternaaf:

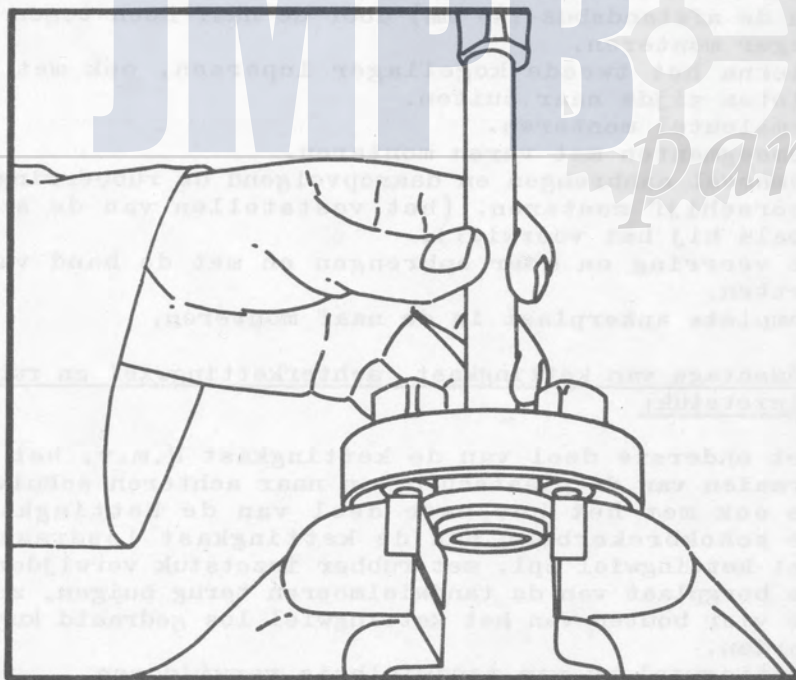
Het kogellager wordt aan kettingwielzijde ingeperst met speciaal gereedschap 708.259 waarbij de gesloten kant buitenwaarts komt. Naaf met vet vullen. Nu de afstandsbus (49 mm) door de naaf heen tegen het lager monteren. Hierna het tweede kogellager inpersen, ook met gesloten zijde naar buiten. Remsleutel monteren. Remsegmenten met veren monteren. Remhevel aanbrengen en daaropvolgend de rubberring en veerschijf monteren. (het vaststellen van de stand zoals bij het voorwiel). De veerring en moer opbrengen en met de hand vastzetten. Complete ankerplaat in de naaf monteren.

Démontage van kettingkast, achterkettingwiel en rubber inzetstuk:

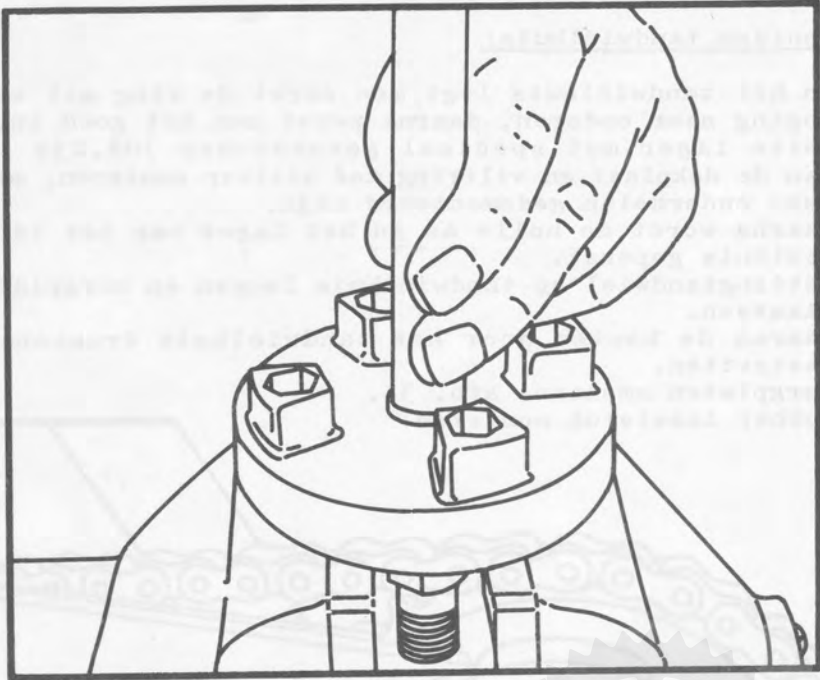
Het onderste deel van de kettingkast d.m.v. het losdraaien van de plaatschroeven naar achteren schuiven. Zo ook met het bovenste deel van de kettingkast. De schokbrekerbout van de kettingkast losdraaien. Het kettingwiel cpl. met rubber inzetstuk verwijderen. De borgplaat van de tandwielmoeren terug buigen, zodat de vier bouten van het kettingwiel los gedraaid kunnen worden. Kettingwiel nu van tandwielhuis verwijderen. Uit het tandwielhuis de holle as en kogellagers ver-



Afbeelding 32.



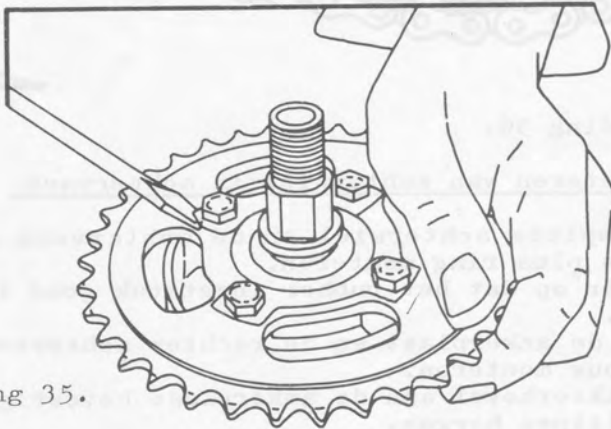
Afbeelding 33.



Afbeelding 34.

wijderen met behulp van een handpers en dit alles controleren of er niets beschadigd is. afb. 33 en 34 Voor controle het rubber inzetstuk in het tandwielhuis monteren en beide delen in de uitsparingen van de naaf leggen. Controleren of er niet te veel speling tussen de ribben van de naaf en rubber zit, zonodig rubber inzetstuk vervangen.

Montage tandwielhuis:



Afbeelding 35.

Montage tandwielhuis:

In het tandwielhuis legt men eerst de ring met verhiging naar onderen, daarna perst men het goed ingevette lager met speciaal gereedschap 708.259 in. Dan de dekplaat en viltring met viltkap monteren, mits deze onderdelen gedemonteerd zijn.

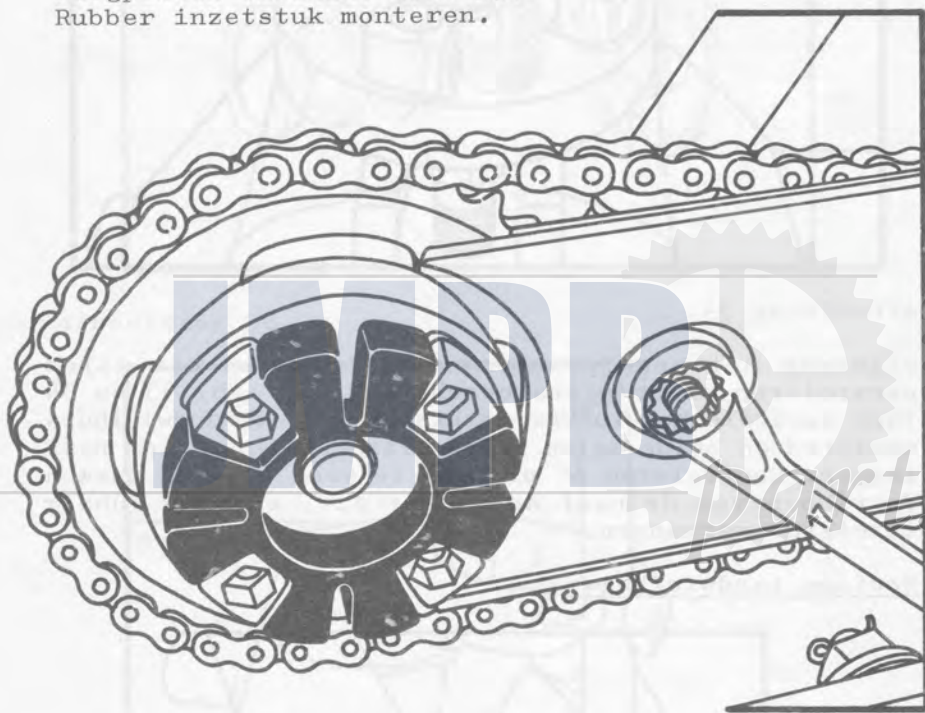
Daarna wordt de holle as in het lager van het tandwielhuis geperst.

Kettingtandwiel op tandwielhuis leggen en borgplaten plaatsen.

Daarna de bouten door het tandwielhuis drukken en vastzetten.

Borgplaten omslaan. afb. 35.

Rubber inzetstuk monteren.



Afbeelding 36.

Het monteren van achterwiel in achtervork:

Het complete achterwiel in de achtervork zetten en steekas plus ring monteren.

Let U er op dat het rubber inzetstuk goed in de naaf grijpt.

Tussen de ankerplaat en de rechter achtervork de afstandsbus monteren.

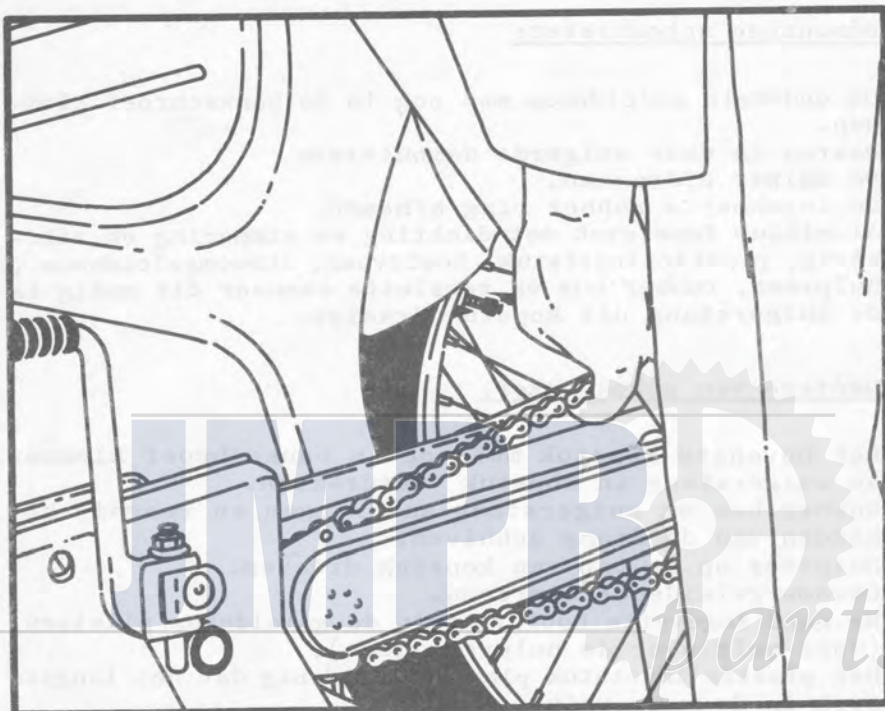
De blokkeerhevel aan de ankerplaat bevestigen en met een splitpen borgen.

De achterremkabel aan de ankerplaat bevestigen en borgen.

Aan de rechterkant van de steekas de sluitring monteren en de moer aandraaien.

Indien nodig de stand van de remhevel op de ankerplaat bijstellen.

Daarna ketting monteren, zo nodig vernieuwen.



Afbeelding 37.

De speling van de ketting, in onbelaste toestand, moet 15 tot 20 mm zijn. afb. 37.

Met behulp van een lat kan men zien of de wielen in één lijn staan, door deze lat langs de zijkant van de wielen te plaatsen.

Na het instellen eerst de asbusmoer aan de tandwielzijde vast zetten en vervolgens de moer van de steekas. Na het vastdraaien van beide moeren kan men de juiste spanning van de ketting vaststellen.

De middenplaat bevestigen d.m.v. schokbrekerbout en moer. afb. 36.

Het bovenste en onderste deel van de kettingkast op de achtervork schuiven en met drie plaatschroeven vastzetten.

SCHOKBREKERS

Démontage van achterschokbreker uit het frame:

Beide bevestigingsbouten uit frame en achtervork démonteren.

De bout rechts-onder is met een splitpen geborgd.

Démontage schokbreker:

De onderste geleidebus met oog in de bankschroef klemmen.

Daarna in deze volgorde démonteren:

De zuiger afdraaien.

De ingekeepte rubber ring afnemen.

Aluminium inzetstuk met dichting en simmering en viltstrip, plastic inzetstuk, hoofdveer, chroomgeleidebus, hulpveer, rubber bus en tenslotte wanneer dit nodig is de zuigerstang uit kopstuk draaien.

Montage van schokbreker:

Het bovenste kopstuk met oog in bankschroef klemmen en zuigerstang in kopstuk vastdraaien.

Rubber bus om zuigerstang aanbrengen en voorbij het midden van de stang schuiven.

Hulpveer op de tap van kopstuk draaien.

Chrome geleidebus monteren.

De goed ingevette hoofdveer in de geleidebus plaatsen. (deze valt over de hulpveer heen).

Het plastic inzetstuk plaatsen, zodanig dat het langste deel in de veer reikt.

In het aluminium inzetstuk, indien nodig, nieuwe dichting en simmering (met lipzijde naar onderkant) plus viltstrip monteren.

Nu het aluminium inzetstuk plaatsen zodat deze met de brede ronde rug tegen het andere inzetstuk ligt. Dichting op inzetstuk plaatsen, deze indrukken en de rubber ring (met inkepingen) plaatsen.

Hierna moet de zuiger tot het eind op de tap worden gedraaid, met smalle richel naar het inzetstuk toe.

Het inzetstuk met viltstrip zakt hierdoor in de chroom geleidebus.

Nu de onderste geleidebus monteren, vullen met 48 cc schokbrekerolie SAE 20.

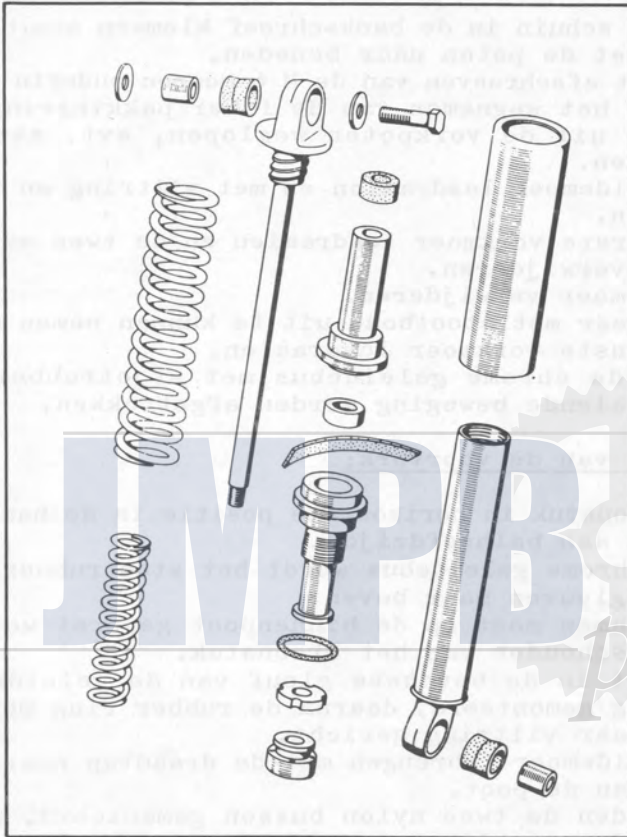
Het complete bovendeel in de onderste geleidebus draaien en met de zeskant moer, welke in het midden zichtbaar blijft, goed vastzetten.

Schokbreker proberen en monteren.

Zie afbeelding 38.

VOORVORKHet uitnemen van de voorvork:

De vier moeren die de stabilisators bevestigen, losmaken van de vorkpoten aan de voorvork.



Afbeelding 38.

De twee bouten van de spatbordstang bij de vorkpoten losmaken.

Spatbord wegnemen.

Het boutje onderaan de inbouwset uitdraaien.

De lichtdraden aan de lampfitting losmaken en de inbouwset uitnemen, hierna ook de draden van de schakelaar.

De KM-tellerkabel losmaken.

De twee bouten, die het koplamphuis aan de voorvork bevestigen, verwijderen.

De expender van het stuur losmaken en het stuur uit-

nemen.

De bovenste balhoofdmoer afschroeven en het koplamp-huis met dekkring wegnemen.

De onder balhoofdmoer losdraaien en met stofkap wegnemen.

De voorvork uit het balhoofdhuis laten zakken.

Démontage voorvork:

De vork schuin in de bankschroef klemmen aan balhoofd-zijde met de poten naar beneden.

Door het afschroeven van de M 6 moeren onderin de poten en door het wegnemen van de fiber pakkingringen, kan de olie uit de vorkpoten weglopen, evt. stootstang indrukken.

De geleidemoer losdraaien en met viltring en vorkpoot wegnemen.

De onderste vorkmoer losdraaien en de twee nylon vulbussen verwijderen.

Geleidemoer verwijderen.

Om de veer met stootbout uit te kunnen nemen moet men de bovenste vorkmoer losdraaien.

Nu kan de chrome geleidebus met stootrubber d.m.v. een draaiende beweging worden afgetrokken.

Montage van de voorvork:

Het kroonstuk in horizontale positie in de bankschroef klemmen aan balhoofd-zijde.

In de chrome geleidebus wordt het stootrubber geperst met de gleuven naar boven.

Dit tezamen moet op de binnenpoot geperst worden tot aan de schouder van het kroonstuk.

Nu wordt in de bovenste gleuf van de geleidemoer de viltring gemonteerd, daarna de rubber ring met platte zijde naar viltring gericht.

De geleidemoer inbrengen met de draadtap naar het uit einde van de poot.

Dan worden de twee nylon bussen gemonteerd, eerst de grote, dan de kleinere.

Nu wordt de wormmoer op de stootstang gedraaid en hier over heen de veer.

Aan de andere zijde van de veer weer een wormmoer.

Dit geheel in de poot brengen en de onderste vorkmoer opdraaien en goed vast zetten.

De stootstang door deze moer laten steken.

Onderaan de stootstang bij de draadtap de volgende delen monteren:

Twee platte M 6 moeren tot eind van de draad vastdraaien.

Een fiberring en een rubber ring monteren.

Geleidepoot opschuiven.

Nu kan de geleidemoer op de poot worden aangedraaid

en een viltstrook worden omgelegd.

Opletten dat de linker en rechter vorkpoot op de juiste zijden gemonteerd worden!

Hierna de stootstang door het gat in de onderkant van de geleidepoot brengen, dan een fiberring en de plaatring aanbrengen, daarna de M 6 moer vastdraaien. Vorkpotten naar balhoofdzijde drukken zodat de drukveer gelijk komt met de schouder van het kroonstuk.

In deze stand de complete voorvork verticaal houden, of op de grond zetten, zodat de vorkpoot met 60 cc SAE 40 motorolie gevuld kan worden.

Na dit gedaan te hebben de bovenvorkmoer, met M 6 bout plus ring, vastzetten.

Let op!

De M 6 bout moet door de vorkmoer heen steken zodat deze bout in de bovenste wormmoer van de veer kan worden ingedraaid en vastgezet.

Nu onderste en bovenste lagerschaal van balhoofdhuis van vet en kogels voorzien.

De vork cpl. met onderste cup in balhoofdbuis brengen, bovenste lagercup plaatsen, stofkap en de onderbalhoofdmoer vastdraaien.

De vork moet hierna licht, doch zonder voelbare speling, gedraaid kunnen worden.

Zo niet, dan de moer iets terug draaien.

Het koplamphuis met bijbehorende onderdelen in omgekeerde volgorde monteren. (zie hoofdstuk "démontage voorvork").

Het démonteren van benzinetank van frame:

De benzinekraan sluiten, slang wegnemen.

De plastic moer op het tankdeksel losdraaien.

Verder in volgorde verwijderen:

De M 6 moer met ring.

De ovale metalen dekplaat en rubber.

Het opvulrubber met bus.

Nu kan de tank worden afgenomen.

Voor montage omgekeerde volgorde toepassen.

Démontage van standaard uit het frame:

De trekveer van de standaard démonteren.

Het onderste gedeelte van de kettingkast démonteren.

Stoplichtschakelaar van de beugel wegnemen.

De twee bevestigingsbouten van de standaard losdraaien en standaard verwijderen, let op aluminium afstands-bussen.

Démontage en montage van de uitlaat:

De twee moeren in het eindstuk démonteren.

Veerring en kruisstukjes verwijderen.

Eindstuk en binnendempers wegnemen.
 Uitlaathuls wegtrekken.
 Bij het in elkaar zetten tussen de uitlaatbocht en
 middenstuk asbestkoord als pakking aanbrengen, ook
 tussen binnendemper en aluminium eindstuk.

SPECIAAL GEREEDSCHAP

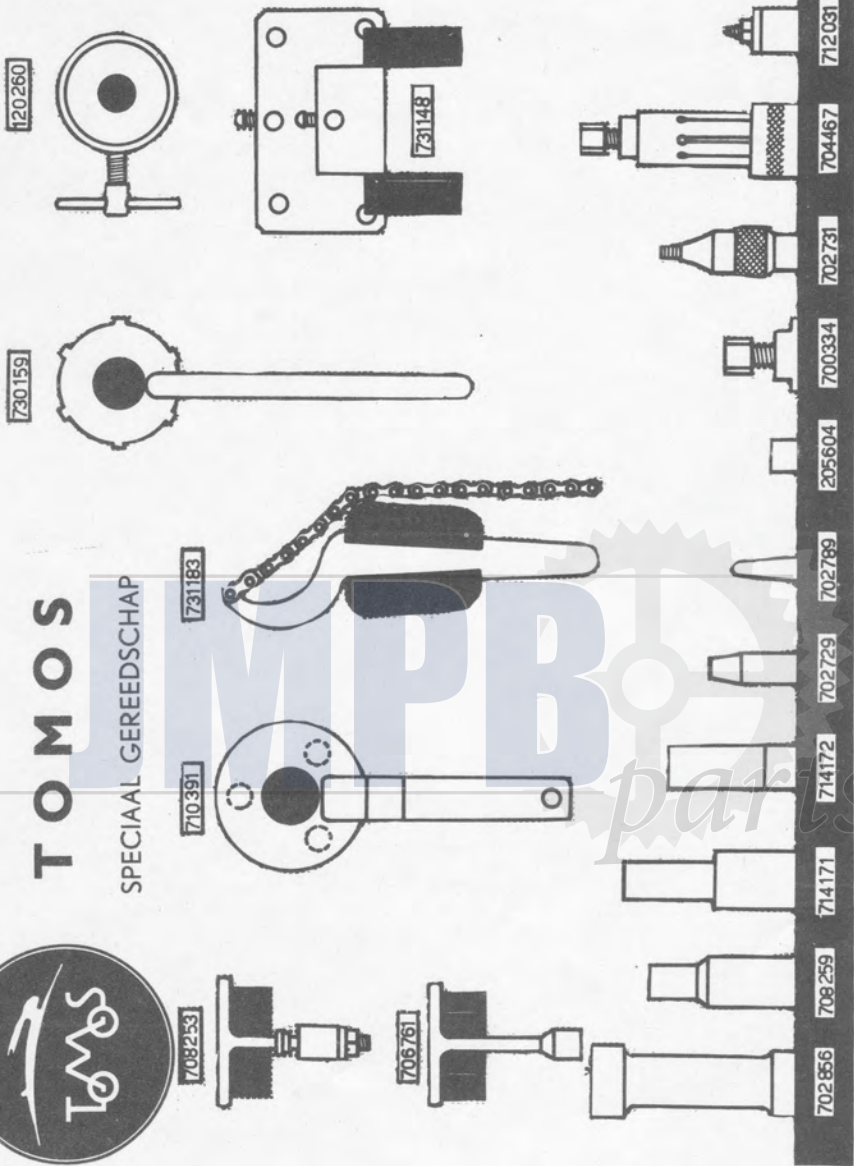
type:

708.253	- pistonpenbus trekker / drijver	2/3/4L
706.761	- trekhulpstuk	2/3/4L
710.391	- vliegwiel tegenhouder	2/3/4L
731.183	- kettingwiel tegenhouder	2/3/4L
730.159	- koppelinghuis tegenhouder	4L
120.260	- pers voor borgstift in de hoofdas	4L
731.148	- meetklok houder	2/3/4L
702.856	- pers v. lagerschalen v. krukas	2/3/4L
708.259	- pers v. simmeringen en lagers v. wielen	4L
714.171	- pers achterwiellager	2/3
714.172	- pers v. binnenbus voor- en achterwiel	2/3
702.729	- simmering geleider	2/3/4L
702.789	- borgring geleider van trapas	2/3/4L
205.604	- hulpstuk v. koppeling	4L
700.334	- vliegwieltrekker	2/3/4L
702.731	- ontstekings afsteller	2/3/4L
704.467	- lager trekker	2/3/4L
712.031	- silentblock trekker	2/3/



TOMOS

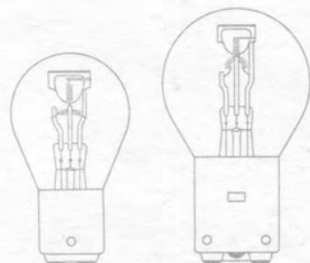
SPECIAAL GEREEDSCHAP



SPECIAAL GEREEDSCHAP

NATUURLIJK.....

**EEN
SPLENDOR
BROMFIETSLAMP**



steek ons licht eens bij u op



**N.V.SPLENDOR GLOEILAMPENFABRIEKEN NIJMEGEN
HOLLAND**