

Mosquito

JMPB

parts

INSTRUCTIEBOEK

INSTRUCTIEBOEK

Mosquito

JMPB

parts

N.V. NED. INSTRUMENTENFABRIEK

WALDORP

's-GRAVENHAGE — HOLLAND

TECHNISCHE GEGEVENS.

Cylinderboring	mm	35
Slag	mm	40
Inhoud	cc	38
Hoogste toerenaantal per minuut . .		3000
Max. snelheid	K.M. per uur	25
Inhoud benzinetank	liter	2,4
Aandrijving door geribde poelie.		
Overbrenging		1 : 2
Magneetontsteking		
Voorontsteking		250
Voorontsteking gemeten op omtrek		
van het vliegwiel	mm	30
Afstand tussen onderbrekerpunten .	mm	0.40—0.45
Afstand tussen bougie elektroden .	mm	0.5 —0.6
Bougie	Bosch	W 175 T 1
Gemengde smering	1 : 12	
	's winters 1 : 15	
Sproeier	Nr.	
Motor	Nr.	

Gebruik uitsluitend Waldorp-Mosquito olie

De Mosquito-hulpmotor is gebouwd om de fiets op eenvoudige, goedkope en toch praktische en sierlijke wijze te motoriseren.

De motor hindert de fietser in het geheel niet en er behoeven voor montage aan de fiets geen veranderingen te worden aangebracht. De prestaties zijn groot, de fietser moet echter bedenken, dat de fiets toch altijd een fiets blijft.

Voor montage en onderhoud zijn de gegevens die in dit boekje opgenomen zijn, ruimschoots voldoende.

Zeër belangrijk is vooral 't volgende: weigert de motor om een of andere reden (b.v. benzinegebrek) dan kan zij met één handbeweging buiten werking worden gesteld, zodat men de fiets normaal kan gebruiken, zonder de minste weerstand van de motor te ondervinden.

MONTAGE VAN DE MOTOR.

Hefboom 1 in stelling „Vrij” zetten (afb. 1).

Achterwiel zoveel mogelijk naar voren monteren, eventueel een verloopschakel in de ketting aanbrengen.

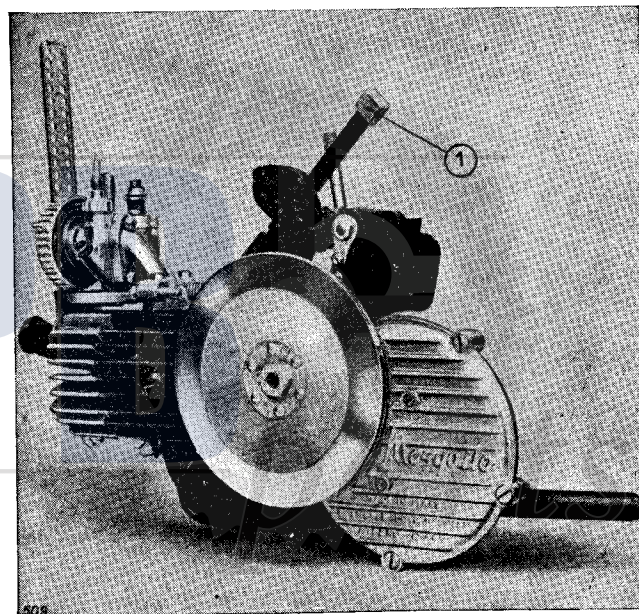


Fig. 1

Motor provisorisch aan het frame bevestigen (afb. 2), er op letten, dat verschuifbare klosjes (2) precies tegen de buis aanliggen. Daarna bevestigingsplaat (3) met klosjes (4) opzetten.

Veerring 5 opleggen en moer 6 opdraaien, echter niet vastzetten. Motor zover langs de bracket schuiven (afb. 3) tot de aandrijfpoelie de achterband juist raakt, de stand van de motor moet ongeveer horizontaal zijn. Proberen of de trappers vrij draaien en de motor niet raken. Het ach-

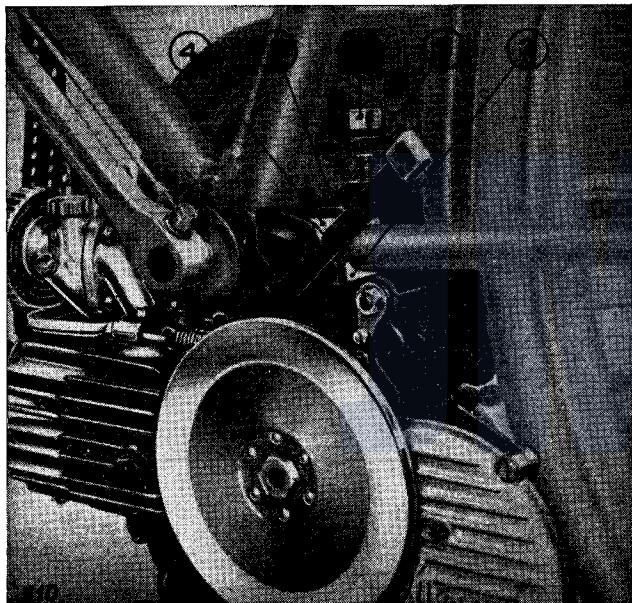


Fig. 2

terwiel moet zo staan, dat de zijkant van de band ongeveer 6—7 mm van het carter verwijderd is, daarna moer 6 vastdraaien.

Bevestigingsstuk 9 van de voorste framebuis met schroef

10 los bevestigen, zodat dit stuk, zo nodig, nog langs de buis kan schuiven.

Verende ophanging 11 (afb. 4) zo aan de beide tap-einden van bevestigingsstuk 9 aanbrengen, dat de aandrijfpoelie niet meer dan 3 tot 4 mm van de band verwijderd is.

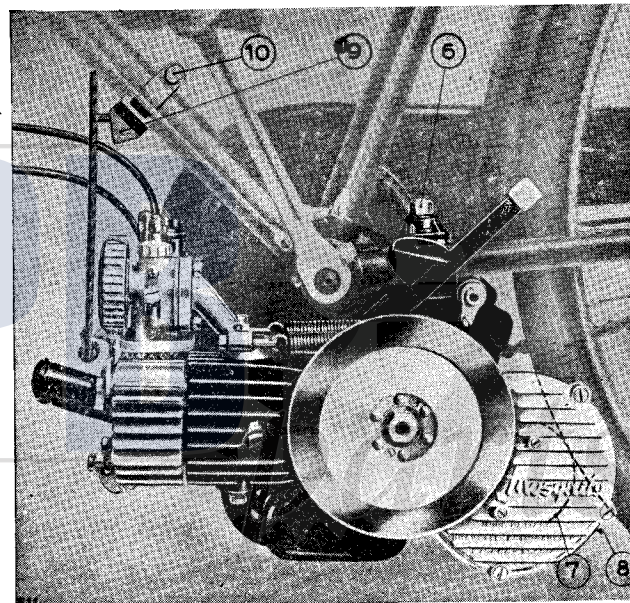


Fig. 3

De verende ophanging moet de luchtfilter 12 bijna raken, dit is mogelijk door het verschuiven van het bevestigingsstuk 9.

Plaatje 13 en veerringetjes 15 aanbrengen. Moeren 14

vastdraaien. Verende ophanging, indien nodig, korter maken, zodat de veer niet tegen de framebuis aanligt. Moer 10 vastdraaien.

Het achterwiel moet nu vrij draaien en mag nergens de aandrijfpoelie raken. Zich ervan overtuigen, of bij normaal

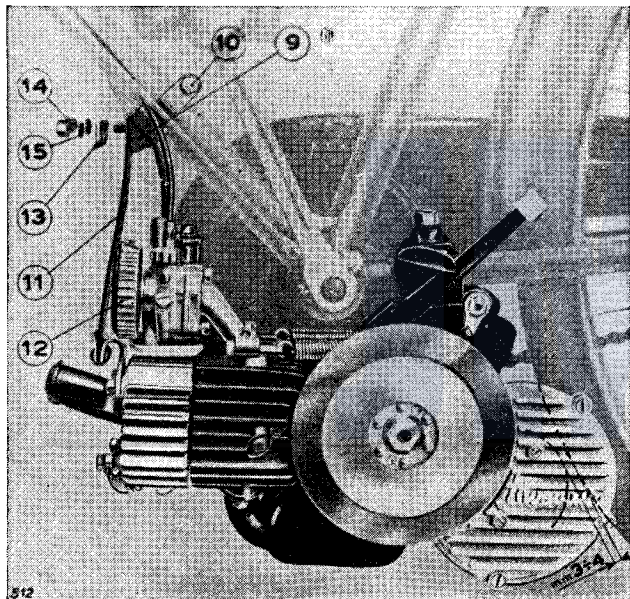


Fig. 4.

opgepompte band en met ingeschakeld hefboompje, afb. 5, de cylinder iets naar boven gericht is en de verende ophanging loodrecht naar beneden staat.

ZEER BELANGRIJK.

1e ALS DE MOTOR VRIJ STAAT MOET ZIJ ZEER DICHT BIJ DE ACHTERBAND STAAN (BAND MOET OPGEpomPT ZIJN).

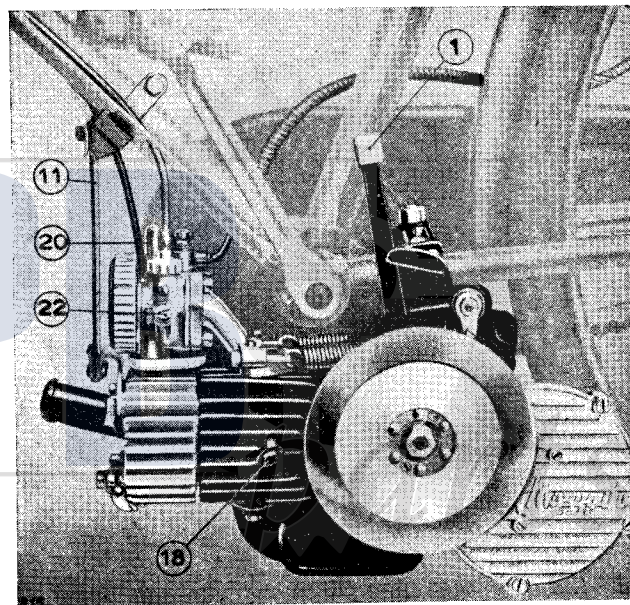


Fig. 5

2e MET INGESHAKELDE MOTOR MOET DE CYLINDER OF HORIZONTAAL OF IETS NAAR BOVEN GERICHT ZIJN. DE VERENDE

OPHANGING MOET LOODRECHT NAAR BENEDEN STAAN.

Montage van benzinetank, gas- en kleplichterkaabels.

Afb. 6 toont hoe de benzinetank gemonteerd wordt. Er

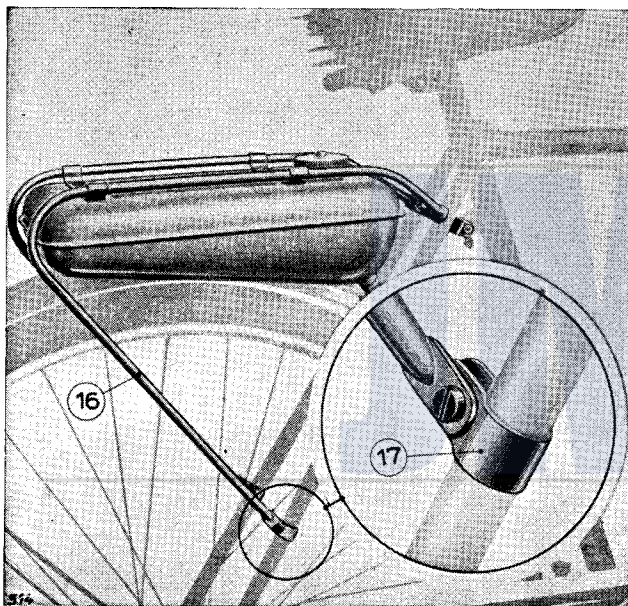


Fig. 6

op letten, dat stang 16 zijwaarts op klem 17 wordt bevestigd en niet tussen de klem komt.

Op blz. 12 is duidelijk te zien hoe gas- en kleplichters-handels gemonteerd worden.

Een goede spat- of sliklap aan het voorste spatbord is aan te bevelen, om de motor bij nat weer te beschermen tegen de modder en vuil.

TECHNISCHE RAADGEVINGEN

De fietser moet er steeds om denken, dat door de hulpmotor de fiets geen motorfiets wordt en dat men daarom geen buitensporige eisen kan stellen.

Het is aan te bevelen op zeer slechte straten niet al te snel te rijden en het lichaamsgewicht op de pedalen te verleggen.

De motor wordt in de fabriek op bedrijfszekerheid getest, evenwel niet ingereden, zodat de eerste 200—300 km. NIET SNELLER gereden mag worden dan 20 km. per uur.

VOORBEREIDINGEN TOT RIJDEN

A. Benzinetank vullen met benzine en olie in de volgende verhouding:

— 's Zomers: 5 maatjes Olie SAE 40 op 1 L benzine (olie-maatje is aan de tankdop bevestigd).

— 's Winters: 4 maatjes Olie SAE 30 op 1 L benzine.

Er goed op letten, dat de benzine absoluut zuiver en schoon is. Vooral geen grafiet toevoegen of grafiet olie gebruiken.

B. Motor inschakelen door middel van het hefboompje 1 (afb. 5).

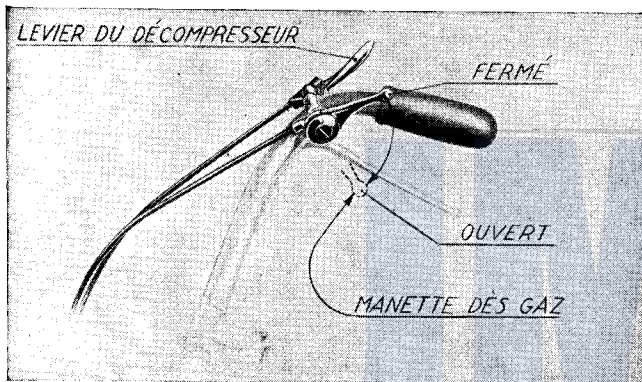
AANSLAAN VAN DE MOTOR

Benzinekraan openen.

Bij koude motor 3—4 maal op vlotterpomp (20) afb. 5 drukken.

Als de motor warm is, niet vlotteren.

Luchtschuif 12 aan de carburator in pijlrichting „Avviamento” draaien. Opstappen, gasmanette bijna geheel openen en kleplicherhefboom optrekken.



Kleplicher —

— Dicht

— Open

— Gashandel

Fig 7

Na een keer de pedalen rondgetrapt te hebben, de kleplicher loslaten.

Als de motor loopt **NOG EVEN MEETRAPPEN**, daarna kan men de snelheid met de gasmanette regelen.

Na een paar honderd meter is de motor warm en zal minder regelmatig lopen (z.g.n. 4-takten). Dan moet men de luchtschuif in pijlrichting „Marcia” draaien. Dit kan

men na enige oefening zeer gemakkelijk tijdens het rijden met de voet doen. In de winter kan het gebeuren, dat de motor na het eerste aanslaan weer ophoudt, dan moet men nogmaals vlotteren.

De normale stand van de luchtschuif is met de nok naar boven (Marcia). Wanneer te lang achtereen in de stand Avviamento wordt gereden, dan vervuult de motor.

STOPPEN VAN DE MOTOR

Als men wil stoppen, de gasmanette sluiten, kleplicher aantrekken en indien nodig remmen. Staat de motor lange tijd stil, dan is het aan te bevelen de benzinekraan dicht te draaien en de motor vrij te zetten door middel van hefboomje 1.

CARBURATOR. Technische bijzonderheden

Schroef 23 (afb. 11) heeft tot doel de toevoer van benzine naar de carburateur te regelen om overlopen te voorkomen, hetgeen kan optreden bij zeer slechte wegen.

De benzine moet langs schroefdraad A lopen, hetgeen een zekere weerstand in de benzineleiding geeft. Wanneer de benzinetank geheel leeg gereden is, dan moet de leiding met deze schroef ontluicht worden. (Zie storingen A. no. 3).

Vlotterpomp 20 (Afb. 5).

Deze pomp is niet de normale inrichting, die gebruikt wordt om het brandstof-niveau in de carburateur te verhogen. De normale inrichting om het niveau te verhogen is voor de Mosquito niet praktisch, omdat men nooit weet, hoeveel benzine inderdaad toegevoerd wordt, waardoor de carburateur kan overlopen.

De carburateur voor de Mosquito is daarom voorzien van een pomp. Bij het indrukken van deze pomp wordt

een kleine hoeveelheid benzine in de sproeikamer onder schroef 22 (Afb. 5) gespoten.

Bovendien kan men door deze pomp het volgende vaststellen: Is de weerstand bij het pompen geringer dan gewoonlijk, dan betekent dit: dat de tank leeg is; de benzineleiding nog gesloten; het zeefje, de benzineleiding of schroef 23 (Afb. 11) verstopt is.

Een zeer sterke weerstand evenwel betekent, dat de sproeier verstopt is. Meestal is het voldoende eenmaal te pompen om de sproeier weer te openen, zonder deze te demonteren. Wordt de carburateur gedemonteerd voor de periodieke reiniging (zie onderhoud) of om een andere reden, (b.v. overlopen der carburateur) dan moet men de vlotter zeer voorzichtig behandelen, daar zij licht kan worden beschadigd.

Het beste is, voor het in elkaar zetten, wat benzine in de vlotterkamer te doen, zodat de vlotter hierop drijft, waardoor ook de vlotternaald, welke met de spitse punt naar boven moet staan, gemakkelijker in de daarvoor bestemde opening gaat.

CARBURATIE

Om de motor beter te kunnen inrijden, wordt deze in de fabriek op een rijk gasmengsel ingesteld, waardoor in vele gevallen na 500 km een andere afstelling is vereist. Deze afstelling wordt altijd met een warme motor, b.v. na een rit van 2 tot 3 km gedaan; de luchtschuif moet dan op „Marcia” staan.

Wanneer de carburateur in orde is, moet de uitlaat tussen 15 en 25 km snelheid een eentonig gebrom te horen geven.

Op een vlakke weg en zonder wind is het normaal, dat de uitlaat beneden 15 km snelheid het z.g.n. 4-tact geluid

geeft. Houdt dit 4-tact geluid bij snelheid boven 15 km niet op en geeft de uitlaat eerst bij steile hellingen of als de benzinekraan gesloten wordt weer het 2-tact geluid, dan betekent dit, dat er een kleinere sproeier moet worden ingezet.

B.v. in plaats van no. 43 een sproeier 42. Helpt dit nog niet, dan een 41.

Wanneer echter het aanslaan zelfs met warme motor moeilijk is en de motor blijft 2-takten bij een snelheid van 20km/uur met de luchtschuif in de stand „Avviamento” (nok naar beneden) dan is de sproeier te klein.

Afd. 4 toont de luchtschuif 12, die met staalwol gevuld is en de carburateur tegen vuil beschermt.

Deze schuif dient ook voor het regelen van het gasmengsel, de pijlrichting „Avviamento” maakt het mengsel rijker, de richting „Marcia” maakt het armer.

Om het aanslaan van een koude motor te bevorderen of steile hellingen te berijden, kan men de luchtschuif in pijlrichting „Avviamento” draaien, bij een normale weg moet men later weer op „Marcia” draaien. Dit laatste is belangrijk, omdat de motor anders spoedig vervuilt.

ONDERHOUD

A. Tussen de ribben van de aandrijfpoelie mag geen vuil zijn, men make haar dikwijls schoon.

B. Elke vijfhonderd km bougie schoonmaken. Blz. 21 par. 7. Controleren of de afstand tussen de elektroden 0.5—0.6 mm is.

C. Bij 1000 km.

Uitlaat demonteren en ontkolen. De spruit aan de cylinderzijde van de geluiddemper kan gemakkelijk schoon gemaakt worden. De uitlaatpijp wordt het best met een

bosje ijzerdraad schoongemaakt. Men controleert de geluidsdemper door hem geheel met water te vullen (onderdompelen in een emmer) en dan moet dit water met een flinke straal uit de uitlaatpijp lopen.

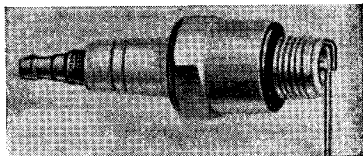


Fig. 8

→ ← 0.5-0.6 m. m.

D. 2000 km.

Cylinderskop, uitlaat en cylinder demonteren en ont-kolen. Voor het demonteren van de cylinder en cylinderkop moet men de verende ophanging verwijderen (afb. 3, 4, 5 laten duidelijk de te demonteren onderdelen zien).

Cylinderskop demonteren en van binnen schoonmaken.

De bovenkant van de zuiger moet speciaal daár goed schoongemaakt worden, waar zij in aanraking komt met de beide gaspoorten in de cylinderwand. Vooral het uitlaatpoortje in de cylinderwand moet schoongemaakt worden.

Hier komt men gemakkelijk bij, als de zuiger, door draaien van het vliegwiel, op het z.g.n. dode punt (onderste stand) staat. Er op letten, dat de moeren van de cylinderkop bij het opzetten kruisgewijze aangedraaid worden.

De afdichtingsstop 18 (Afb. 5) is ingeperst en precies afgesteld, onder geen enkele voorwaarde mag deze gedraaid worden. Carburateur en luchtschuif schoonmaken. Voorts

wordt het dekseltje van de ontsteking verwijderd en de contactpunten schoongemaakt. De afstand moet 0.4 tot 0.45 mm zijn, wanneer de zuiger in zijn bovenste punt staat.

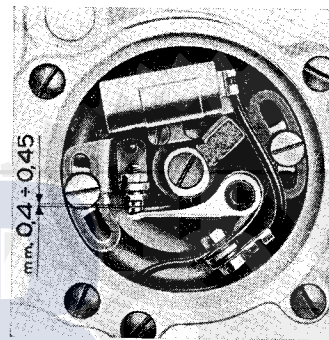


Fig. 9

E. 3000 km.

Vliegwiel en carterdeksel demonteren. Tandwielen schoonmaken en met cardanolie insmeren, beter nog: cardanolie gemengd met colloidaal grafiet. Bij het monteren moet de aandrijfpoelie zo gedraaid worden, dat de inkeping op de poelie gelijk staat met de pijl op het carter (Afd. 10); in geen geval echter hoger dan deze pijlpunt.

Bij deze stand kan het vliegwiel gemonteerd worden en wel zo, dat de beide pijlpunten op het vliegwiel en het carter tegenover elkaar staan (afb. 5). Bij deze stand

moeten de contactpunten zich beginnen te openen (25° voor bovenste dode punt).

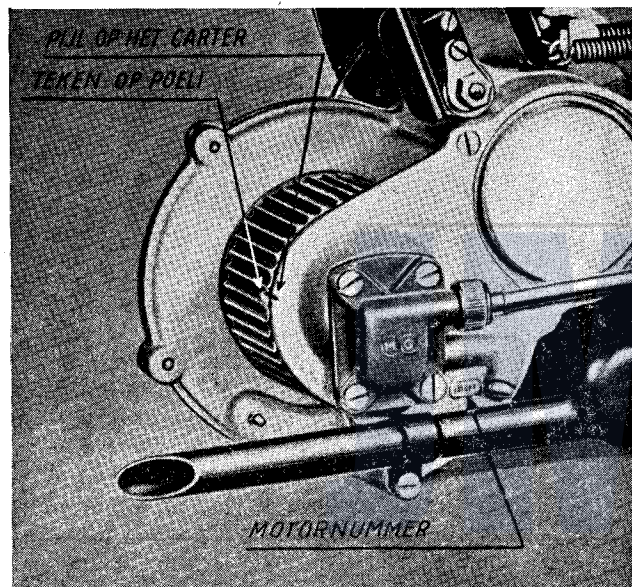


Fig. 10

BELANGRIJK

De onder D en E aangegeven werkzaamheden kunnen uitsluitend door onze agenten uitgevoerd worden; is er geen agentschap, dan stelle men zich in verbinding met de fabriek.

STORINGEN

A. MOTOR SLAAT NIET AAN OF SLAAT AF NA EVEN GEREDEN TE HEBBEN.

- 1) Benzinekraan is gesloten. Kraan openen.
- 2) Benzinetank is leeg. Bijvullen.
- 3) Toevoerings-schroef 23 op filterkamer 24 (afb. 11) moet ontflucht worden. Benzinekraan sluiten, schroef 23 losdraaien, benzinekraan even openzetten, zodat de benzine overstroomt en alle lucht uit de leiding verdreven wordt. Daarna kraan sluiten en de schroef vastzetten.

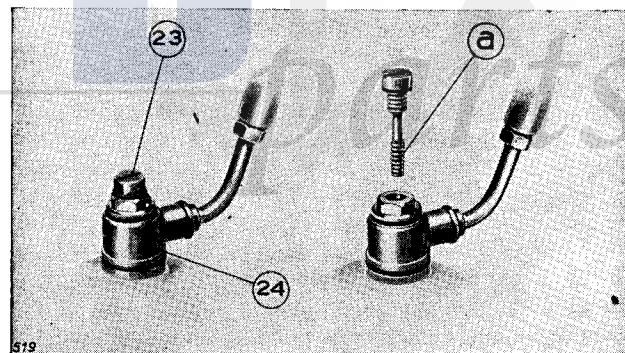


Fig. 11

4) Sproeier is verstopt.

Schroef 22 (afb. 5) losdraaien en sproeier uithalen. Van de conische kant doorblazen of, van dezelfde kant met de bijgeleverde draad doorsteken en kijken of hij geheel schoon is. Voor het monteren een paar maal op de vlotterpomp drukken, waardoor eventuele vuiltjes door de benzine worden weggespoeld. Zou dit niet helpen, dan verwijzen wij naar par. 5.

5) Benzineleiding of filter is verstopt.

Filterkamer 24 demonteren, en de filter schoonmaken. Voor men deze monteert, controleren of de benzineleiding open is door het openen der kraan. Is de leiding verstopt, dan deze demonteren en schoonmaken. Voor het monteren controleren of de filter in de tank open is.

6) De motor heeft te veel benzine.

Heeft men te veel gevlotterd, of sluit de vlotternaald niet af door een vuiltje in de benzine, dan loopt de carburateur over en krijgt de motor te veel benzine. Benzinekraan sluiten, gasmanette geheel openen en zolang trappen tot de motor aanslaat. Zou de motor niet aanslaan, dan is de bougie vet. Dan bougie schoonmaken. Voor de bougie ingeschroefd wordt, even trappen, zodat de motor

het overtollige benzinemengsel kwijt kan raken.

7) Bougie is vet.

Bougie demonteren en elektroden schoonmaken. Ook de isolatie van de middelste elektrode moet schoon-gemaakt worden, wat het beste door een garagehouder kan geschieden. Afstand tussen de elektroden controleren, deze moet 0.6 mm zijn. Event. roetaanzetting tussen elektroden met schuurpapier verwijderen. Er op letten dat de bougie schuin ingedraaid is. Men moet haar met de hand bijna geheel aan kunnen draaien en de sleutel alleen gebruiken voor het vastzetten.

Wil men controleren of de bougie vonkt, dan moet men als volgt handelen: Bougie aan kabel verbinden en met het bougiehuis op de cylinder contact maken. Het achterwiel optillen en de trappers een halve slag draaien, terwijl de kleplichter wordt aangetrokken. Ziet men tussen de elektroden geen vonk overspringen, dan is de bougie waarschijnlijk stuk. Dit controleert men, door hetzelfde te doen met 'n nieuwe bougie. Mocht deze ook niet vonken dan is de ontsteking niet in orde. Dit kan men het beste door de agent na laten kijken (onderbreker punten opening controleren).

- 8) **De klep blaast door.** Eerst probeert men de klep met een tang te draaien. Helpt dit niet, dan cilinderkop demonteren en de klep inslijpen.

B. DE MOTOR TREKT NIET, BEREIKT DE NORMALE SNELHEID NIET.

Controleer allereerst of de uitlaat niet verstopt is.

- 1) **Motor heeft de neiging in te houden als men de gasmanette geheel opent.** Het gasmengsel is te arm aan benzine. **Luchtschuif in de richting „Aviamento” draaien** (Afb. 4). Helpt dit, dan een grotere sproeier monteren, echter eerst controleren of carburator en zuigleiding goed vastzitten en de pakkingen in orde zijn.
- 2) **Uitlaatgeluid onregelmatig. Het typische 2-takt-geluid begint eerst boven 20-25 km/ uur.** Het gasmengsel is te rijk aan benzine. **Luchtschuif in richting „Marcia” draaien.** Is dit niet afdoende, kleinere sproeier inzetten. Dikwijls is onvoldoende afsluiting van de vlotternaald de oorzaak. Men controleert dit door de sproeier te demonteren en te kijken of de benzine niet uit de opening stroomt. Is dat het geval, dan moet men de carburator demonteren en geheel schoonmaken. Ook kan het onregelmatig lopen veroorzaakt worden door te veel koolaanslag op de zuiger en in de cilinderpoorten. (Zie onderhoudsvoorschrift afb. C.).

- 3) **Het uitlaatgeluid is gedempt. De motor loopt bij elke snelheid als een 4-takt-machine.** Koolaanslag. Uitlaat en gasopeningen in de cilinder bijna verstopt. Zie onderhoudsvoorschrift afb. C.

- 4) **Slechte compressie.** Nazien of klep goed afdicht. (Zie par. A., afb. 8). Controleren of moeren van cilinderkop goed vastzitten. Helpt dit niet, cilinder demonteren om de zuigerveren te controleren. Zitten deze vast, of met overmatige speling in hun sponningen, dan moeten zij vernieuwd worden. Dit kan alleen door de agent gebeuren.

C. DE AANDRIJFPOELIE SLIPT, ZODAT HET TOERENTAL HOGER WORDT, ZONDER DAT DE SNELHEID VERMEERDERT.

- 1) **De band is niet hard opgepompt.** Oppompen.
- 2) **De drukveren zijn niet strak genoeg of stuk.** Eventueel vernieuwen. **Op natte en modderige straten de veren geheel spannen met behulp der veerspanners.**
- 3) **Motor is naar voren geschoven.** Controleren of bij vrijstand van de motor de afstand tot de band niet meer dan 3—4 mm bedraagt. **DIT IS ZEER BELANGRIJK!**

BIJGELEVERD WORDEN:

Draad om sproeier door te steken.

Een bougiesleutel met schroevendraaier ter contrôle van de sproeier.

BELANGRIJK

Er moet gelet worden op goede banden.

Een langs profiel is beter dan een uitgesproken noppen profiel.

Het plakken der binnenbanden moet geschieden met zeer dunne pleister, zorgvuldig rondgeknipt en afgeschuind.

Met dikke pleisters bestaat de kans, dat de buitenband doorschaaft op de plaats, waar de binnenband geplakt is.

Een manchet in de buitenband is ontoelaatbaar.

JMPB
parts

ALLEENVERTEGENWOORDIGING VOOR ALLE LANDEN

N.V. Hostaco

Handelmaatschappij

DORDRECHT

HOLLAND