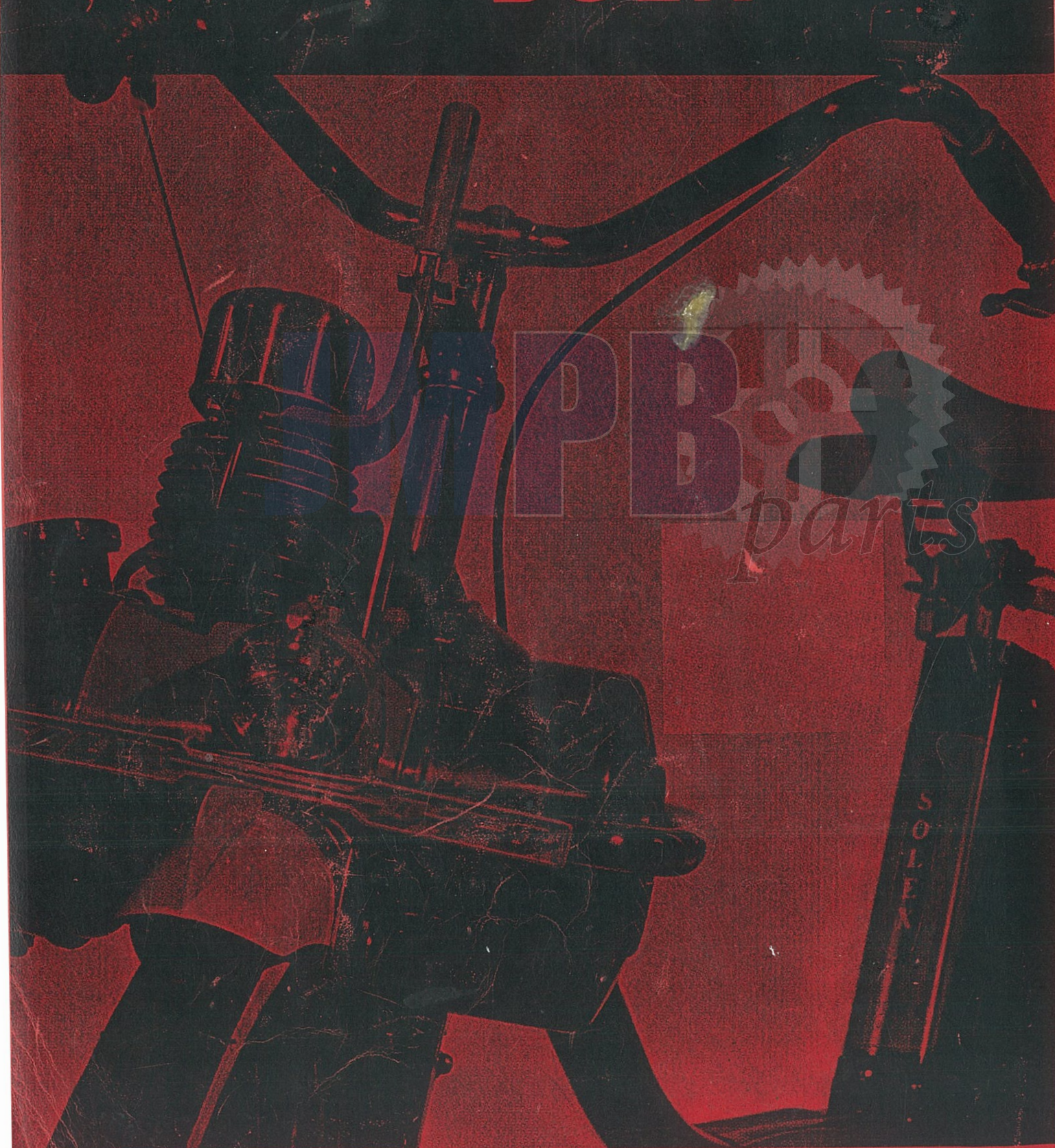


SOLEX DOE HET ZELF BOEK



VOORWOORD

blz. 9

HOOFDSTUK I. DE WERKING VAN DE MOTOR

A. Het tweetaktsysteem	10
B. Het brandstofgedeelte	12
a. De brandstofpomp	12
b. De carburator	12
C. De elektrische installatie	16
a. De ontstekingsspoel	16
b. De condensator	16
c. De onderbreker	17
d. De bougie	18
D. De automatische koppeling	19

HOOFDSTUK II. ONDERHOUD

A. De motor	23
a. Ontkolen van de verbrandingsruimte en het uitlaatsysteem	23
b. Afstellen van de decompressor en stationaire loop	25
c. Afstellen van de ontsteking	27
d. Schoonmaken van de filters	29
e. Bougieonderhoud	30
f. Onderhoud van de carburateur	31
g. Onderhoud van de koppeling	31
h. Schoonmaken van motor en motoronderdelen	31
B. Het rijwiel	32
a. Controleren van bouten en moeren	32
b. Smeren	33
c. Controleren en bijstellen van de remmen	34
d. De winterberging	35
e. Controleren en repareren van de banden	35
f. Schoonmaken van het rijwiel	36

HOOFDSTUK III. STORINGEN EN HUN OORZAKEN

Storing A. De motor wil niet aanslaan	38
Storing B. De motor slaat moeilijk aan	41
Storing C. De motor slaat af na starten of tijdens rijden	42

Storing D.	De motor loopt alleen met gedeeltelijk gesloten chokehandle	44
Storing E.	De motor viertakt	46
Storing F.	De motor trekt niet	47
Storing G.	De motor lekt	49
Storing H.	Het brandstofverbruik is te hoog	51
Storing I.	De koppeling slipt	52
Storing J.	De Solex maakt lawaai	53
Storing K.	De motor danst	56
Storing L.	De motor zit los	57
Storing M.	De tank zit los	58
Storing N.	De verlichting werkt niet	59

HOOFDSTUK IV. DEMONTAGE EN MONTAGE

Voorschrift 1	Luchtfilterhuis 099 10	63
Voorschrift 1A	Luchtfilterhuis 836 37	64
Voorschrift 2	Cilinderkop 830 27	65
Voorschrift 2A	Motorlichter (compl.) 836 39	67
Voorschrift 2B	Cilinderkop 830 18 en motorlichter 836 38	68
Voorschrift 3	Decompressieklep 000 49	70
Voorschrift 4	Koppakking 144 18	71
Voorschrift 5	Vliegwieldeksel 250 73	72
Voorschrift 6	Beschermkap 883 87	73
Voorschrift 7	Brandstoftank 890 14	74
Voorschrift 8	Pomphuis 836 25	76
Voorschrift 8A	Pompkogels 791 17	78
Voorschrift 9	Brandstofleiding 115 52	79
Voorschrift 10	Gashandletrekstang 090 18	80
Voorschrift 10A	Gashandletrekstang 090 13	81
Voorschrift 11	Carburateur 830 24	82
Voorschrift 11A	Smookklep 864 45	83
Voorschrift 11B	Chokeklep 098 74	84
Voorschrift 12	Uitlaat 832 17	85
Voorschrift 12A	Demperdeksel van uitlaat 832 20	86
Voorschrift 13	Spruitstuk 883 74	87
Voorschrift 14	Cilinder 089 94	88
Voorschrift 15	Cilindervoetpakking 144 03	89
Voorschrift 16	Carterdeksel 52 122 001	90
Voorschrift 17	Zuiger (compl.) 898 24 en krukenbus 041 04	91
Voorschrift 17A	Zuiger 098 89, zuigerveren 220 34 en 220 60, zuigerpen 040 24, drijfslag 886 30	93
Voorschrift 18	Bougiekabel (compl.) 852 51	94
Voorschrift 18A	Stroomafnemer 095 03	95
Voorschrift 18B	Ontstoring-bougiekap 852 33	96
Voorschrift 19	Vliegwiel 881 18	97

Voorschrift 20	Spoelenplaat 883 84	98
Voorschrift 20A	Verlichtingsspoel 883 76	99
Voorschrift 20B	Ontstekingsspoel 883 77	100
Voorschrift 20C	Condensator 32 076 900	101
Voorschrift 20D	Onderbrekerhamer 893 01	102
Voorschrift 20E	Contactpunt 825 23	104
Voorschrift 20F	Vliegwiellager 35 813 002	105
Voorschrift 21	Koppeling 852 49	106
Voorschrift 22	Aandrijfrol tussen flens en trommel (rol-unit) 820 19	107
Voorschrift 23	Krukas 010 38	108
Voorschrift 24	Carter 099 00	109
Voorschrift 24A	Carterlager 791 06	112
Voorschrift 24B	Motorspatbord 883 73, trekveren 52 174 001	113
Voorschrift 25	Zijplaten (l) 52 187 404, zijplaten (r) 52 187 405	114
Voorschrift 25A	Zijplaten 276 87/89, glijdstukken 276 71	115
Voorschrift 26	Motorophanging	117
Voorschrift 27	(Ruil)motor	119
Voorschrift 28	Voorwiel 896 13	121
Voorschrift 29	Voornaaf 863 62	122
Voorschrift 29A	Spaak (v) 090 19, spaak (a) 090 20, spaak (a) 52 194 403	123
Voorschrift 30	Voorband 185 12	124
Voorschrift 31	Voorrem 881 17	125
Voorschrift 32	Voorspatbord 300 64	127
Voorschrift 33	Voorvorkschede (l) 895 31, voorvorkschede (r) 895 33	128
Voorschrift 34	Gashandle 52 189 319	129
Voorschrift 34A	Gashandle 836 40	130
Voorschrift 34B	Gashandle 060 48	131
Voorschrift 35	Voorremhandle 52 184 601, buitenkabel 093 13, binnenkabel 52 124 502	132
Voorschrift 35A	Voorremhandle 060 56, buitenkabel 093 13, binnenkabel 093 14	133
Voorschrift 35B	Achterremhandle 52 184 601, buitenkabel 52 124 501, binnenkabel 52 124 503	135
Voorschrift 36	Stuur (compleet met twee remhandles en een gashandle)	137
Voorschrift 36A	Stuur (compleet met één rem- en gashandle)	138
Voorschrift 36B	Stuur (kaal) 52 159 702	139
Voorschrift 36C	Stuur (kaal) 425 17	140
Voorschrift 37	Kroonstuk 852 35	141
Voorschrift 37A	Balhoofdstel 52 189 316	142
Voorschrift 38	Frame 840 15, frame de luxe 840 18, frame 52 123 001	144
Voorschrift 39	Voetplaat 250 71	145
Voorschrift 40	Standaard 060 69	146
Voorschrift 41	Kettingscherm 805 40	147
Voorschrift 42	Trapas 52 101 001	148

INHOUD

Voorschrift 42A	Trapas 010 35	149
Voorschrift 43	Trapashuls 52 111 501	150
Voorschrift 43A	Trapashuls 835 35	151
Voorschrift 44	Achterwiel 52 191 401	152
Voorschrift 44A	Achterwiel 897 19	153
Voorschrift 45	Achterband 185 12	154
Voorschrift 46	Trommelrem achternaaf 52 193 802	155
Voorschrift 46A	Beckson naaf 863 15	157
Voorschrift 47	Liggende achtervork (r) 060 86, liggende achtervork (l) 060 84, liggende achtervork (l) 52 191 202	160
Voorschrift 48	Achterspatbord 300 66, spatbordstang 597 27	161
Voorschrift 49	Bagagedrager 822 49, bagagedrager 822 45, staande achtervork (l) 895 38, staande achtervork (r) 895 40	162
Voorschrift 50	Zadelbalk 822 47	163
Voorschrift 51	Verbindingsplaat (l) 030 96	164
Voorschrift 51A	Verbindingsplaat (l) 030 96	165
Voorschrift 52	Bevestigingsbeugel (r) 030 99	166
Voorschrift 52A	Bevestigingsbeugel (r) 030 99	167
Voorschrift 53	Pedaal (l) 864 30, pedaal (r) 864 31	168
Voorschrift AC1	Beschermbeugel OTO AC 500	169
Voorschrift AC2	Kilometerteller 'Lucia' AC 440, kilometerteller 'Lucia' AC 441	170
Voorschrift AC3	Regenscherm (compl.) AC 334	171
Voorschrift AC4	Jasbeschermer 23" AC 305	172
Voorschrift AC5	Slot AC 380	173

HOOFDSTUK V. DOCUMENTATIE OMTRENT ONDERDELEN, PRIJZEN, SERVICE STATIONS

Prijslijst van onderdelen	175
Solex Service Stations	182

HOOFDSTUK VI. GEREEDSCHAP

Set A Minimumgereedschap	191
Set B Speciaal gereedschap	192
Set C Normaal gereedschap	194
Spoelenplaattrekker	196
Roltrekker	197
Ontstekingstijdstipcontrole-apparaat	198
Carterhalsruimer	199
Decomprimeursfrees	200
Blokkeerbout krukas	201
Tapeinddraaijer	202
Uitlaatpijp reiniger	203

VIII

VOORWOORD

Het is ons gebleken dat bij vele Solex-bezitters de behoefte bestaat aan een Solex-reparatiehandboek, teneinde storingen zelf te kunnen verhelpen en noodzakelijke reparaties zelf uit te voeren. De vrije zaterdag, de hoge arbeidsloonkosten en het gebrek aan personeel bij de service-stations hebben het zelf-doen meer en meer in de hand gewerkt.

Om aan deze wens tegemoet te komen hebben wij dit boek samengesteld.

Het heeft niet de pretentie u stof te geven voor een gehele cursus in de techniek van de bromfiets, maar wel om u een hoeveelheid kennis van de Solex bij te brengen die ruim voldoende is om u geld te besparen op reparatie en onderhoud die anders door een reparateur moeten worden uitgevoerd. Ook behoeft u uw Solex niet langer te missen dan voor de reparatie beslist noodzakelijk is, terwijl u bovendien een gezellige doe-het-zelf tijd kan passeren.

Het boek is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken: De werking van de motor; Onderhoud; Storingen en hun oorzaak; Demontage en montage; Documentatie omtrent onderdelen, prijzen en Service stations; Gereedschap. Aan het begin van elk hoofdstuk staat, waar dit nodig is, een korte tekst om u de stof te helpen verduidelijken.

Wanneer u dit boek goed doorleest en het standpunt huldigt dat niets geleerd kan worden zonder inspanning, dan bent u op de goede weg.

Rotterdam, najaar 1964

DE SAMENSTELLERS

DE WERKING VAN DE MOTOR

A. HET TWEETAKTSTYSTEEM

De Solex-motor is een tweetaktmotor. Beter is het te spreken van een *tweeslagmotor*. Deze benaming is ontleend aan het feit dat het gehele arbeidsproces in de motor plaats vindt door één slag op en één slag neer van de zuiger in de cilinder. De werking van de motor wordt beheerst door een vernuftig systeem van in- en uitlaatpoorten en overstroomkanalen, die in de wand van de gietijzeren cilinder zijn aangebracht en waarvan het openen en sluiten door de zuigerbeweging wordt bepaald.

Hoe gaat dit in zijn werk? Om dit te verklaren maken wij gebruik van de prinsipschets, fig. 1. Let wel: prinsipschets. U moet dus alleen maar letten op de werking; vorm en afmeting doen hier niet ter zake.

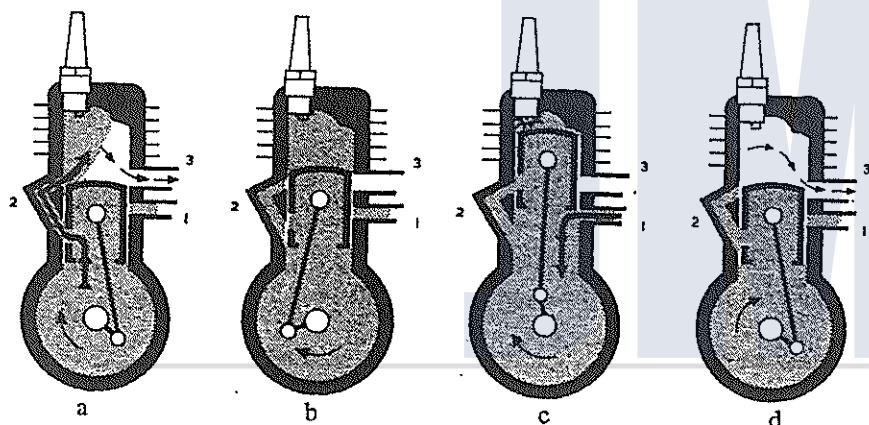


Fig. 1

Een zuiger gaat in een cilinder op en neer. De cilinder is van boven door een cilinderkop en van onderen door het carter luchtdicht afgesloten. De op- en neergaande beweging van de zuiger wordt door middel van een drijfstaaf in een ronddraaiende beweging van de krukas omgezet.

In de cilinderkop bevindt zich de bougie die voor de vonk zorgt.

In de cilinderwand zijn enkele openingen: *aanzuigpoort 1*, *inlaatpoort 2* (twee overstroomkanalen met elk twee poorten), *uitlaatpoort 3*.

Wij zullen nu de werking van de motor in zijn twee slagen volgen en nemen daarvoor de volgende vier momenten:

De zuiger bereikt de laagste stand (onderste dode punt) fig. 1a

De uitlaatpoort 3 is juist vrijgekomen, waardoor de uitlaatgassen uit de cilinder ontsnappen.

Het verse gasmengsel (door de carburateur in de juiste dosering aangevoerd) komt uit het carter, waar het door de neergaande zuiger al enigszins is samengeperst (dit noemen we de *cartercompressie*) in de cilinder boven de zuiger. Dit kan omdat er in de zuiger twee gaten zijn geboord die het gasmengsel, wanneer deze gaten de beide overstroomkanalen 2 vrijmaken, doorlaten.

Het gasmengsel legt dan een weg af zoals fig. 2 laat zien; er ontstaat een 'terugkeer' van de verbrande gassen naar de uitlaatpoort 3. Dit systeem wordt omdat het aan beide zijden van de cilinder plaats vindt *dubbele omkeerspoeling* genoemd.

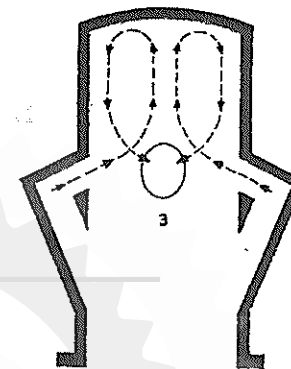


Fig. 2

De zuiger gaat omhoog fig. 1b

De poorten 2 (inlaat) en 3 (uitlaat) worden door de zuiger achtereenvolgens gesloten.

Door het omhoog gaan van de zuiger wordt de ruimte onder de cilinderkop steeds kleiner: het gasmengsel wordt samengeperst.

Onder de zuiger wordt de ruimte steeds groter, zodat daar een *onderdruk* ontstaat, een druk die lager is dan die van de buitenlucht. In de carterruimte ontstaat dus een vacuum.

De zuiger bereikt de hoogste stand (bovenste dode punt) fig. 1c

Op dit moment springt een vonk over tussen de twee punten van de bougie, waardoor het in de cilinder samengeperste gasmengsel ontbrandt. Let wel: niet ontploft! Door deze ontbranding ontstaat een grote druk, waardoor de zuiger met kracht omlaag wordt gedreven. *Dit is de eigenlijke arbeidsslag.*

Even voordat de zuiger het bovenste dode punt bereikte kwam de aanzuigpoort 1 vrij. Hierdoor werd, ten gevolge van de onderdruk die onder de zuiger heerste, vers gasmengsel in het carter gezogen.

De zuiger gaat omlaag fig. 1d

Aanzuigpoort 1 wordt door de zuiger weer afgesloten. Bij het verder dalen van de zuiger wordt het in het carter gezogen, vers gasmengsel gecomprimeerd.

Opening 3 (de uitlaat) komt vrij zodat de verbrande gassen naar buiten kunnen stromen. Als de zuiger nog verder is gedaald komen de overstroompoorten 2 vrij zodat het vers gasmengsel via de overstroomkanalen in de cilinder boven de zuiger kan komen. De zuiger bereikt ten slotte weer de laagste stand (onderste dode punt) en de hele cyclus begint van voren af aan.

B. HET BRANDSTOFGEDEELTE

Zoals we bij de beschrijving van het tweeslagsysteem van de Solex-motor hebben gezien, wordt de beweging van de zuiger geheel geregeld met behulp van de boringen in de wand van de cilinder. Het aanzuigen van een vers gasmengsel, het boven de zuiger brengen hiervan en het afvoeren van de verbrande gassen kan op het juiste tijdstip door middel van deze gaten plaats vinden.

Van deze situatie is bij de tweeslagmotor gebruik gemaakt om de vitale delen van het motorinwendige te smeren en wel door het *mengen van een smeerolie met de brandstof*. We spreken dan ook van een *mengsmering*. Uit de aangezogen brandstof komt een deel van de olie op de krukaslagers, de zuigerpen, de naalden van het krukpenlager enz. onder de zuiger. Ook komt een deel van die smeerolie via het overstroomkanaal boven de zuiger en wordt ook daar de cilinderwand gesmeerd.

a. De brandstofpomp

Volgen wij nu eerst de gang van de brandstof dan zien wij dat, omdat bij de Solex-motor de brandstoftank onder de carburateur (dit is de gasfabriek) is geplaatst, een *brandstofpompje* ervoor moet zorgen dat de brandstof naar de carburateur wordt gepompt. De Solex-brandstofpomp is een *membraanpomp* en de werking wordt uiteengezet aan de hand van fig. 3a en 3b.

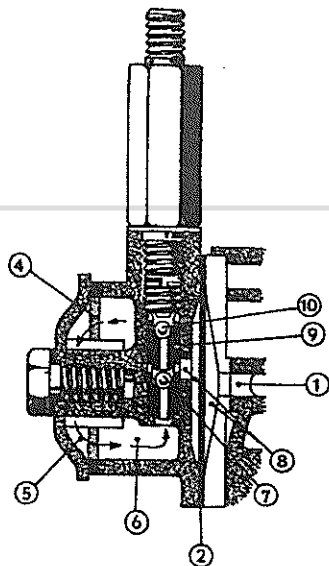


Fig. 3a

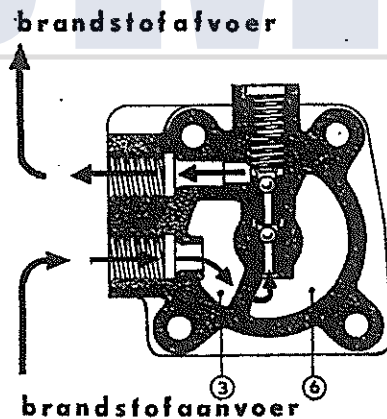


Fig. 3b

Ten gevolge van de onderdruk in het carter wordt door een *kanaal 1* een *membraan 2* aangezogen. In de pompkamer achter het membraan 2 ontstaat dan eveneens een

B. HET BRANDSTOFGEDEELTE

onderdruk; hierdoor wordt brandstof aangezogen. De brandstof volgt de weg door de pijlen aangegeven, dus vanuit de tank naar de *linker filterkamer 3* door de *dubbele zeef 4* naar de *filterruimte 5*, wéér door de zeef 4 naar de *rechter filterkamer 6* en via het *zuigklepje 7* (door een kogeltje afgesloten) naar de *pompkamer 8*. Het kogeltje kan maar weinig omhoog omdat het tweede *kogelhoudertje 9* zich direct daarboven bevindt. Wordt door de cartercompressie het membraan weer teruggedrukt dan sluit het zuigklepje 7 en wordt het *persklepje 10* geopend. Door het afwisselend aanzuigen en persen wordt door het pompje een voldoende hoeveelheid brandstof naar de carburateur aangevoerd.

b. De carburateur

Nadat de brandstof door middel van de brandstofpomp naar de carburateur is geperst, moet deze brandstof in een fijne nevelvorm worden omgezet om in 'verstoven' toestand tot ontbranding te worden gebracht. Hiervoor zorgt de carburateur, waarin het *verstuiven* wordt bereikt door een sterke luchtstroom die de olie- en benzinedeeltjes in een *mistvorm* naar het carter brengt, terwijl door vermenging met lucht een goed brandbaar mengsel wordt gevormd. De verhouding lucht-benzine moet voor een juist mengsel ongeveer 1 : 14 zijn. Is er naar verhouding teveel lucht in het mengsel dan spreekt men van een *arm mengsel*. Bezit het mengsel te weinig lucht dan spreekt men van een *rijk mengsel*. Behalve bij het starten, waarbij een rijk mengsel gewenst is (chokel), is zowel een te arm als een te rijk mengsel bij het normale rijden ongewenst.

Er zijn tal van merken carburateurs, de meesten zijn echter van het type met een vlotter. Wij zullen deze laten voor wat zij zijn en ons uitsluitend bezig houden met de *vlotterloze Solex-carburateur*. Deze is afgebeeld in fig. 4.

De gestippelde lijn geeft aan hoe de aangezogen lucht door twee *gaten 4* in het *luchtfilterhuis 1* binnenkomt. De lucht wordt door de luchtdichte afsluiting van de *luchtfilterkap 3* op het luchtfilterhuis en door de *rubbering 5*, waarmee een luchtdichte afsluiting op de carburateur wordt verkregen, verhinderd langs een andere weg dan door de beide gaten 4 binnen te komen. De lucht passeert nu eerst het *nylon filterdoek 2* en komt dan in de *venturibuis 6* van de carburateur.

Aan lucht alleen heeft de motor niets, daarom schenken wij dus nu weer verder aandacht aan de loop van de brandstof.

Bij de behandeling van de pomp hebben wij al gezien dat door een stelsel van kogeltjes en klepjes de brandstof (in een grotere dosis dan nodig is) door een *koperen leiding 7* naar de carburateur wordt gepompt. Deze leiding dringt een eind in de carburateur en wordt door de *wartelmoer 8* en de *nylon afdichting 9* luchtdicht op haar plaats gehouden. Het einde van deze aanvoerleiding is aan de bovenzijde afgesloten bij 10 om te voorkomen dat stofjes of vuil er van boven af kunnen inkomen. Door het *gaatje 11* stroomt de brandstof nu door het *kanaal 12* naar de *brandstofsproeier 13* en door de *mengsproeier 14* naar de venturibuis 6.

De brandstofsproeier die we in fig. 5 nog eens afzonderlijk zien afgebeeld laat slechts een bepaalde hoeveelheid brandstof door; de brandstof komt door de (grote)

gaatjes A binnen maar zal door het kleine gaatje B, waarmee de juiste dosering wordt bepaald, de sproeier verlaten.

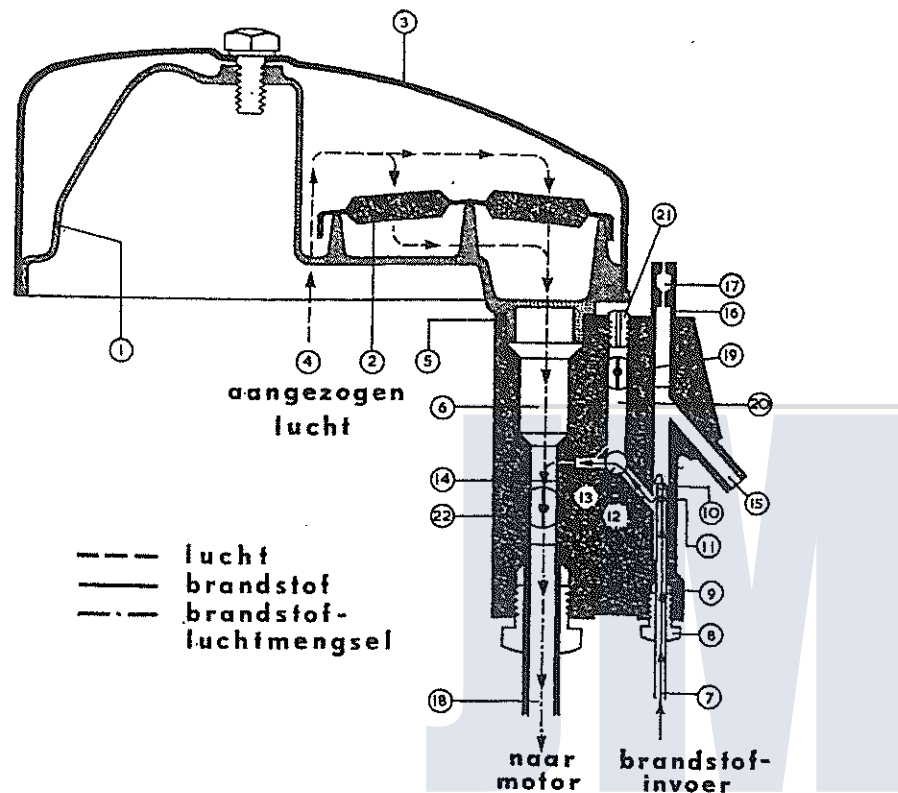


Fig. 4 De carburateur en haar werking

De door de brandstofpomp teveel aangevoerde brandstof kan via het kanaal 15 direct terug in de brandstoftank stromen. Het buisje 16 met het diabolovormige en op de diameter van groeven voorziene propje 17 zorgen er voor dat de normale atmosferische druk boven de aangevoerde brandstof aanwezig is en voorkomen door de eigenaardige vorm dat de door de brandstofpomp teveel aangevoerde brandstof door het eventuele stoten van de Solex op slechte wegen niet over het buisje heenkomt en daardoor verloren zou gaan.

We hebben gezien dat de lucht via het luchtfilterhuis in de venturibuis 6 komt. Deze venturibuis vernauwt zich ter hoogte van de mengsproeier 14 waardoor een veel grotere luchtsnelheid ontstaat en als gevolg daarvan een grote zuiging op het dwarskanaal waarin de mengsproeier zich bevindt. Het mengsel van lucht en brandstof wordt zo in mistvorm verstoven door het kanaal 18, dat verbonden is

met het inlaatgat van de cilinder, en vormt dáár het brandstofmengsel dat in gecomprimeerde toestand boven de zuiger wordt verbrand.

Toch is dit nog niet alles. We zien bij 19 een *schuif*, die als we deze draaien het kanaal 20 geheel kan afsluiten. Daarboven zien we een propje met gat, de *remluchtsproeier* 21. Zoals te zien is kan hier direct (ongezuiverde) buitenlucht binnenstromen die de aangezogen brandstof in de mengsproeier iets zal 'afremmen'. Dit is ook juist, want de constructie van de carburateur is zodanig dat de juiste dosis brandstof door de brandstofsproeier 13 en de remlucht uit de remluchtsproeier 21 het mengsel juist constant houden.

Wij hebben eerder gezien dat voor het goed lopen van de motor een bepaalde dosering lucht-brandstof nodig is, maar dit geldt voor een eenmaal warm gelopen motor. Bij het starten moet echter een rijk-aan-brandstof en arm-aan-lucht mengsel de motor gemakkelijk doen aanlopen. Daarvoor is de schuif waarmee zonodig de remlucht geheel kan worden afgesloten zodat er door de mengsproeier een 'ongeremde' hoeveelheid brandstof wordt aangevoerd.

Ten slotte de *smoorklep* 22. In fig. 4 zien wij deze in geopende stand, omdat we 'vol gas' geven. Het is duidelijk dat door draaien van deze smoorklep de opening steeds verder wordt afgesloten en de hoeveelheid brandstof-luchtmengsel steeds kleiner wordt. Deze smoorklep staat dan ook via een stangetje in verbinding met de op het stuur bevestigde gasregelaar of gashandle. Te vermelden valt nog dat de smoorklep ook in 'gesloten' stand nog zoveel gasmengsel doorlaat, dat de motor stationair en met 'n laag toerental kan draaien.

In fig. 6 zien we de opbouw van het luchtfilterhuis 1, kap 2, filter 3 en opsluitring 4.

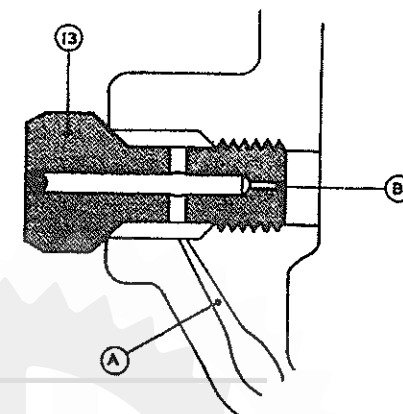


Fig. 5 De brandstofsproeier

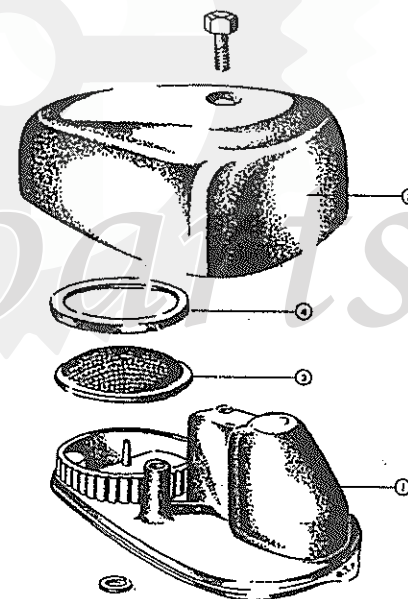


Fig. 6

C. DE ELEKTRISCHE INSTALLATIE

In het *vliegwiel* of *rotor* en de *spoelenplaat* of *stator* zijn de belangrijkste delen van de elektrische installatie ondergebracht. Bij de behandeling laten wij deze in twee gedeelten uiteenvallen, te weten:

1. De inrichting die de elektrische *ontsteking* van het lucht-gasmengsel in de cilinder van de motor voorziet.
2. De inrichting die voor de *verlichting* van de Solex-oto zorgt.

1. DE ONTSTEKING

Deze heeft tot doel op een bepaalde plaats (en wel bij de bougie-elektroden) een vonk te doen ontstaan, die op het juiste moment het door de zuiger in de bovenste stand gecompriëerde gasmengsel doet verbranden.

Hiervoor wordt nu het vliegwiel, een op de krukas bevestigde, dus ronddraaiende schijf, gebruikt. Aan de binnenkant van deze schijf zijn krachtige magneten bevestigd, die met een smalle luchtspleet als tussenruimte ronddraaien om de stroomspoelen welke tot de spoelenplaat behoren. Op deze spoelenplaat, het stilstaande gedeelte van de elektrische installatie, bevinden zich o.a. de *ontstekingsspoel*, de *condensator* en de *onderbreker*.

a. De ontstekingsspoel

Deze is nodig om een spanning van zeer hoog voltage (ca. 10 000 V) op te wekken. De spoel bestaat uit een ijzeren kern, waaromheen een geïsoleerde dikke draad, de *primaire wikkeling* is gewonden. In deze wikkeling wordt, als het vliegwiel draait, een laagspanning van 6 V opgewekt. Maar voor de bougievonk is hoogspanning vereist. Daarom is op dezelfde kern nog een wikkeling van zeer dun draad, de *secundaire wikkeling*, aangebracht.

Als nu de stroom van de primaire wikkeling plotseling wordt onderbroken (en hiervoor dient de onderbreker) wordt in de secundaire wikkeling een spanning van ca. 10 000 V opgewekt, die via de bougiekabel naar de bougie wordt geleid en daar, op het moment dat de *onderbrekercontacten* zich openen, tussen de elektroden zal overspringen. Alleen dus bij de bougie-elektroden (en nergens anders) mag die stroom in de vorm van een vonk overspringen.

b. De condensator

Tijdens het openen van de contactpunten wordt dus de spanning van 6 V in de primaire wikkeling van de ontstekingsspoel onderbroken. Door een bepaald verschijnsel, waarop wij hier niet verder ingaan, ontstaat er in de primaire wikkeling een zgn. zelfinductiespanning, die vrij hoog is (ongeveer net zo hoog als bij u thuis uit het stopcontact komt!). Zonder condensator nu zou deze spanning even door willen vloeien door als vonk aan de onderbrekerpunten over te springen. Door de vrij hoge spanning zou de temperatuur van deze vonk tamelijk hoog zijn, waardoor

de punten zouden inbranden. Maar aangezien de condensator deze spanning opneemt, wordt dit voorkomen.

Nu is er echter nóg iets zeer belangrijk. Zou de zelfinductiespanning over de contactpunten doorstromen dan zou er in de secundaire wikkeling van de ontstekingspoel bijna of in 't geheel geen hoogspanning worden opgewekt. Ergo, er zou dan geen vonk aan de bougiepunten overspringen. Zijdelings zorgt de condensator er dus ook voor dat het mogelijk is dat er wel een vonk aan de bougie kan overspringen.

De condensator, uitwendig een rond busje, bestaat inwendig uit twee grote, opgerolde metalen oppervlakken die met behulp van isolatiemateriaal (geolied papier) ten opzichte van elkaar zijn geïsoleerd. Door het grote metaaloppervlak is de condensator in staat een grote hoeveelheid spanning op te nemen en eventueel vast te houden.

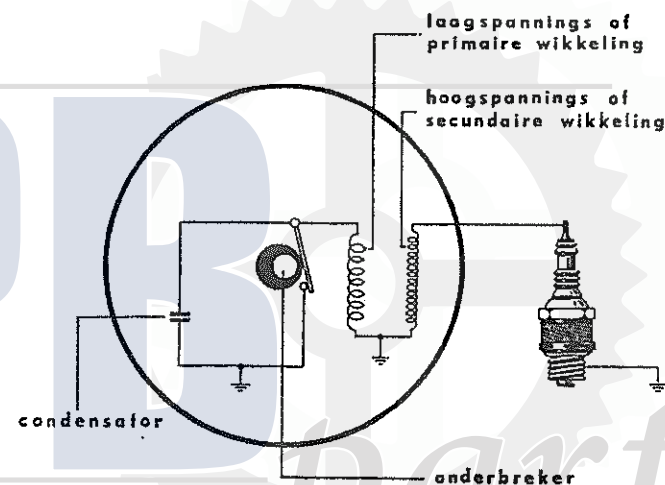


Fig. 7 Het principe van de ontsteking

c. De onderbreker

Deze is te beschouwen als een schakelaar, die met behulp van een excentrische, op de naaf van het vliegwiel aangebrachte nok (fig. 7 en 8) geopend en gesloten wordt en dient om op bepaalde tijd de stroom te onderbreken. De verende *onderbrekerhamer*, die door de *onderbrekernok* wordt opgelicht, is met de condensator verbonden. Het contactpuntje van deze onderbrekerhamer heeft, wanneer het niet is opgelicht en er dus geen onderbreking plaats vindt, contact met een ander contactpunt, het *aambeeldje* dat over een kleine afstand verstelbaar is, zodat het tijdstip van de ontsteking precies kan worden bepaald. Wanneer het circuit gesloten is, zal uitsluitend een stroom met een lage spanning vloeien, maar bij elke omwenteling van het vliegwiel heeft er een onderbreking plaats en daardoor tevens een stroomstoot van hoge spanning door de secundaire wikkeling.

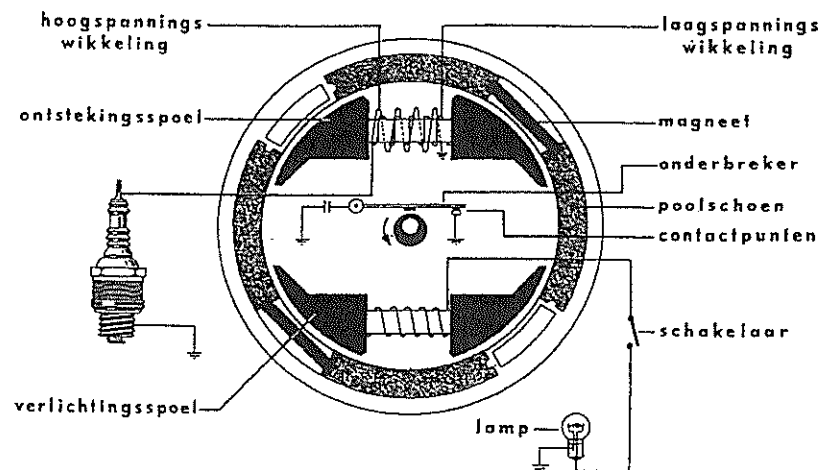


Fig. 8 Het vliegwiel met de spoelenplaat

d. De bougie

In het ontstekingsspel speelt de bougie zo'n belangrijke rol dat we ook deze eens uitvoerig gaan bekijken.

In fig. 9 zien we een doorsnede van een bougie. Het voornaamste element is de centrale elektrode 2 waaraan de bougiekabel is aangesloten en waardoor de stroom-

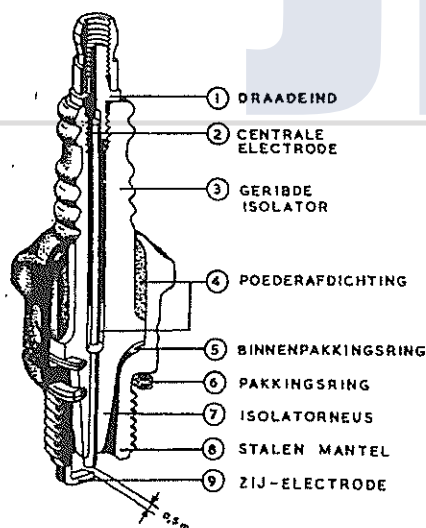


Fig. 9 De doorsnede van een bougie

stoot wordt gevoerd, nodig om aan het einde van de centrale elektrode een vonk te doen overspringen naar de zij- of massa-elektrode 9 om daarmee het gecomprimeerde gasmengsel boven de zuiger te doen verbranden.

De centrale elektrode van een nikkel-staalalliage wordt door de porseleinen *isolator* 3 geïsoleerd van de stalen *mantel* 8. Om een goede gasdichte afsluiting op de cilinderkop te verkrijgen dient de verende *stalen pakkingring* 6. De afstand tussen de elektroden is erg belangrijk; door het herhaaldelijk trekken van een vonkenbrug van de centrale- naar de massa-elektrode, zullen de elektroden op de duur inbranden. Regelmatige controle op de afstand van 0,4 à 0,5 mm tussen de beide elektroden is dan ook noodzakelijk. Deze afstand kan heel eenvoudig gecorrigeerd worden door het verbuigen van de massa-elektrode naar of van de centrale-elektrode. De voor de Solex-oto voorgeschreven bougie is (mits in goede conditie!) van een zodanige warmtegraad dat de *isolatorneus* 7 'schoon' blijft. De kleur is dan licht- tot donkerbruin.

In dit verband is het wenselijk de begrippen warme en koude bougie te verduidelijken. Bij een *koude bougie* is de isolator 3 kort hetgeen een snelle warmteafvoer mogelijk maakt; bij een *warme bougie* is de isolator langer en het te verwarmen oppervlak dus groter, waardoor deze meer warmte kan opnemen en vasthoudt. Bepalend voor de snelheid van de warmteafvoer is de afstand tussen de zitting van de binnenpakkingring 5 en de top van de isolatorneus 7.

Voor het rijden van slechts korte afstanden, waarbij de motor nauwelijks goed warm wordt, verdient CHAMPION L 14 een warme bougie (met lange isolatorneus) de voorkeur, terwijl voor lange-afstandrijders CHAMPION L 90 (met kortere isolatorneus) beter zal voldoen.

2. VERLICHTING

De verlichtingsspoel bestaat uit een ijzeren kern, waaromheen één wikkeling van geïsoleerd draad is gewikkeld. De draaiende magneten hebben een wisselend magnetisch veld in de spoel tot gevolg, waardoor een spanning in de wikkeling ontstaat. Er vloeit een stroom die de lampjes voedt. Een niet te verwaarlozen factor is, dat de hoogte van de spanning afhankelijk is van het toerental van de motor. Daar dit sterk varieert, moeten de lampjes geschikt zijn voor de verschillende belastingen. (Voorgeschreven lampjes monteren!)

D. De AUTOMATISCHE KOPPELING

In juni 1960 werd de automatische koppeling (zie fig. 10) bij de Solex-motor gemonteerd. De bedoeling van deze koppeling is de motor te kunnen laten draaien zonder dat (via de rol) de band en daarmee het voorwiel wordt meegenomen. Het voordeel is dat bij een onderbroken rit (bijv. bij stoplichten) of plotseling remmen de motor niet afslaat maar blijft doordraaien.

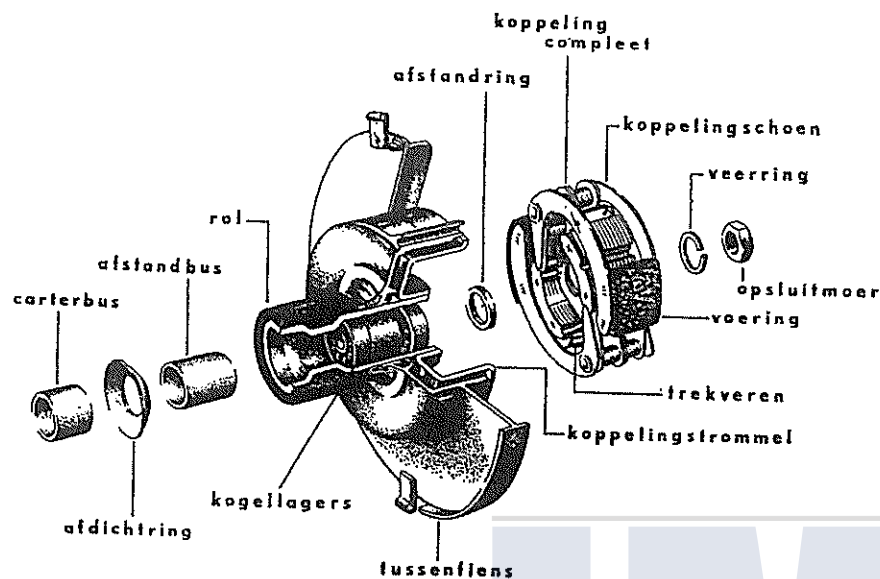


Fig. 10 Het koppelingsmechanisme in onderdelen

Hoe ziet zo'n koppeling er nu uit en hoe werkt ze eigenlijk? Dat gaan we aan de hand van een plaatje (fig. 11) duidelijk maken. In de figuur is de zuiger met drijf-stang 1, de krukas 2, de koppeling 3, het vliegwiel 4 en de rol met koppelingstroom-

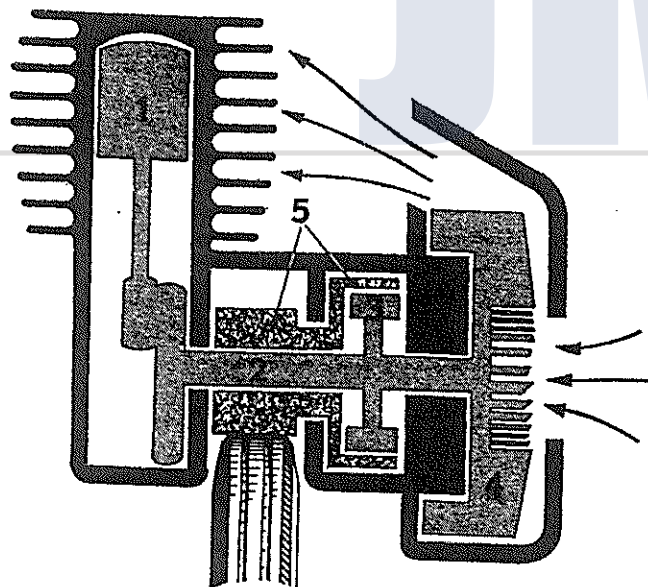


Fig. 11 Schematische voorstelling van de werking van de koppeling

mel 5, deze kan met twee kogellagers vrij om de krukas 2 draaien als de trommel niet door de koppeling 3 wordt meegenomen.

Het starten van de motor

Bij het starten van de motor is het noodzakelijk dat de zuiger op en neer beweegt, dat de brandstof wordt aangezogen en via de carburateur wordt verstoven en dat het gecomprimeerde gasmengsel tot ontbranding komt boven de zuiger, zoals dit enige bladzijden terug onder 'Het brandstofgedeelte' is uiteengezet.

Nu is de koppeling zodanig geconstrueerd dat dit kan, terwijl de fiets blijft stilstaan. In fig. 12 zien we de *koppelingstroommel* T, waarbinnen het gehele koppelingsmechanisme is gemonteerd aan de met de krukas vast verbonden *steunplaat* S. G zijn de beide *centrifugaalgewichten*, P de *koppelingsschoenen*, waaraan de *voeringen* V zijn bevestigd. In A zien we de *assen*, waaromheen zowel de koppelingsschoenen P als de centrifugaalgewichten G kunnen draaien. B is een *trekveer* die de centrifugaalgewichten naar elkaar toe trekt. (In werkelijkheid heeft de koppeling vier van deze trekveren)

Wat gebeurt nu? Als de motor niet draait, drukken de centrifugaalgewichten G door de trekveren B op de aanslagpunten van de koppelingsschoenen P, waardoor de voeringen V tegen de wand van de koppelingstroommel T komen te liggen. Wij hebben al gezien (fig. 11) dat de koppelingstroommel T vast is verbonden met de rol, zodat wanneer het wiel de rol aandrijft het gehele motormechanisme in beweging wordt gezet en de motor gaat draaien!

Nu zou het zeker niet leuk zijn als met het draaien van de motor ook de fiets belist zou moeten rijden. Welnu, dat hoeft ook niet. Kijkt u maar naar fig. 13.

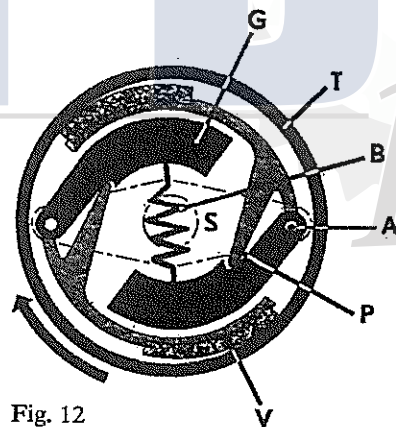


Fig. 12

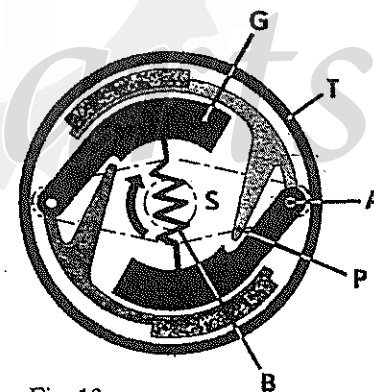


Fig. 13

De motor ontkoppeld

De motor is nu gestart, maar wij blijven met onze Solex-oto op de zelfde plaats staan! Dat wil dus zeggen dat de rol de band (en dus ook het voorwiel) niet meeneemt.

Er gebeurt namelijk het volgende: als de motor zo'n 1500 toeren per minuut gaat maken (wat we stationair draaien noemen) gaan de centrifugaalgewichten G door de middelpuntvliedende kracht uiteen en komen los van de aanslagpunten van de koppelingsschoenen P, waardoor de voeringen V eveneens vrijkomen van de trommel T. De motor draait, de krukas neemt de gehele koppeling mee, maar de trommel en dus ook de aandrijfrol blijft stilstaan! Maar we willen toch ook kunnen rijden . . .

De motor gekoppeld

We geven een beetje meer gas en het toerental van de motor neemt toe. De centrifugaalgewichten G gaan door de sterker wordende middelpuntvliedende krachten steeds verder uiteen en komen nu direct in aanraking met de koppelingsschoenen

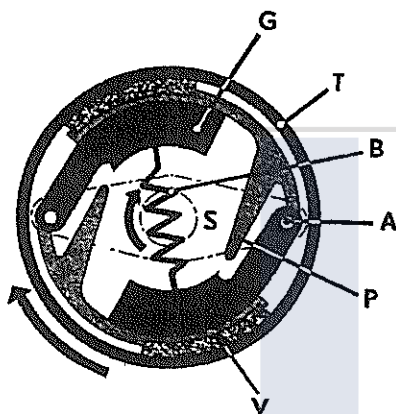


Fig. 14 Motor gekoppeld

P, waardoor de voeringen V eerst slippend maar later krachtig de trommel T en dus ook de aandrijfrol meenemen en een geheel vormen met de krukasoverbrenging. (zie fig. 14)

ONDERHOUD

A. DE MOTOR

a. Ontkolen van de verbrandingsruimte (fig. 15) en het uitlaatsysteem (fig. 16)

Bij de verbranding van het brandstofmengsel ontstaat er door de verbrande olie-resten koolvorming op de kop van de zuiger 1, op de binnenzijde van de cilinderkop 2, en in de kanalen van het uitlaatsysteem 3. Door deze koolafzetting zullen

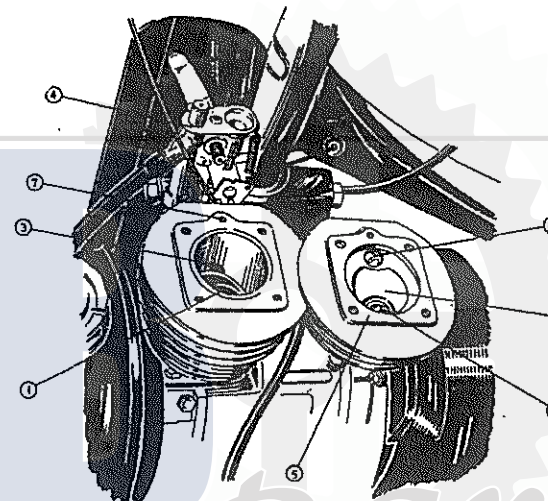


Fig. 15

de afvoerkanalen verstopt raken en hierdoor zal de trekkracht van de motor sterk teruglopen. Indien uitsluitend Solex-olie wordt gebruikt en regelmatig lange afstanden worden gereden, zodat de motor goed op bedrijfstemperatuur komt, zal ontkolen minder nodig zijn.

Dat de motor ontkoold moet worden kunt u merken aan het teruglopen van de trekkracht, aan het feit dat de motor onregelmatiger gaat lopen dan normaal en daarnaast ook aan het stiller worden van het uitlaatgeluid.

Om de koolafzetting te verwijderen dient de luchtfilter, de cilinderkop, de decompressieklep, de carburateur met uitlaatspruitstuk en de uitlaat te worden gedemonteerd volgens voorschriften 1, 2, 3, 4 en 13, resp. blz. 63, 65, 70, 71 en 87. Voordat de cilinderkopbouten worden losgedraaid dient eerst de bougie eruit geschroefd te worden.

De carburateur 4, behoeft niet apart losgenomen te worden, zodat het uitlaatspruitstuk met carburateur aaneen blijft.

Zet de motor op de band; plaats de zuiger in de hoogste stand door het voorwiel te verdraaien en schrap de kool van de *zuigerkop* met bijvoorbeeld de botte kant van een mes of een met schroevendraaier.

Gebruik *geen scherp voorwerp bij het ontkolen*, daar dan de kans bestaat, dat u de zuiger of de cilinder beschadigt. Krab de kool uit het *uitlaatspruitstuk* en van de binnenkant van de *cilinderkop*, zonder het afdichtvlak 5 of de draad van het bougiegat 6 te beschadigen.

Plaats de zuiger in de laagste stand en steek met een schroevendraaier de kool uit de *uitlaatpoort* 3.

De *spoelpoorten* kunnen ook enigszins met kool zijn bedekt. Deze kool moet naar binnen gewipt worden met een schroevendraaier of iets dergelijks, zodat de kool op de zuiger valt en niet door de spoelpoorten in het carter terecht komt.

Blaas nu de losse kooldeeltjes door de uitlaatpoort weg en maak de cilinder goed schoon.

Met een spiraalboor van 5 mm dient ook het *gat* 7, dat door de cilinderwand loopt en in de uitlaatpoort uitkomt, schoongemaakt te worden.

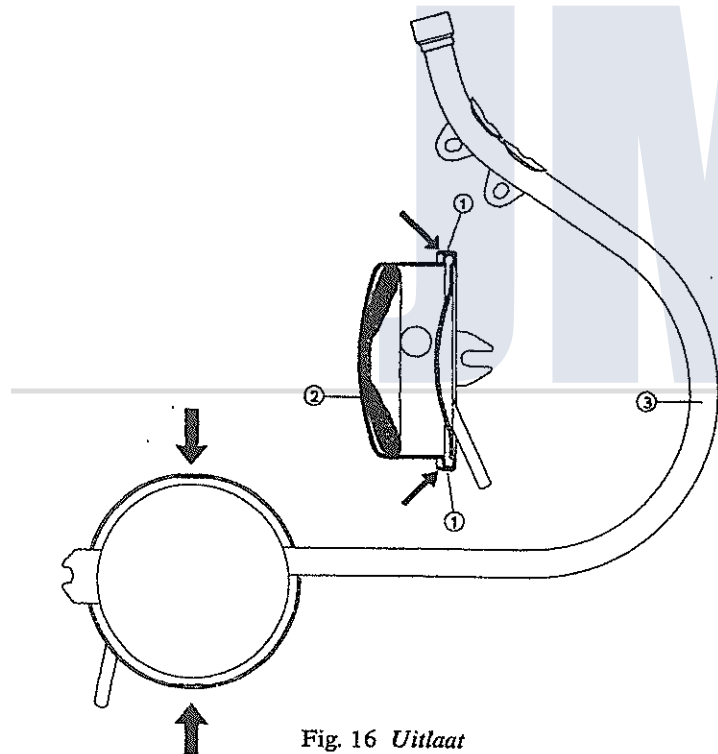


Fig. 16 Uitlaat

Indien de demper van het *uitlaatsysteem* (zie fig. 16) is uitgevoerd met een *deksel* 1, kan deze bij het reinigen worden losgetikt als bij een schoensmeerdoosje, zodat de aanslag verwijderd en de *metalen spons* 2 uitgespoeld kan worden.

Wanneer de *bocht van de uitlaatpijp* 3 is dichtgekoekt kan men beter de uitlaat geheel vernieuwen, daar het zonder het juiste gereedschap, de zgn. uitlaatpijpreiniger (zie hoofdstuk VI), bijzonder lastig is de pijp schoon te maken. Gezien de geringe kosten van een nieuwe uitlaat zal veelal blijken dat vernieuwen het voordeligst is.

Als laatste zal nu nog het *decompressieklepje* 8 (zie fig. 15) schoongemaakt moeten worden en op zijn zitting worden pasgeschuurd. Dit gaat als volgt (zie fig. 17):

Smeer wat fijn kleppenslijppasta (desnoods vim) op de *zitting* 1 en draai het *klepje* 2 met een schroevendraaier heen en weer. Schuur net zo lang, totdat het gedeelte van het klepje dat op de zitting rust, geheel vlak is.

Een erg ingebrand klepje dient, met het veertje, vervangen te worden. Veelal zal dan blijken, dat ook de klepzitting zodanig verbrand is, dat deze opnieuw met een decompressorrees vlak gemaakt moeten worden (zie hoofdstuk V).

Vergeet beslist niet de kleppenpasta goed te verwijderen, daar dit anders in de cilinder terecht kan komen.

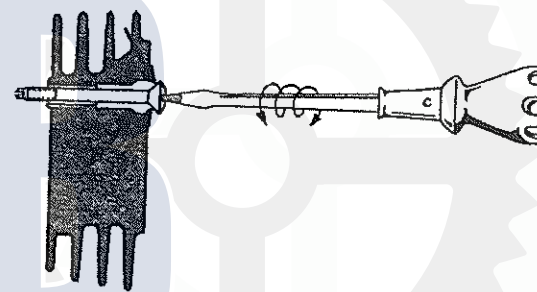


Fig. 17

Na de motor te hebben afgemonteerd volgens voorschrift 13, 4, 3, 2 en 1, resp. blz. 87, 71, 70, 65 en 63, het decompressieklepje en het 'stationair lopen' op de juiste wijze afstellen, zoals hierna wordt uiteengezet.

b. Afstellen van de decompressor en stationaire loop (fig. 18, 19, 20)

In fig. 18 zien we boven in de cilinderkop een *klepje* 1 aangebracht, de *decompressor*, die vanaf het stuur bediend kan worden door middel van de gashandle, afgebeeld in fig. 20.

Wanneer de handle geheel wordt ingedrukt, dus naar het stuur toe (stand A) dan zal het decompressieklepje naar beneden worden gedrukt en daardoor de druk in de verbrandingsruimte van de cilinder wegvallen, zodat de motor stopt.

Voor het controleren van de afstelling dient het *luchtfilter* verwijderd te worden, volgens voorschrift 1 of 1A, blz. 63 of 64. Daarna de *veer* 2 (fig. 18) uit de uitsparing van het decompressieklepje nemen, zodat het klepje verdraaid kan worden.

Met een schroevendraaier, die in de gleuf boven de klepsteen geplaatst kan worden, kan het klepje steeds met een halve slag naar rechts of links verdraaid worden. Bij

verdraaiing naar rechts zal het klepje eerder gelicht worden en de motor dus eerder stoppen, terwijl door naar links te draaien het klepje later wordt gelicht. Bij verkeerde afstelling, dus als bijv. het klepje te ver naar rechts is gedraaid, bestaat de kans dat het klepje gelicht blijft, zodat de motor geen compressie heeft en niet loopt. Hierdoor kan het klepje verbranden. Door te veel naar links te draaien, kan het klepje niet gelicht worden, zodat de motor niet meer gestopt kan worden.

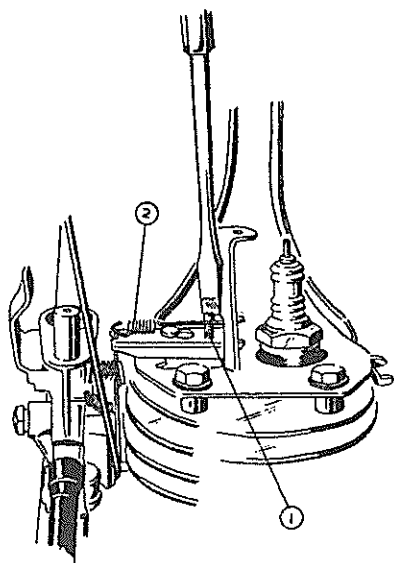


Fig. 18

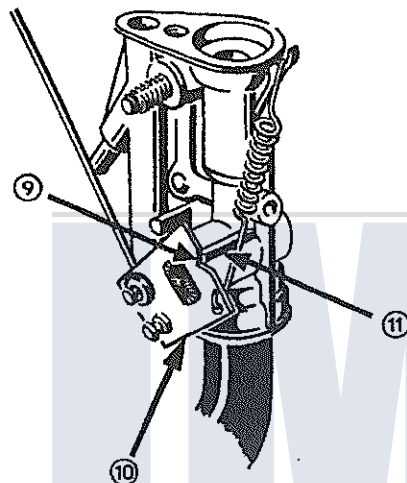


Fig. 19

Bij de MOTOREN MET AUTOMATISCHE KOPPELING moet de motor, bij stilstand van het rijwiel, nog net kunnen blijven draaien. Dit stationair draaien kan als volgt worden bereikt:

Wanneer de gashandle zover is ingedrukt, dat nog net niet gedecomprimeerd wordt, (stand B, fig. 20) en het decompressieklepje dus nog niet wordt ingedrukt, dan moet de V-vormige *inkeping* 9 (fig. 19) in de *smoorklep* 10 gelijk vallen met de *merkstreep* 11 op het *carburateurhuis*, afgebeeld in fig. 19 (zie ook 4 in fig. 15). Zo niet, dan vindt nastelling ook weer plaats door het decompressieklepje zover te draaien, dat de merktekens praktisch gelijk liggen. De motor moet nu nog net langzaam kunnen blijven draaien.

Bij verder indrukken van de gashandle (stand C, fig. 20) moet het decompressieklepje ingedrukt worden en zal de motor stoppen.

Vergeet niet, na de afstelling, het veertje 2 (fig. 18) weer in de sleuf van de decompressieklep te leggen.

Bij de MOTOREN ZONDER AUTOMATISCHE KOPPELING zal, bij geheel indrukken van de gashandle (stand A, fig. 20), het decompressieklepje ongeveer 1 mm naar beneden gedrukt kunnen worden.

Kan dit meer of minder dan 1 mm worden bewogen dan kan het decompressieklepje afgesteld worden door verdraaiing naar links of rechts, zoals hiervoor reeds werd omschreven.

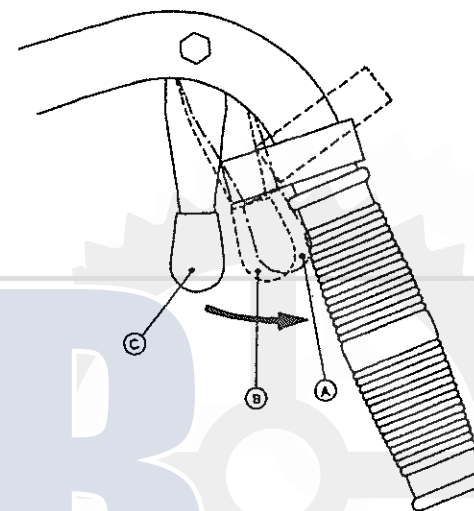


Fig. 20

c. Afstellen van de ontsteking

Indien de motor slecht of helemaal niet wil starten, kan de ontsteking ontsteld of een onderdeel van het ontstekingsmechanisme defect zijn.

Voor het controleren of opnieuw afstellen van de ontsteking dient het vliegwiel-deksel, dat zich aan de linkerkant bevindt, verwijderd te worden, volgens voorschrift 5, blz. 72.

Indien een valbeugel gemonteerd is, dan ook deze eerst verwijderen. Hiertoe de motor van de band lichten en het klemveertje, waarmee de valbeugel aan het spatbord bevestigd is, van de beugel afnemen. Daarna de valbeugel aan één zijde naar u toetrekken en tussen de twee vorkmoeren plaatsen. De andere kant er op dezelfde manier aflichten en nu de motor op de band zetten, zodat de beugel zonder moeite verwijderd kan worden.

Vóór op het nu zichtbaar (fig. 21) geworden *vliegwiel (rotor)* 1 is ter voorkoming van het binnendringen van vuil een rubber schijf gemonteerd. Deze kan worden

weggenomen door met een 9 mm T-sleutel de drie boutjes 5 los te draaien. Door een van de *openingen* 6 van het vliegwiel die dan vrijkomen, worden de *contactpunten* 7 zichtbaar.

De ONTSTEKING STAAT GOED AFGESTELD, indien de contactpunten zich gaan openen juist op het moment, dat de *merktekens* 2 en 3, resp. op de buitenrand van het vliegwiel 1 en van de achter het vliegwiel gemonteerde *spoelenplaat* (stator 4) in één lijn liggen. Hiertoe moet het vliegwiel rechtsom gedraaid worden, totdat de merkstreep op het wiel gelijk staat met het merkteken bij het woord 'onderbreking' of 'rupture' op de spoelenplaat. Of nu de contactpunten zich juist openen kunt u controleren met behulp van een sigarettepapiertje, dat u tussen de punten klemt. Dit vereist enige vaardigheid.

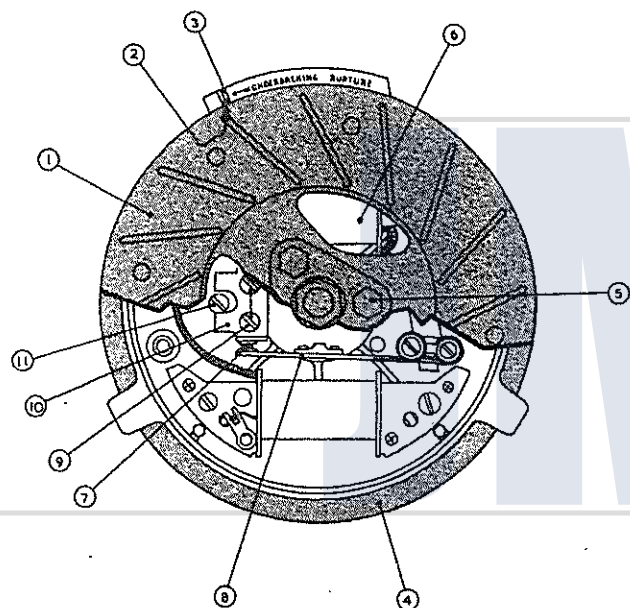


Fig. 21

Het beste kunt u dit als volgt doen:

Indien de merktekens gelijk staan, ziet u door de linker uitsparing in het vliegwiel de contactpunten. Door een schroevendraaier door de daaronder liggende uitsparing te steken, kunt u de *hefboomarm* 8 van het onderste contactpunt voorzichtig naar beneden drukken en het papiertje tussen de punten plaatsen. Dan het vliegwiel iets naar links draaien. Wanneer vervolgens het vliegwiel weer naar rechts wordt bewogen, voorzichtig aan het papiertje trekken. Bij een goed afgestelde ontsteking moeten de punten het papiertje loslaten als de beide merktekens praktisch gelijk staan.

Bij gebruik van een ontstekingstijdstip-controleapparaat, zal het brandende lampje uitgaan, zodra de punten zich openen. Bijzonderheden en gebruiksvorschriften van dit apparaat vindt u in hoofdstuk VI, blz. 198.

Indien het ONTSTEKINGSTIJDSTIP NIET JUIST blijkt te zijn, moet dit versteld worden door verplaatsing van de *steunplaat* 10, waarop het bovenste contactpunt is bevestigd. Hiervoor de twee *boutjes* 9 ongeveer een halve slag losdraaien en vervolgens door aan het excentrische *boutje* 11 te draaien de steunplaat zover verplaatsen, tot (met de merktekens in één lijn!) de contactpunten zich beginnen te openen.

Indien de contactpunten het papiertje loslaten vóórdat het merkteken van het vliegwiel het merkteken van de spoelenplaat bereikt heeft, dan staat de ONTSTEKING TE VROEG en moet de excentrische bout zover gedraaid worden tot de punten sluiten. Staat de ONTSTEKING TE LAAT, dus wanneer het merkteken van het vliegwiel het merkteken van de spoelenplaat al gepasseerd is voordat het papiertje weggetrokken kan worden, dan moet de excentrische bout zover gedraaid worden, dat de punten zich gaan openen.

Nadat aldus het ontstekingstijdstip is gecorrigeerd en de twee boutjes 9 weer goed zijn vastgezet, nog even (met het sigarettepapiertje) controleren. *Nooit het contactpunt* 8 verbuigen om de juiste afstelling te verkrijgen.

Tenslotte het vliegwieldekseel weer monteren volgens voorschrift, blz. 72.

Mocht blijken dat de ontsteking niet af te stellen is, terwijl de onderdelen als contactpunten enz. toch in goede staat zijn, dan is de spie van het vliegwiel afgebroken en moet er een nieuw vliegwiel gemonteerd worden volgens voorschrift 19, blz. 97. Zo niet dan is er een kortsluiting.

d. Schoonmaken van de filters

1. De luchtfilter (zie fig. 6)

Een vuile luchtfilter kan de loop van de motor ernstig verstoren. Het schoonmaken van de luchtfilter dient dan ook te geschieden naar de omstandigheden waaronder de Solex bereiden wordt, dus bijv. bij normaal gebruik eens in de zes maanden, maar op droge zanderige wegen eenmaal per maand.

Hiervoor volgens voorschrift 1 of 1A, blz. 63 of 64 het *luchtfilterhuis* 1 afnemen en de *kap* 2 verwijderen.

De *filter* 3 zit op de onderplaat geklemd met een *ring* 4. Deze ring kunt u met een schroevendraaier eraf wippen, waarna de filter eraf genomen kan worden. Spoel deze uit in Solex-brandstof en blaas hem schoon. Monteer de filter weer op de onderplaat door de ring er weer overheen te klemmen en monteer het filterhuis weer volgens voorschrift 1 of 1A.

2. De pompfilter (fig. 22)

Het *brandstofpompje* 1, vóór op het carter, bevat een nylon *pompfilter* 2, waardoor de brandstof gefilterd wordt. Deze filter dient eens per jaar of indien nodig eerder, schoongemaakt te worden. Volgens voorschrift 8, blz. 76 e.v., is de filter

te verwijderen. De filter in gewone benzine uitspoelen en schoonblazen. Daarna weer zorgvuldig monteren volgens voorschrift 8.

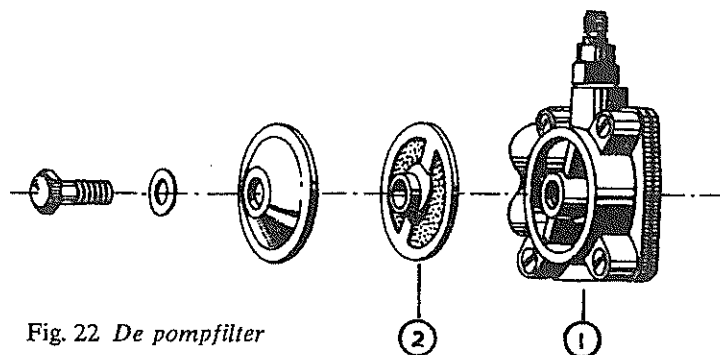


Fig. 22 De pompfilter

3. De tankfilter (fig. 23)

Draai de *afstap* 1 van de *brandstoftank* 2 los met een 14 mm steeksleutel. De afstapstop is hol en hierin bevindt zich de kopergazen *tankfilter* 3. De filter goed in benzine uitspoelen en schoonblazen. Bij het monteren dient er goed op gelet te worden, dat het filtertje eerst via het gat van de aftapplug over de *brandstofleiding* 4 – in de benzinetank – wordt geschoven. Monteer daarna de aftapstop weer, waarbij erop gelet dient te worden dat het filtertje goed in de daartoe bestemde holte van de aftapstop ligt.

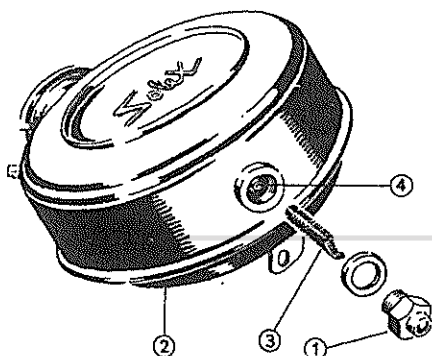


Fig. 23 De tankfilter

Door de *zijelektrode* 9 te verbuigen kan de elektrodenafstand afgesteld worden op 0,4 tot 0,5 mm, waarbij een voelmaat gebruikt moet worden (wordt met de Solex meegeleverd).

Als maatstaf kan in noodgevallen de nagel van de duim dienen, die zonder te klemmen, licht tussen de elektroden geschoven moet kunnen worden. Beter is het natuurlijk om de bougie bij een garage even grondig te laten reinigen en af te stellen. Indien de bougie niet meer bruikbaar is, dan deze vervangen door een Champion L 14 of L 90, zie ook blz. 18 e.v.

e. Bougieonderhoud (zie fig. 9)

Om de bougie los te draaien, dient eerst het luchtfilterhuis verwijderd te worden, volgens voorschrift 1 of 1A, blz. 63 of 64.

Schroef de bougie voorzichtig geheel uit de cilinderkop en veeg met een doek de eventueel aanwezige olieneerslag van de elektroden. Met een staalborstel kan men de koolaanslag verwijderen en de schroefdraad schoonborstelen.

f. Onderhoud van de carburateur (fig. 24)

Gemakkelijk van buitenaf bereikbaar is de *brandstofsproeier* 1. Deze kan met een 9 mm sleutel worden uitgeschroefd. Een verstopte sproeier kan bijv. met een fietspomp worden doorgeblazen. Beslist *geen* *scherp metalen voorwerp* als een naald of iets dergelijks gebruiken, daar dan de doortocht veranderd kan worden, waardoor de sproeier waardeloos wordt.

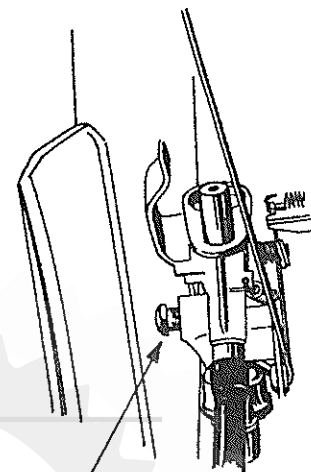


Fig. 24

g. Onderhoud van de koppeling

Een vuile *koppelingstrommel* moet eerst worden gereinigd. Mocht de trommel aan de binnenzijde van de rand groeven vertonen, dan deze met fijn schuurpapier glad maken.

Bij het vervangen van de *koppelingvoeringen* dient erop gelet te worden of er blokjes van 4 of 5 mm dik aangebracht moeten worden. Vanaf motornummer 381 000 tot 429 112 zijn er koppelingvoeringen van 44 mm dik gemonteerd; na motornummer 429 112 is voering van 5 mm dik toegepast. De diameter van de koppelingstrommel is tevens 2 mm groter (85 mm) geworden. Om nieuwe blokjes aan te brengen dient u te volgen voorschrift 21.

h. Schoonmaken van motor en motoronderdelen

Straatvuil bevat schadelijke bestanddelen (pek!), die de uitwendige stalen en aluminium motordelen aantasten. Het is dus nodig dat de motor ook van buiten regelmatig wordt schoongemaakt. Het beste kan men hiervoor petroleum gebruiken. Met een kwast van speciale vorm (bokkepoet) wordt ook het vuil van de moeilijk te bereiken plaatsen verwijderd. Na het schoonmaken de petroleum zo goed mogelijk met een doek wegvegen en eventueel de motor met druklucht of met behulp van een fietspomp droog blazen. Ook vóór het demonteren van de motor of een gedeelte daarvan, dient de motor uitwendig eerst goed te worden schoongemaakt, zodat geen vuil naar binnen kan komen. De gedemonteerde delen in ieder geval schoonmaken voor deze weer gemonteerd worden. Vastgeroeste moeren kunnen met petroleum worden losgeweekt. Kogellagers met zorg behandelen, daar hierin geen zand of vuil mag komen. Een gedemonteerde lager dan ook nooit plat op tafel leggen, maar rechtop zetten en afdekken. Nieuwe lagers pas uitpakken vlak voordat ze moeten worden gemonteerd.

Bewegende delen dienen, voordat ze weer gemonteerd worden, op de lager- en scharnierpunten eerst wat ingeolied te worden, daar bij de eerste omwentelingen van de motor deze delen nog niet direct smering ontvangen.

Zorg ervoor dat de schoongemaakte onderdelen op een schone doek op papier komen te liggen en dek deze desnoods af, vooral indien de reparatie niet ineens afgemaakt kan worden.

B. HET RIJWIEL

a. Controleren van bouten en moeren

Na de inrijperiode en verder tweemaal per jaar dienen de bouten en moeren te worden nagetrokken. Hierdoor wordt zoveel mogelijk vermeden, dat door loslopen schade aan de Solex ontstaat.

Bij het vastzetten van de bouten en moeren is het een eerste vereiste dat het juiste gereedschap wordt gebruikt. Een niet passende sleutel of schroevendraaier kan een goed vastzittende bout of moer zodanig beschadigen, dat deze zonder geweld niet meer los te draaien is. Omgekeerd zijn beschadigde bouten en moeren ook niet goed meer vast te zetten. Overigens dient er ook aan gedacht te worden dat extra aan draaien breuk ten gevolge kan hebben.

Bij de demontage- en montagevoorschriften in hoofdstuk IV staat aangegeven welke sleutel(s) of welk ander speciaal gereedschap gebruikt moet worden. Hoe dit gereedschap moet worden gebruikt vindt u in hoofdstuk VI, blz. 191 e.v.

Bij deze controle vereisen extra aandacht:

De balhoofdmoer 446 19.

Hiervoor een 32 mm steeksleutel gebruiken. Voorschrift 37, blz. 141 e.v.

Het balhoofd staat goed afgesteld als er geen speling gevoeld wordt en het stuur nog licht draaibaar is.

De vliegwiemoer 083 11.

Verwijder het vliegwieldeksel en beschermkap volgens voorschrift 5 en 6, resp. blz. 72 en 73, zodat de vliegwiemoer zichtbaar wordt. Draai bout 075 13 met ring, aan de linker voorzijde van het carter, eruit en schroef in het openkomende gat een *blokkeerbout* (zie hoofdstuk VI), zodat het vlieg wiel niet meer kan draaien. Met een 14 mm T-sleutel kan nu gecontroleerd worden of de vliegwiemoer vastzit. Volg nu voorschrift 6 en 5 Montage en vergeet niet de blokkeerbout weer te verwijderen, zodat bout 075 13 met ring weer kan worden aangebracht.

De spaaknippels 088 00 en 088 01.

Zorg ervoor dat de spaaken goed gespannen blijven: loszittende spaaken kunnen breuk van andere spaaken veroorzaken of tot vervorming van het wiel aanleiding geven.

Een te strak gespannen spaak trekt de velg scheef. Het vastdraaien moet dus gelijkmatig plaatsvinden met een *nippelsleutel*.

Gebroken spaaken dienen direct te worden vervangen, daar zij de overige spaaken onnodig zwaar belasten, waardoor het wiel uit zijn verband wordt getrokken, voorschrift 29A, blz. 123.

Indien de velg slingert, moeten de spaaken op de plaats van de grootste uitslag naar buiten iets losser en de spaaken aan de tegenoverliggende zijde iets strakker gedraaid worden. Gedeukte, kromme of erg slingerende velgen dienen opnieuw gericht of vervangen te worden.

Voorts dienen ter controle de volgende bouten en moeren te worden nagelopen:

aantal	benaming	nummer	sleutelmaat
4	wielasmoer	082 07	15 mm
2	halsmoer van frame aan liggende achtersvork	083 30	18 mm
2	moer van staande aan liggende achtersvork	083 25	14 mm
2	moer van scharnierbout aan standaard	083 25	14 mm
2	moer van zadelsbevestiging in zadelsbalk	083 25	14 mm
2	moer van zadelsdrop	082 28	14 mm
1	expanderbout van stuurpen	075 79	11 mm
2	moer van remblokbevestiging	083 10	9 mm
1	moer van achterremhevel	082 13	9 mm
2	bout van spruitstuk	076 03	9 mm
3	bout van brandstoftankbevestiging	076 03	9 mm
4	pompschroef	076 12	schroevendraaier
2	pompnippel	088 02	
1	pompdraadeind	075 75	9 mm
1	pompdekselbout	075 13	9 mm
2	moer van glijdstuk aan carter	083 25	14 mm
4	cilinderkopbout	075 76	9 mm
4	moer van motorbevestiging aan voorvork	082 13	9 mm
2	bout van uitlaatbevestiging	075 13	9 mm
1	nippel van carburateur aan spruitstuk	088 10	14 mm

b. Smeren

De voornaaf

Met een vetspuit moet de voornaaf bijv. éénmaal per half jaar worden voorzien van vet. Gebruik hiervoor *kogellagervet* van een goede kwaliteit.

De achternaaf

Deze is voorzien van *High Temperature Graese* (HTG). Voor een goede werking is het noodzakelijk dat de naaf bij normaal gebruik van een aanvullende hoeveelheid HTG wordt voorzien. Daar dit dient te geschieden met een vetspuit met een flexibele tuit en niet iedereen zo'n vetspuit bezit, kan men eventueel ook met een oliespuit wat *Shell Spirax EP 90* in de naaf aanbrengen. Hierdoor wordt het vet in de naaf verdund.

Indien het remvermogen na verloop van tijd echter minder wordt, moet men de naaf opnieuw van vet (HTG) voorzien. Volg hiervoor voorschrift 46A, blz. 157 e.v.

De remkabel(s)

Men dient de remkabel(s) te oliën boven bij het draaipunt en onderaan bij de remhefboom. Indien de kabel te zwaar blijft lopen, dan de kabel bij de remhandle losnemen volgens voorschrift 35, blz. 132, en met de vetspuit de kabel doorsmeren. De draaipunten van handle e.d. met enkele druppels olie bevochtigen. Zorg ervoor dat zo min mogelijk olie bij de rubber delen komt. Natuurrubber wordt immers door olie aangetast.

c. Controleren en bijstellen van de remmen

1. De voorrem (fig. 25) (zie ook voorschrift 31 en 35, resp. blz. 125 en 132).

De voorrem van de Solex kan worden nagesteld door de *knop* 1 op het *remgeleide-stuk* 2 in te drukken en naar rechts of links te verdraaien, waardoor de binnenkabel meer of minder wordt gespannen. Verdraaien naar rechts geeft een *strakker* en naar links een *slapper* gespannen binnenkabel. Bij het loslaten van de knop zal deze iets terugveren en zich automatisch vergrendelen in een twaalf- of zeshoekig

gat. Indien de voorrem met de rechterhand bediend wordt, is de draairichting van de stelknop bij het afstellen van de rem tegengesteld aan de hierboven omschreven manier. De kabel moet zó zijn gesteld, dat bij draaien van het voorwiel beide *remblokjes* 3 niet aanlopen en bij het inknippen van de remhandle de rem krachtig werkt.

Versleten remblokjes moeten worden vervangen. Het oude remblokje kan met een schroevendraaier uit de *houder* 4 worden gewipt. Daarna de houder schoonvegen, zodat het nieuwe blokje erin geschoven kan worden.

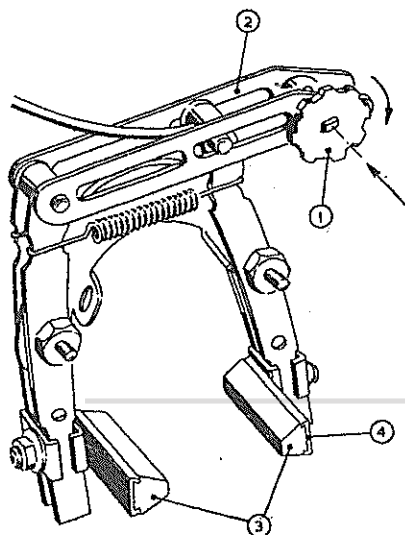


Fig. 25 De voorrem

3. De hand-achterrem

Voor het afstellen van de kabel de contramoer op de stelbout achter bij de remhevel tegenhouden met 10 mm steeksleutel. Met een 8 mm steeksleutel de stelbout verdraaien. Bij een te slappe remkabel de stelbout uitdraaien en bij een te strakke kabel de stelbout indraaien. Als bijstellen met de stelbout niet meer mogelijk is dan de kabelklemnippel welke in de uitsparing van de remhevel ligt, losmaken door het klemschroefje met een fittingschroevendraaier los te draaien. De binnenkabel kan nu verder uitgetrokken worden totdat voldoende stelbaarheid aanwezig is.

d. De winterberging

Het verdient aanbeveling maatregelen te nemen wanneer de Solex in de winter niet bereden wordt. Voor deze of een andere lange rustperiode zullen enige maatregelen de vorming van corrosie in de motor en van de rijwielen delen verhinderen en garanderen, dat uw Solex bij opnieuw in gebruik nemen onmiddellijk rijvaardig is. Hiertoe dient men in de aangegeven volgorde het volgende te doen:

1. De Solex gedurende ongeveer een kwartier berijden, zodat de motor op bedrijfstemperatuur is gekomen.
2. De brandstoftank aftappen. (De oude brandstof later *niet* meer gebruiken!).
3. Nadat het overloopslangetje van de carburateur naar de brandstoftank is losgenomen de Solex enige meters met de motor op de band voortduwen, waardoor de in de carburateur en de brandstofpomp aanwezige brandstof wordt weggepompt. Daarna het overloopslangetje weer monteren.
4. De bougie uitdraaien en met de zuiger in de hoogste stand ongeveer twee vingelhoedjes *Solex-olie* (géén gemengde brandstof!) in het bougiegat gieten.
5. De bougie weer monteren en met gelichte decompressieklep (duimhandle geheel tegen het stuur) de Solex met de motor op de band voortduwen, zodat de ingegoten olie door de zuiger over de cilinderwand verdeeld wordt.
6. De motor van de band lichten.
7. De Solex goed schoonwassen en geheel met een conserveermiddel behandelen. (Conserveermiddelen worden in diverse soorten door de bekende oliemaatschappijen in de handel gebracht.)
8. De Solex in een droge, zo mogelijk donkere ruimte wegzetten op houtblokken, zodat de banden *niet* op de grond rusten.
9. De Solex tegen stof afdekken.
10. Tussentijds (bijv. eens per maand) de zuiger (zonder de motor te starten, zoals vermeld onder punt 5) even in de cilinder op en neer laten bewegen, waardoor de oliefilm op de cilinderwand in stand wordt gehouden.

e. Controleren en repareren van de banden

De levensduur van banden wordt sterk beïnvloed door de bandspanning. Vooral een te lage spanning is schadelijk, omdat hierdoor breuken in het canvas kunnen ontstaan, die de band waardeloos maken.

Ook de Solex-bandten dienen dus op de goede spanning te worden gehouden en regelmatig gecontroleerd op beschadigingen en abnormale slijtage.

Bij het *plakken van een binnenband* gaat men als volgt te werk:

1. Druk de buitenband over de gehele omtrek los van de velg.
 2. Steek in de nabijheid van het ventiel een *bandelichter* onder de buitenband en trek deze ongeveer 10 cm verder met een tweede bandelichter over de velg. Weer 10 cm verder nogmaals met een derde bandelichter. Verwijder dan de eerste bandelichter bij het ventiel en gebruik deze weer ongeveer 10 cm verderop. Ga zo door, totdat de band geheel over de velg getrokken is.
- Het afnemen dient aldus en niet met teveel kracht te geschieden, daar in de hiel van de band een staaldraad is aangebracht, die niet rekbaar is en dus – evenals de

rubber- en canvasbescherming – stukgetrokken kan worden. Gebruik daarom wat *talkpoeder* op de velgranden en bandelichters, de band glijdt dan gemakkelijk.

3. Verwijder eerst het ventiel, trek dan de binnenband onder de buitenband uit. Een groot lek valt vanzelf op. Een klein lek vindt men door de band op te pompen en deze al draaiend vlak langs de mond te brengen. Door de ontsnappende lucht kan men dan de plaats van het lek bepalen. Dit kan men natuurlijk ook door de band stukje voor stukje onder water te dompelen, maar dan moet men deze daarna weer goed droogwrijven.

4. Maak de band op de plaats van het lek goed schoon met een stukje schuurpapier en breng er een laagje solutie aan. Even laten drogen.

Trek bij gebruik van een zelfklevende pleister het bescherm laagje van de pleister af en druk deze dan op de band. Een niet-zelfklevende pleister moet men eerst met solutie insmeren en even laten drogen alvorens hem op de band te drukken.

Potdicht-binnenbanden mogen niet met benzine behandeld worden!

5. Monteer het ventiel weer, breng een beetje lucht in de gerepareerde binnenband en leg deze zonder vouwen tussen velg en buitenband.

Potdicht-binnenbanden goed met talkpoeder insmeren. Zand en vuil tussen velg en band verwijderen.

6. Leg de buitenband weer om de velg, te beginnen tegenover het ventiel.

7. Pomp de band op tot de juiste spanning.

Voor het *vervangen van een binnen- of buitenband*, voorschrift 30 of 45, resp. blz. 124 of 154.

f. Schoonmaken van het rijwiel

Straatvuil bevat bestanddelen die de lak van de Solex aantasten als zij er langdurig op kunnen inwerken. Om dit te voorkomen moet het rijwiel op tijd een wasbeurt hebben *met schoon, koud water* (niet warmer dan 30° C!), hetgeen de laklaag ten goede komt. Niet wassen in de zon, omdat het kalkhoudende water dan te snel opdroogt, waardoor vlekken op het lakwerk ontstaan. Bij gebruik van een borstel of spons deze veelvuldig uitspoelen, om te voorkomen dat het lakwerk door zand wordt bekrast. Bij het afsproeien een krachtige waterstraal vermijden en de motor bijvoorbeeld met een lap afdekken.

Zeep, shampo of alkalische wasmiddelen alleen dan gebruiken als het lakwerk erg vet of in ernstige mate vervuild is. Na het gebruik van een zeepoplossing altijd met schoon water naspoelen om de eventuele alkaliresten te verwijderen.

Na het wassen de Solex met een zeem droogwrijven en de lak met een olie- of washoudend poetsmiddel behandelen. Een zeer doeltreffende methode is om bijv. door middel van een (schone) flitspuit het rijwiel met een benzine-oliemengsel te bespuiten. Hiervoor kan de gemengde brandstof gebruikt worden. Het fijn verstoven mengsel dringt in de kleinste hoekjes door, waarna de benzine verdampt en een dun olielaagje achterblijft, dat in de poriën van de laklaag dringt.

Let erop, dat de *rubberdelen niet met olie in aanraking* komen.

Tenslotte de Solex met een doek goed afwrijven, de verchromde delen met een wollen doek droogmaken en eventueel met een roestwerend middel behandelen.

STORINGEN EN HUN OORZAKEN

In dit hoofdstuk zullen wij de storingen behandelen welke het meest kunnen voorkomen. Wanneer u deze zelf wilt verhelpen moet u natuurlijk eerst weten welke de oorzaak is van de storing. Eerst wanneer u deze weet kunt u de reparatie verrichten. Verwacht u echter niet dat er voor één bepaalde klacht maar één oorzaak zou zijn. Bij een motor met zijn vele onderdelen kan het voorkomen dat verschillende oorzaken voor één storing zijn aan te wijzen.

De indeling van dit hoofdstuk is zo dat u voor het lokaliseren van de oorzaak van de klacht systematisch te werk kunt gaan. Punt voor punt kunt u controleren en op deze wijze slaagt u er ongetwijfeld in de oorzaak van de klacht op te sporen.

De montage- en demontagevoorschriften waarnaar u in dit hoofdstuk wordt verwezen, kunt u vinden in hoofdstuk IV, blz. 61 e.v.

Is de tank gevuld met brandstof van de juiste samenstelling?

Werd de brandstof niet onvermengd in de tank gegoten?

Werd de chokehandle 031 15 bij een koude motor naar links (starten) en bij een warme motor naar rechts geplaatst?

Luidt het antwoord op deze vragen bevestigend, controleer dan achtereenvolgens de koppeling, de brandstoftoevoer, de ontsteking en tenslotte de motor.

I. De koppeling

Plaats de motor op de band en neem het vliegwieldeksel 250 73 los (voorschrift 5). Rijd het rijwiel met ingedrukte gashandle ongeveer één meter vooruit.

1. Draait nu het vliegwiel niet dan wijst dit er op dat:

- a. *De automatische koppeling slipt* a. Zie storing I, blz. 52.

II. De brandstoftoevoer

Plaats de motor op de band en neem de brandstofleiding 040 93 van de tank naar de carburateur bij de tank los. Rijd het rijwiel met ingedrukte gashandle ongeveer een meter vooruit.

1. Stroomt uit de carburateur normaal brandstof, dan is het mogelijk dat:

- a. *De sproeier is verstopt* a. Demonteren en doorblazen, zie hoofdstuk IIA-f, blz. 31

2. Stroomt de brandstof schuimend (wit mousserend) uit de carburateur:

- a. *Het pompdeksel of pomphuis zit los* a. Dekselboutje 075 13 met sluitring en vier schroeven 076 12 vastdraaien (voorschrift 8)

- b. *De pompfilter 475 19 is beschadigd* b. Vervangen (voorschrift 8), zie ook hoofdstuk IIA-d2, blz. 29

- c. *De leidingnippels 088 02 zitten los* c. Vastzetten (voorschrift 9)

- d. *het draadeind 075.75 op de pomp zit los* d. Vastzetten (voorschrift 8)

- e. *Houdt het schuimen nu nog niet op* e. De leidingnippels 088 02 en de tonnetjes 040 29 vervangen (voorschrift 9)

3. Stroomt er geen brandstof uit de carburateur, demonteer dan het draadeind 075 75 op de pomp (voorschrift 8) en laat opnieuw het vliegwiel draaien.

Stroomt nu brandstof uit het vrijgekomen gat, dan is het zeker dat:

- a. *De toevoerleiding 115 52 is verstopt* a. Demonteren en doorblazen (voorschrift 9)

Het doorblazen van de toevoerleiding dient altijd te geschieden vanaf het gedeelte dat in de carburateur steekt. Doet u het andersom, dan zal de verstopping meestal niet worden opgeheven en soms nog ernstiger vorm aannemen.

(vervolg)

STORING A

Wil het doorblazen niet lukken, dan de leiding warm maken en nogmaals proberen. Nu zal het doorblazen meestal wel lukken, omdat door verdamping van het vocht in de leiding het vuiltje (meestal een plukje stof) in volume is afgenomen en dus gemakkelijk kan worden weggeblazen.

Komt er uit het vrijgekomen gat geen brandstof, dan kan het zijn dat:

- a. *De pompfilter is verstopt*

a. Reinigen in benzine (voorschrift 8), zie ook hoofdstuk IIA-d2, blz. 29

- b. *De pompkogels kleven*

b. Pomphuis demonteren (voorschrift 8) en uitwassen in benzine. Daarna controleren of beide pompkogels loszitten en rammelen. Blijft een der kogels nog hangen, dan de pomp vernieuwen. Na motornummer 491.000 beide glazen kogels 791 17 met nylon zittingen 819 07 vervangen (voorschrift 8)

- c. *De pompbodem 144 21 is vervormd*

c. Is de holte tussen membraan 144 01 en de pompbodem (zie fig. 26) door vervorming nagenoeg verdwenen, dan nieuwe pompbodem monteren (voorschrift 8)

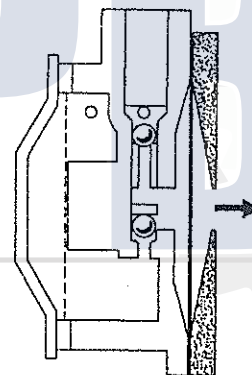
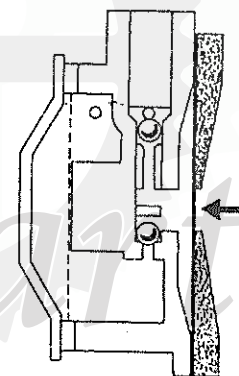


Fig. 26



- d. *De tankfilter 781 00 is verstopt*

d. Demonteren en reinigen in benzine, zie hoofdstuk IIA-d3, blz. 30

- e. *De aanzuigleiding aan de tank is verstopt*

e. Tank demonteren (voorschrift 7) en aanzuigleiding doorblazen.

III. De ontsteking

Demonteer de bougie, reinig deze zonodig en controleer de elektrodenafstand, zie hoofdstuk IIA-e, blz. 30.

Laat de bougie aan de bougiekabel (tot motornummer 491 000 in de ontstoringkap) zitten, neem het vliegwieldeksel los (voorschrift 5) en licht de motor van de band. Druk dan het metalen gedeelte van de bougie tegen de cilinderkop (houd

daarbij de bougie aan de bougiekabel vast!) en draai met de hand het vliegwiel enkele slagen rechtsom.

1. Springt er tussen de elektroden van de bougie wel een vonk over:
 - a. *De ontsteking is niet juist afgesteld*
 - a. Ontsteking juist afstellen, zie hoofdstuk IIA-c, blz. 27
 - b. *De contactpunten 825 23 en 893 01 zijn te veel ingebrand (fig. 27).*
 - b. Contactpunten vernieuwen (voorschrift 20D en 20E)



Dit is meestal te wijten aan het feit dat:

- c. *De condensator is defect*
 - d. *De contactveer 220 87 in de nylon stroomafnemer 095 03 maakt geen goed contact met de metalen lip in de ontstekingspoel 883 77*
 - c. Vervangen (voorschrift 20C)
 - d. Metalen lip in de ontstekingspoel zo dicht mogelijk op het isolatiemateriaal van de spoel drukken (voorschrift 18)
2. Springt er tussen de elektroden van de bougie geen vonk over:
 - a. *De bougiekabel is defect*
 - a. Vervangen (voorschrift 18)
 - b. *De ontstoringskap 852 33 is defect (alleen voor motornummer 491 000)*
 - b. Vervangen (voorschrift 18A)
 - c. *De contactveer 220 87 maakt geen goed contact met de lip in de ontstekingspoel*
 - c. Zie hierboven.

IV. De motor

1. De Solex kan met motor op de band zonder indrukken van de gashandle, zonder stoten worden voortgereden:

- a. *De decompressieklep 000 49 lekt*
 - a. Klep schuren en afstellen (zie hoofdstuk IIA-a (voor schuren) en IIA-b (voor afstellen))

2. De cilinder is van buiten vettig:

- a. *De cilinderkoppakking 144 18 lekt*
 - a. De cilinderkoppakking vernieuwen (voorschrift 4)

Om te controleren of de *ontstekingspoel* of de *condensator defect* is, is speciale meetapparatuur nodig. Wendt u zich hiervoor tot een Solex service station (zie lijst op blz. 182 e.v.).

Voor het vervangen van de ontstekingspoel: Voorschrift 20B.

Voor het vervangen van de condensator: Voorschrift 20C.

U kunt eerst proberen of de motor wel wil aanslaan als het licht is uitgeschakeld.

1. Start de motor goed met het licht uit doch slecht met het licht aan:

- a. *Het ontstekingstijdstip is niet juist afgesteld*
 - a. Ontsteking juist afstellen, zie hoofdstuk IIA-c, blz. 27

Ook als het licht aanstaat moet de motor goed en snel kunnen starten. Alleen bij een zeer oude Solex zou het kunnen voorkomen dat ondanks een juist afgestelde ontsteking de motor met het licht aan slecht start.

2. Start de motor met het licht uitgeschakeld toch slecht:

- a. *De ontsteking niet in orde*
 - a. Zie storing A.III: De ontsteking
- b. *De decompressieklep of de cilinderkoppakking lekt*
 - b. Zie storing A.IV: De motor

Controleer of de chokehandle 031 15 bij een koude motor naar links (starten) geplaatst werd en na ca. 200 meter rijden naar rechts; óf bij een reeds warme motor al naar rechts staat.

Is dit correct en er is nog brandstof in de tank, dan controleren of:

- a. *De sproeier 886 13 is verstopt*
- b. *De pompfilter is vervuild of beschadigd*
- c. *De tankfilter 781 00 is verstopt*
- d. *Het ontluuchtingsgat in de tankdop is verstopt*
- e. *De rubberring onder de maatbeker is gezwollen, zodat zij tegen de rand van de tankdop aansluit. Hierdoor kunnen de twee ontluuchtingssleuven in de tankdop afgesloten worden, waardoor de tank niet kan ontluuchten, zie fig. 28*
- a. Demonteren en doorblazen, zie hoofdstuk IIA-f
- b. Reinigen in benzine, zie hoofdstuk IIA-d2 of vervangen (voorschrift 8)
- c. Aftapplug onder in de tank losdraaien, filter schoonspoelen in benzine, zie hoofdstuk IIA-d3
- d. Tankdop losdraaien (bajonet) en het ontluuchtingsgaatje van 1 mm Ø in het hart van de maatbeker met een speld doorprikken
- e. Zonodig ter plaatse met een scheermes iets van de rand van de rubberring afsnijden. Zie fig. 29

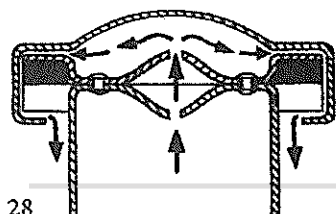


Fig. 28

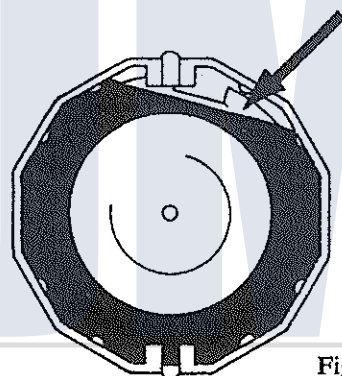


Fig. 29

Demonteer het draadeind 075 75 op de pomp (voorschrift 8). Plaats de motor op de band en draai aan het wiel, terwijl de gashandle is ingedrukt:

Uit het vrijgekomen gat stroomt geen brandstof:

- f. *Aanzuigleiding aan de tank is verstopt*
- f. De tank demonteren (voorschrift 7) en de leiding in de tank doorblazen

Uit het vrijgekomen gat stroomt brandstof, dan is aanzuigleiding niet verstopt.

Monteer dan weer het tapeind 075 75 en trek het slangetje 040 93 van de carburateur los en draai nog eens aan het wiel:

Komt er nu uit de carburateur geen brandstof:

- g. *De toevoerleiding 115 52 is verstopt*
- g. Demonteren (voorschrift 8) en doorblazen

Komt er uit de carburateur brandstof, dan is ook de toevoerleiding niet verstopt. Het is dan nog mogelijk dat

- h. *De bougie is niet in orde*

- h. Demonteren en reinigen met staalborsteltje, elektrodenafstand controleren, zie hoofdstuk IIA-c. Bij vervangen van bougie alleen Champion L14 of L90 monteren.

NGK 395

Solux 115 52

Maak de brandstofslang 040 93 los van de carburateur. Plaats de motor op de band en draai het voorwiel rond terwijl de gashandle is ingedrukt:

De brandstof stroomt normaal uit de carburateur, het is dan mogelijk dat

- | | |
|--|--|
| a. <i>De sproeier 886 15 is gedeeltelijk verstopt</i> | a. Demonteren en doorblazen, zie hoofdstuk IIA-f |
| b. <i>De sproeier 886 15 is te klein</i> | b. Monteer sproeier van 29 cc of 30 cc, zie hoofdstuk IIA-f (standaard is 28 cc (staat op de kop) |
| c. <i>De spruitstukpakking 144 04 lekt.</i>
De omgeving van het spruitstuk is dan vettig | c. Demonteer het spruitstuk 883 74 (voorschrift 13). Vervang de pakking en monteer het spruitstuk weer (voorschrift 13) |
| d. <i>De cilindervoetpakking 144 03 lekt</i>
De omgeving van de cilindervoet is vettig | d. Vervang cilindervoetpakking (voorschrift 15) |
| e. <i>Het lekt bij het carterdeksel 52 122 001.</i> De omgeving ervan is dan vettig | e. Carterdeksel demonteren carterdek-selpakking 144 14 met vloeibare pakking aanbrengen en weer monteren (voorschrift 16) *) |
| f. <i>De verbinding van het spruitstuk en de carburateur lekt</i> | f. Carburateur aansluitnippel 088 10 aan het spruitstuk losdraaien, nylon afdichtring 040 59 vernieuwen en opnieuw monteren (voorschrift 11) |
| g. <i>De lagerafdichting functioneert niet goed.</i> Het carter is dan vettig aan de binnenzijde in de omgeving van de rol | g. Controleer de verende drukkring 091 13 en afdichtring 091 08, deze mogen geen braam hebben en moeten volkomen vlak zijn. Zonodig beide ringen vernieuwen (voorschrift 23) |
| h. <i>Het carter 099 00 vertoont een gietgal</i> | h. Het carter vervangen (voorschrift 24) |

2. De brandstof stroomt schuimend (wit mousserend) uit de carburateur:

- | | |
|--|--|
| a. <i>Het pompdeksel zit los</i> | a. Controleer dekselbout 075 13 met de sluitring, de vier pompschroeven 076 12 en het draadeind 075 75 boven de pomp (voorschrift 8) |
| b. <i>Het pompfilter is beschadigd</i> | b. Zonodig vernieuwen (voorschrift 8) |
| c. <i>Leidingnippels 088 09 en 088 02 zitten los</i> | c. Controleren en vastdraaien (voorschrift 8) |

*) Zodra het carterdeksel eenmaal gedemonteerd is geweest, moet een papieren pakking worden gebruikt. Van de fabriek uit wordt geen pakking gemonteerd.

3. Uit de carburateur stroomt bijna geen brandstof:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| a. <i>Het tankfilter is verstopt</i> | a. Demonteren en in benzine uitspoelen, zie hoofdstuk IIA-d3 |
|--------------------------------------|--|

Demonteer het draadeind 075 75 op de pomp (voorschrift 8). Plaats de motor op de band en draai aan het wiel, terwijl de gashandel is ingedrukt:

Uit het vrijgekomen gat stroomt geen brandstof:

- | | |
|---|---|
| b. <i>De aanzuigleiding aan de tank is verstopt</i> | b. De tank demonteren (voorschrift 7) en de leiding in de tank doorblazen |
|---|---|

Uit het vrijgekomen gat stroomt brandstof, dan is de aanzuigleiding niet verstopt. Monteer dan weer het tapeind 075 75 en trek het slangetje 040 93 van de carburateur los en draai nog eens aan het wiel:

Komt er nu uit de carburateur geen brandstof:

- | | |
|--|---|
| c. <i>De toevoerleiding 115 52 is verstopt</i> | c. Demonteren (voorschrift 8) en doorblazen |
|--|---|

Komt ook uit de carburateur brandstof, dan is ook de toevoerleiding niet verstopt.



Het ritme van het motorgeluid is anders dan tijdens het normale tweetakt lopen van de motor.

Controleer eerst of de chokehandle 031 15 geheel naar rechts (geopend) staat.

- a. *Het luchtfilter 781 15 is gedeeltelijk door stof verstopt*
- b. *De sproeier 886 15 is te groot*
- c. *Het pompmembraan 144 01 is poreus*
- d. *De remluchtsproeier 805 34 is vervuild*
- e. *Het ontluchttingsgat in de tankdop is verstopt*
- f. *De rubberring onder de maatbeker is gezwollen, zodat zij tegen de rand van de tankdop aansluit. Hierdoor kunnen de twee ontluchttingsleuven in de tankdop afgesloten worden, waardoor de tank niet kan ontluchten, zie fig. 28*
- g. *De bougie is niet in orde*
- h. *Het ontstekingsstijdstip is niet juist afgesteld*
- i. *Cilinder, spruitstuk of uitlaat is door koolaanslag gedeeltelijk verstopt*
- a. Het luchtfilter reinigen, zie hoofdstuk IIA-d1
- b. Monteer een sproeier van 27 cc of 26 cc, zie hoofdstuk IIA-f (standaard is 28 cc (staat op de kop)
- c. Nieuwe membraan monteren (voorschrift 8)
- d. Sproeier demonteren en doorblazen, zie fig. 4, onder nr. 21. (Vanaf motornummer 429 112 is de remluchtsproeier niet meer demontabel)
- e. Tankdop losdraaien (bajonet) en het ontluchttingsgaatje van 1 mm Ø in het hart van de maatbeker met een speld doorprikken
- f. Zonodig ter plaatse met een scheermes iets van de rand van de rubberring afsnijden. Zie fig. 29
- g. Demonteren en reinigen met staalborsteltje, de elektrodenafstand controleren, zie hoofdstuk IIA-e. Bij vervangen van bougie alleen Champion L14 of L90 monteren
- h. Ontsteking juist afstellen, zie hoofdstuk IIA-c
- i. Motor ontkolen, zie hoofdstuk IIA-a

De maximum snelheid van de Solex is ongeveer 30 km per uur. Door de verschillende toleranties van de onderdelen, mag deze snelheid ca. 10 % variëren. De snelheid op een vlakke weg bij windstil weer en normale belasting is in orde, wanneer de Solex tussen 27 en 33 km per uur rijdt.

Daalt de snelheid bij deze omstandigheden onder de 27 km/u controleer dan eerst of de wielen vrijlopen en goed draaien. De wielen mogen niet tegen remblokjes, vork, spatbord, gootjes of jasbeschermer aanlopen. De achternaaf moet vrij draaien.

Is dit allemaal in orde, dan is het mogelijk dat:

- a. *De automatische koppeling slipt.*
Het toerental van de motor is dan normaal, soms zelfs hoger dan normaal, terwijl de rijsnelheid veel te laag is
- b. *De bougie is niet in orde*
- c. *Het ontstekingsstijdstip is niet juist afgesteld*
- d. *Cilinder, spruitstuk of uitlaat is door koolaanslag gedeeltelijk verstopt*
- e. *De decompressieklep lekt.* De Solex kan dan met motor op de band zonder indrukken van de gashandle, zonder stoten worden verreden.
- f. *De cilinderkoppakking 144 18 lekt.* De cilinder is dan van buiten vettig
- g. *De spruitstukpakking 144 04 lekt.* De omgeving van het spruitstuk is vettig
- h. *De cilindervoetpakking 144 03 lekt.* De omgeving van de cilindervoet is dan vettig
- i. *Het lekt bij carterdeksel 52 122 001*
De omgeving van het carterdeksel is dan vettig
- j. *De lagerafdichting functioneert niet goed.* Het carter is dan vettig aan de
- a. De koppelingstrommel reinigen en de voeringen en/of de veertjes vernieuwen, zie storing I: De koppeling slipt, blz. 52
- b. Demonteren en reinigen met een staalborsteltje, de elektrodenafstand controleren, zie hoofdstuk IIA-e. Bij vervangen van de bougie Champion L14 of L90 monteren
- c. Ontsteking juist afstellen, zie hoofdstuk IIA-c
- d. Motor ontkolen, zie hoofdstuk IIA-a
- e. Klep schuren en afstellen, zie hoofdstuk IIA-a (voor schuren) en IIA-b (voor afstellen)
- f. Koppakking vernieuwen (voorschrift 4)
- g. Demonteer het spruitstuk (voorschrift 13). Controleer of het afdichtvlak goed vlak is, zonodig vlak schuren op een glazen plaat met fijn schuurlijnen (spruitstuk in 8 vorm bewegen) en monteer een nieuwe pakking
- h. Monteer een nieuwe voetpakking (voorschrift 15)
- i. Carterdeksel demonteren, carterdekseelpakking 144 14 met vloeibare pakking aanbrengen en weer monteren (voorschrift 16)
- j. Controleer de verende drukring 091 13 en afdichtring 091 08, deze

binnenzijde in de omgeving van de rol

k. *De carterhals is als gevolg van lagerspeling door de afstandsbus 040 60, welke in de carterhals draait, geraakt en uitgesleten.* Te constateren als onder j

l. *Het carter 099 00 vertoont een gietgal*

m. *Cilinder en zuiger versleten.* De motor rammelt, heeft niet veel compressie en kan zonder indrukken van de gashandle gemakkelijk worden rondgedraaid

Voorbeeld	De cilinderdiameter is	39,61 mm
	De zuigerdiameter is	39,39 mm
	De speling bedraagt dan	0,22 mm
	De speling bedraagt nieuw	0,10 mm
	De max. toelaatbare speling	0,20 mm

In dit voorbeeld moet dus een nieuwe cilinder met zuiger gemonteerd worden (voorschrift 14, 15 en 17A). Hiervoor worden de zgn. ruilsets 883 89 (tot motornummer 499 880; ruilset 883 70) geleverd, bestaande uit:

Een nieuwe cilinder met nieuwe zuiger, geheel compleet met zuigerveren, zuigerpen, drijfstang, krukpenbus en borgplaat.

*) Laat zuiger en cilinder bij een Solex service station opmeten. Voor diegenen die in het bezit zijn van een micrometer met binnen-micrometer of speermaat volgt hier een beschrijving voor het zelf opmeten van de zuiger en cilinder.

De diameter van de zuiger wordt gemeten onder aan de zuiger-mantel en haaks op de zuigerpen. De diameter van de cilinder wordt met behulp van een binnen-micrometer of speermaat gemeten juist onder de stootrand, welke boven aan de cilinder ontstaat op de plaats waar de zuiger met de zuigerveren op het hoogste punt komt en ook weer haaks op de zuigerpen, m.a.w. in dezelfde richting als de uitlaatpoort.

mogen geen braam hebben en moeten volkomen vlak zijn. Zonodig beide ringen vernieuwen (voorschrift 23)

k. Tot motornummer 381 000:

Een 1ste of 2de overmaat afstandsbus, resp. 040 61 of 040 62, monteren (voorschrift 23) na eerst met behulp van een 1ste of 2de overmaats carterhalsruimer, de carterhals pas geruimd te hebben, zie hoofdstuk VI, blz. 199. Vanaf motornummer 381 000 moet echter carter en afstandsbus geheel worden vernieuwd (voorschrift 24)

l. Het carter vervangen (voorschrift 24)

m. Cilinder demonteren (voorschrift 14) evenals de complete zuiger met drijfstang (voorschrift 17A) om de speling op te meten *). Maximum toelaatbare speling is 0,20 mm. Wordt deze overschreden dan moet nieuwe cilinder met zuiger worden gemonteerd (zie het voorbeeld hieronder)

a. *De verbinding van de uitlaat 832 17 aan het spruitstuk 883 74 lekt*

Bij het op de band plaatsen van de motor scharniert het spruitstuk 883 74 in de uitlaatpijp 832 17 door middel van een gehard kogelscharnier dat op het spruitstuk geperst zit en een sok die boven aan de uitlaatpijp vastgelast zit. Wanneer deze sok te veel ruimte heeft, kan op die plaats het uitlaatgas ontwijken. In dat geval maakt de motor ook meer geluid. Vooral wanneer andere soorten olie dan Solex olie worden gebruikt kan het op de plaats van de lekkage gaan spetteren.

b. *De tank 890 14 is lek*

c. *De rubberring van de tankdop dicht niet goed af*

d. *Het vertinde aansluitvlak voor deze rubberring op de tank is niet goed vlak*

e. *De brandstofpomp lekt.* De motor is dan aan de voorkant vettig. Ook zal de motor veelal gaan dansen, doordat het frictiemechanisme gesmeerd wordt

a. De uitlaat vernieuwen (voorschrift 12)

b. Demonteer de tank (voorschrift 7), maak hem schoon en vul hem met brandstof. Het gat in de zuigleiding aan de tank met een vinger dicht houden. Controleer op lekkage vooral bij de aansluiting van aanzuigbuis en overloopbuis en bij de hals van de tankdop. Zonodig de tank vernieuwen (voorschrift 7)

c. De rubberring vervangen

d. Het aanlegvlak vlak maken met een vijl of schuurpapier

e. Controleer of de pompdekselbout 075 13 en of de vier pompschroeven 076 12 vastzitten, verder draaideind 075 75 en de twee leidingnippels 088 02 aanhalen, zie storing A: De motor wil niet aanslaan, par. II.2.a t/m e; ook kan de nylon pompfilter of de plastic pompbodem beschadigd zijn, dan vervangen (voorschrift 8)

Wanneer de leidingnippels niet met een dunne, goed passende steeksleutel 9 mm vastgedraaid worden, zullen de nippels onherroepelijk beschadigen en niet meer vastgezet kunnen worden. In dat geval moeten nieuwe nippels aangebracht worden. Hiervoor moeten eerst de tonnetjes van de leidingen worden losgenomen. Dit kunt u als volgt doen: Met een klein vijltje het tonnetje, zonder de leiding te beschadigen, in de lengte doorvijlen. Nu kan het tonnetje verwijderd worden, de oude nippel van de leiding afgeschoven, de nieuwe nippel opgeschoven en een nieuw tonnetje op de leiding worden bevestigd.

f. *De pakkingen van de cilinderkop, het spruitstuk, de cilindervoet of het carterdeksel lekken.* De omgeving ervan wordt vettig; vermogensverlies; brandstofgebruik neemt soms toe

f. Zie storing F: De motor trekt niet, par. f t/m l

- g. *De verbinding van de brandstofleiding en de carburateur lekt*
- h. *De verbinding van het spruitstuk en de carburateur lekt*
- i. *De sproeier 886 15 zit los*
- j. *De smoorklep 864 45 heeft te veel speling in het carburateurhuis*
- k. *De tankontluchting functioneert niet goed. Hierdoor ontstaat een lekkage uit het filterhuis, want door de overdruk in de tank wordt de brandstof uit de stijgbuis in het carburateurhuis geperst en komt in het filterhuis terecht.*

- g. De aansluitnippel 088 09 aan draaien of indien nodig nylon pakkingring 040 58 vervangen (voorschrift 11)
- h. De aansluitnippel 088 10 aan draaien of indien nodig nylon pakkingring 040 59 vervangen (voorschrift 11)
- i. De sproeier vastzetten
- j. De smoorklep vervangen (voorschrift 11A)
- k. Zie storing C: De motor slaat af, par. d en e

Op de voorgrond moet worden gesteld, dat het brandstofverbruik het gunstigst is, bij ritten over langere afstanden, op buitenwegen e.d. met het gashandle geheel open. De motor draait dan op bedrijfstemperatuur, waardoor een volledige verbranding van het gasmengsel plaats vindt.

Bij gebruik in de stad met zijn vele stoplichten, opstoppen e.d. kan het brandstofverbruik niet gecontroleerd worden.

Wilt u dus het brandstofverbruik van uw Solex weten, dan kunt u het beste de tank eerst leeg maken en dan bijv. met 1 liter brandstof vullen. Daarna een lange afstand met wisselende wind (bijv. heen- en terug) rijden.

U moet dan met 1 liter brandstof ca. 65--70 km rijden.

Is het verbruik aanmerkelijk hoger, dan is het mogelijk dat:

- a. *Er is ergens een lekkage*
- b. *De sproeier 886 15 is te groot. De motor loopt net zo snel of sneller met een kleinere sproeier*
- a. Zie storing G: De motor lekt
- b. Monteer een sproeier van 27 cc of 26 cc zie hoofdstuk IIA-f (standaard is 28 cc (staat op de kop). De juiste sproeier is die waarmee de motor het snelst loopt met geheel geopende chokehandle (naar rechts)

JMPB parts

Slip bij een koppeling kan optreden in de volgende drie gevallen:

1. **BIJ HET STARTEN.** De band neemt wel de rol mee, maar de motor draait niet. Neem het vliegwieldeksel 250 73 los (voorschrift 5) en rijdt met ingedrukte gas-handle, motor op de band geplaatst, de Solex aan de hand een meter voort. Het vlieg wiel moet dan dronddraaien.

a. *Het vlieg wiel draait niet*

a. De koppelingtrommel reinigen, eventuele groeven in de trommel met schuurpapier glad maken en de koppelingsvoeringen vernieuwen, zie hoofdstuk IIA-g. Vette voeringen niet reinigen doch vervangen. De koppelingsveertjes 220 81, 220 88 vervangen. Na motornummer 442 025 is het meestal niet nodig veertjes 220 88 te vervangen.

2. **BIJ HET OPNIEUW WEGRIJDEN MET DRAAIENDE MOTOR.**

a. *Het toerental van de motor is te hoog in verhouding tot de rijsnelheid*

a. De koppelingtrommel reinigen, eventuele groeven in de trommel met schuurpapier glad maken en de koppelingsvoeringen vernieuwen, zie hoofdstuk IIA-g

3. **INDIEN DE MOTOR WEERSTAND ONDERVIND**, bijvoorbeeld bij zeer sterke tegenwind. Deze storing moet niet bij de koppeling worden gezocht, daar dit veelal een storing is van geheel andere aard. Het komt namelijk doordat de motor zijn volle vermogen niet kan opbrengen. Bijvoorbeeld bij sterke tegenwind kan het toerental van de motor zo ver zakken dat de koppeling niet meer voldoende naar buiten gedrukt wordt. De voeringen drukken dan niet stijf genoeg tegen de trommel om deze mee te nemen. Dit euvel kan worden verholpen door de storing, die dus niets met de koppeling te maken heeft op te heffen. In het algemeen zijn dezelfde oorzaken aan te wijzen als genoemd bij storing F: De motor trekt niet, uitgezonderd punt 1.

I. HET RIJWIEL

a. *Er zitten onderdelen los*

a. Controleren, alle uitwendige bouten en moeren natrekken, zie hoofdstuk IIB-a

b. *De maatbeker van de tankdop is los-gewerkt*

b. Controleren en vastzetten (klinken)

c. *De wielen lopen aan*

c. Controleren en in orde maken

d. *De ketting rammelt*

d. De ketting spannen door het achterwiel verder naar achteren in de vorkgaffels te plaatsen (voorschrift 44)

Wordt tijdens het fietsen met opgelichte motor (in grendelhaak) geen storend geluid waargenomen dan moet de motor onder de loop genomen worden.

II. DE MOTOR

a. *De verbinding uitlaatpijpje en spruitstuk heeft te veel speling.* Het uitlaatgeluid treedt dan op die plaats naar voren, terwijl er tevens veelal lekkage optreedt

a. De uitlaatpijp met demper vervangen (voorschrift 12)

b. *Er bevindt zich koolaanslag op de zuigertop en in de cilinderkop.* Indien er te veel koolaanslag aanwezig is kunnen beide koollagen elkaar raken hetgeen een rommelend geluid veroorzaakt

b. Zuiger en cilinderkop ontcolen, zie hoofdstuk IIA-a

c. *De cilinder en zuiger zijn versleten*

c. Zie storing F: De motor trekt niet, par. m

d. *De zuigerpen 040 24 is versleten*

d. Demonteer de cilinder (voorschrift 14). Heeft de zuigerpen opwaartse speling in het *bovenste* drijfstangoog, dan zuiger met drijfstang demonteren (voorschrift 15 en 17A) en nieuwe zuigerpen plaatsen. Controleer of de nieuwe zuigerpen speling in het drijfstangoog heeft, zo ja, dan ook drijfstang 890 04 vervangen

Of de zuigerpen een opwaartse speling heeft in het kleine dus *bovenste* oog van de drijfstang kan men als volgt constateren: Omklem de zuiger met de duim en wijsvinger van de ene hand en de drijfstang met duim en wijsvinger van de andere: de zuigerpen mag dan wel in de drijfstang heen en weer schuiven, maar hij mag geen ruimte hebben om te kantelen in het *bovenste* drijfstangoog.

e. *De krukpenbus 040 27 is versleten*

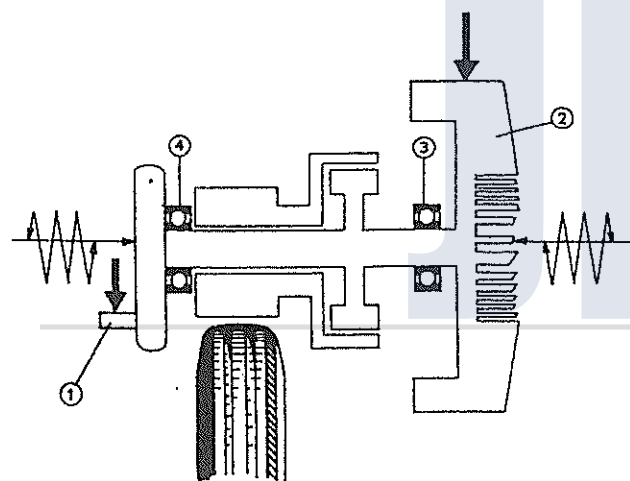
e. Demonteer de cilinder (voorschrift 14). Heeft de krukpenbus opwaartse speling in het *onderste* drijfstangoog,

dan eerst de krukpenbus vervangen (voorschrift 17). Is er dan nog speling dan ook drijfstang 890 04 vervangen

Evenals (bij d) de zuigerpen geen ruimte mag hebben in de bovenste drijfstangoog mag de krukpenbus geen ruimte hebben in het onderste drijfstangoog. Dit is te constateren door de drijfstang met wijsvinger en duim op te tillen en weer te laten zakken. De drijfstang mag wel heen en weer schuiven, maar er mag geen opwaartse speling zijn zodat de drijfstang iets kan kantelen.

f. Het spoelenplaatlager is versleten

f. Demonteer cilinder en carterdeksel (voorschrift 14 en 16) en het vlieg-wieldeksel (voorschrift 5). Pak de kruk-as bij het *big-end* 1 en druk de kruk-as omlaag (fig. 30). Pak met de andere hand het *vlieg-wiel* 2, voel of er speling op de kruk-as zit door het vlieg-wiel op en neer te bewegen. Is er speling dan spoelenplaatlager vervangen (voorschrift 20)



- 1. big-end
- 2. vlieg-wiel
- 3. lager
- 4. lager

Fig. 30 De lagering van de kruk-as

g. Het carterlager 791 06 is versleten

g. Demonteer cilinder en carterdeksel (voorschrift 14 en 16) en het vlieg-wieldeksel (voorschrift 5). Dan het vlieg-wiel omlaag drukken en de kruk-as op en neer bewegen aan de krukpen om te voelen of de kruk-as speling heeft. Zo ja, het carterlager vernieuwen (voorschrift 23)

h. De kruk-as is ingeslagen op plaatsen waar deze in de binnenloopringen van de lagers rust

i. De lagers in de aandrijfrol zijn versleten. Veel lawaai bij stationair draaien van motor, maar geen lawaai als de motor normaal loopt

h. Controleer de diameter van de kruk-as bij demontage van de spoelenplaat- of kruk-as. Indien deze kleiner is geworden en er is een speling ontstaan, dan de kruk-as vernieuwen (voorschrift 23)

i. Monteer een nieuwe aandrijfrol met flens en trommel (voorschrift 22)

Tijdens het rijden wipt de motor op en neer. Op een slechte weg zelfs soms zodanig, dat de motorlichter kan vergrendelen in de motorlichterhaak aan het stuur. Onder normale omstandigheden moet de motor echter rustig op de band blijven staan tijdens het rijden.

De beide trekveren 52 174 001 zorgen ervoor, dat de motor steeds stevig contact met de band heeft, terwijl de schokken worden opgevangen door de vier ringen, de zgn. wrijvingsschijfjes (2 x 445 65 en 2 x 445 66), die door twee drukveren 220 75 tegen de twee glijdstukken 276 71 worden aangedrukt.

Het is de bedoeling dat de wrijvingsschijfjes zo vast tegen de glijdstukken worden aangedrukt, dat deze alleen stroef ertussen kunnen schuiven. Daarom mogen deze wrijvingsschijfjes niet met olie, vet e.d. in aanraking komen.

- | | |
|---|--|
| <p>a. <i>De wrijvingsschijfjes 445 65 en 445 66 zijn vet</i></p> <p>b. <i>De wrijvingsschijfjes en glijdstukken 276 71 zijn versleten</i></p> <p>c. <i>De drukveren 220 75 zijn defect</i></p> <p>d. <i>De trekveren 52 174 001 (van de motor op de band) zijn defect</i></p> | <p>a. De wrijvingsschijfjes reinigen. Ga ook de oorzaak na: controleer of pompschroeven, leidingnippels, pompdraadeind en pompdekselbout vastzitten (zie storing A: De motor wil niet aanslaan, par. II.2.) en ga na of de tank misschien lek is</p> <p>b. Vervangen (voorschrift 25A)</p> <p>c. Vervangen</p> <p>d. Vervangen (voorschrift 24B)</p> |
|---|--|

Aan elke voorvorkschede zitten twee lippen met gaten en sleuven gelast. In de bovenste sleuven vallen de twee motorbevestigingsbouten 075 48 en in de onderste gaten de twee bouten 076 03, waarmee de motorophangplaten aan de vork zijn bevestigd. De complete motor hangt dus aan de voorvorkscheden.

Controleer eerst of de bouten wel goed vastzitten.

Wanneer de motor met behulp van de motorlichter op de band gezet wordt, moet zij scharnieren om de scharnieras 000 53, die aan de achterzijde door het carter loopt en waarop twee rubber silentblocs 040 21 zitten. De silentblocs klemmen in het carter en worden opgesloten door de zijplaten 276 87 links en 276 89 rechts. Twee moeren 082 37 houden deze platen tegen het carter en worden tegen losdraaien geborgd door twee zwaluwstaart-borgstrips 276 64.

- | | |
|--|--|
| <p>a. <i>De rubber silentblocs 040 21 zijn versleten of verteerd.</i> De scharnieras wordt niet meer vast in het carter opgesloten en er ontstaat ruimte</p> <p>b. <i>De gaten in de zijplaten 276 87 en 276 89, waardoor de scharnieras loopt, zijn uitgeslagen</i></p> <p>c. <i>De boutjes 075 83, waarmee de glijdstukken 276 71 van voren aan het carter zijn bevestigd, zitten los</i></p> <p>d. <i>De twee gaten in het carter, waar doorheen de boutjes 075 83 lopen, zijn uitgeslagen, doordat deze boutjes waren losgewerkt</i></p> | <p>a. De rubber silentblocs vernieuwen (voorschrift 24)</p> <p>b. De zijplaten vervangen (voorschrift 25A)</p> <p>c. Vastzetten</p> <p>d. Het carter vernieuwen (voorschrift 24)</p> |
|--|--|

De tank heeft drie aangelaste lippen, die met drie bouten aan het carterdeksel bevestigd moeten zijn.

- a. *Een van deze lippen is afgebroken* a. De tank demonteren (voorschrift 7).
Na reparatie de tank opnieuw monteren, draai de drie bouten 076 03 vast in het carterdeksel. Indien deze niet goed kunnen worden vastgezet, is de draad in het carterdeksel dol gedraaid en moet er een nieuwe carterdeksel worden gemonteerd (voorschrift 46)

Dat de verlichting het niet of niet goed doet kan de volgende oorzaken hebben:

- a. *Het gloeilampje voor of achter is defect* a. Controleren en zonodig vernieuwen, alleen originele gloeilampjes gebruiken, vóór: gloeilampje 860 09, 6 V - 7,5 W, schroef; achter: gloeilampje 860 63, 6 V - 0,8 W, schroef
- b. *De contactlip is verbogen* b. Controleren, moet tegen voorlampje rusten
- c. *Er treedt ergens sluiting op* c. Met batterij doormeten. Daartoe carterbeschermpak 883 80, 883 85 of 883 87 losnemen (voorschrift 6)
- d. *De lichtsnoeren zijn defect of de kabelschoentjes zijn los* d. Controleer de kabelschoentjes, isolatietulles en de isolering van de contacten van koplamp en achterlicht

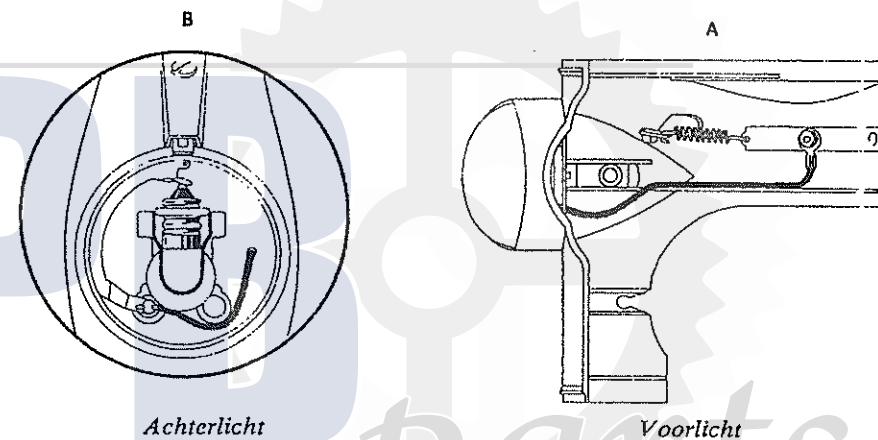


Fig. 31

- e. *Lichtschakelaar maakt geen goed contact*

e. De koplamp reflector met glas losnemen, door schroef 47 296 320 van sierstrip koplamp los te draaien. Door het gat in de beschermkap, controleren of de strip aan de schakelaaras contact maakt met de contactbout 076 16 die uit de koppelingsflens steekt. Zonodig de strip iets bijbuigen, maar er op letten dat deze strip geen massa maakt op het carter. Bij montage van de reflector erop letten dat deze in de juiste stand komt. Het glas in de juiste stand brengen en daarna het schroefje van de sierstrip met instelrubber vastzetten

Functioneert de verlichting dan nog niet dan moet de verlichtingsspoel door een Solex service station getest worden.

DEMONTAGE EN MONTAGE

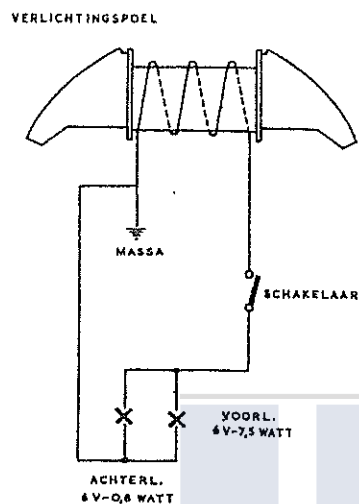


Fig. 32. Het bedradingsschema van het voor- en achterlicht

In dit hoofdstuk bespreken wij de demontage en de montage van alle samengestelde delen afzonderlijk.

Met behulp van de overzichten op blz. 62 kunt u het nummer vinden van het voorschrift dat de montage en de demontage behandelt van het te repareren onderdeel.

U dient er rekening mee te houden, dat het kan voorkomen, dat voor een uit te voeren reparatie twee of meer cijfers worden genoemd. Het is dan zaak, dat u voor demontage en montage de cijfervolgorde aanhoudt, zoals deze boven c.q. onder het voorschrift staat aangegeven. Het verdient aanbeveling om alvorens tot demontage en montage over te gaan, de tekst van hoofdstuk VI (gereedschappen) door te nemen.

Wij geven u bovendien nog het advies te zorgen voor een schone werktafel waarop de gedemonteerde onderdelen zoveel mogelijk bij elkaar gelegd kunnen worden. Onnodig te zeggen, dat bij montage deze delen vooraf goed schoongemaakt moeten worden.

Tenslotte merken wij nog op, dat in de voorschriften één type Solex wordt behandeld en wel met automatische koppeling na motornummer 491 000.

In vele gevallen zijn ook voor andere typen Solexen voorschriften gemaakt. Dit staat dan bovenaan het voorschrift aangegeven.

Andere wijzigingen zijn van minder ingrijpende aard en zullen voor de rechtgeaarde hobbyïst geen moeilijkheden opleveren.

Demontage

Verwijder de zeskante bout 075 89. Licht de luchtfilterkap 250 77 en het luchtfilterhuis 099 10 in één handgreep rechtstandig omhoog. (De luchtfilterkap kan nu gemakkelijk verwijderd worden, waardoor het filter zichtbaar wordt).

Met 9 mm sleutel

Denk om de rubberring 466 07 aan de onderzijde van het luchtfilterhuis

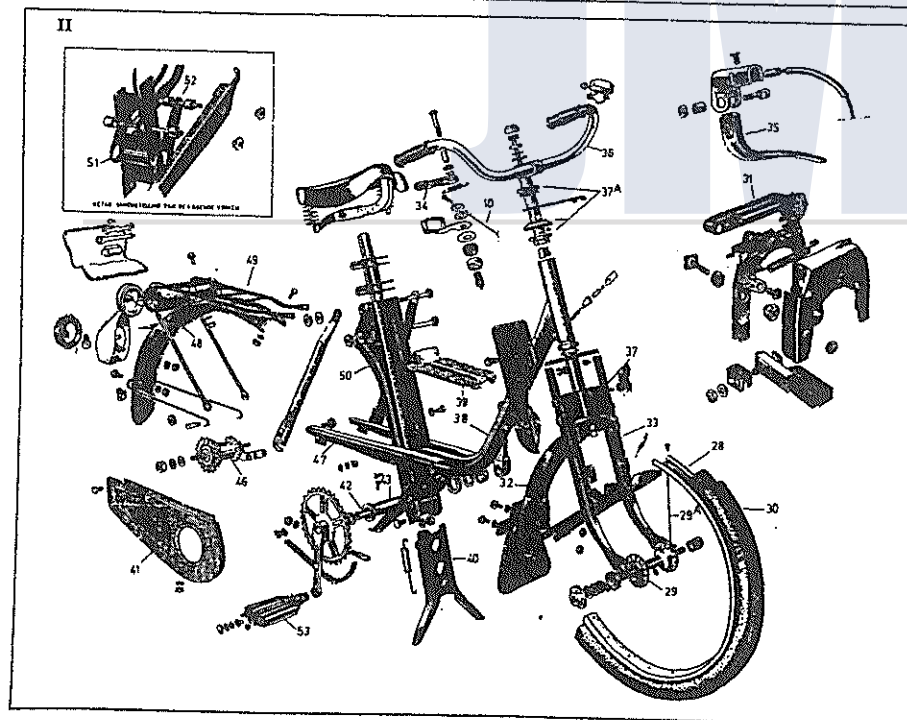
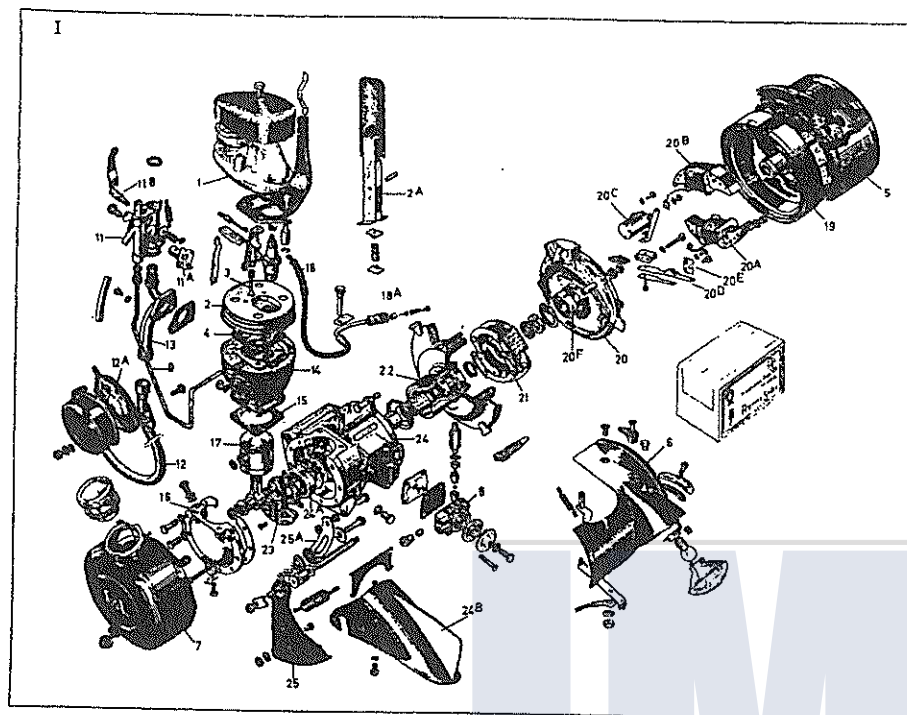
Montage

Breng het luchtfilterhuis 099 10 op zijn plaats

Let op dat de rubberring 466 07 het luchtfilterhuis 099 10 en de carburateur 830 24 goed afdicht

Druk eventueel de luchtfilterkap 250 77 op het luchtfilterhuis en draai het geheel vast met de zeskante bout 075 89

Met 9 mm sleutel



Demontage

Verwijder de zeskante moer 079 11. Licht de luchtfilterkap 250 51 en het luchtfilterhuis 836 37 in één handgreep rechtstandig omhoog. (De luchtfilterkap kan nu gemakkelijk verwijderd worden, waardoor het filter zichtbaar wordt)

Montage

Breng het luchtfilterhuis 836 37 over het draadeind 075 57 op zijn plaats

Druk eventueel de luchtfilterkap 250 51 op het luchtfilterhuis en draai het geheel vast met de zeskante moer 079 11

Met 9 mm T-sleutel

Denk om de rubber afsluitring 446 07 aan de onderzijde

Let er op, dat de rubberring 446 07, het luchtfilterhuis 836 37 en de carburateur 830 24 goed afdicht. In geval de afstandbus 040 64 van zijn plaats gegaan is, schuif deze dan eerst over het draadeind 075 57

Met 9 mm T-sleutel

Demontage

Volg eerst voorschrift 1

Verwijder eerst het kartelmoertje A. 146 boven op de bougie 773 00. Trek de bougiekabel 852 51 rechtstandig omhoog over het draadeinde van de bougie.

Schroef de bougie uit de cilinderkop 830 27.

Draai de vier kopbouten 075 46 enkele slagen los. Daarna elke bout geheel losdraaien. Licht de cilinderkop 830 27 (waarop de motorlichter zit) rechtstandig omhoog en leg deze op de werktafel.

Verwijder dan van de cilinderkop de decompressiestang 030 81, de trekveer 220 89 en de kleplichter 030 82.

Licht nu de motorlichter 836 39 omhoog uit de cilinderkop.

Verwijder tenslotte de vier kopbouten 075 46, de vier afstandbussen 041 01, de vier sluitringen 084 58 en de bevestigingsbeugel 031 54.

Montage

Breng eerst de vier sluitringen 084 58 op hun plaats. In dezelfde gaten van de cilinderkop worden de vier afstandbussen 041 01 geplaatst. Zie verder fig. 33. Haal de bevestigingsbeugel (1) 031 54 door het niet-ronde gat in de motorlichter (2). Zet dan de motorlichter met beugel in de twee kleine gaatjes op de cilinderkop.

Breng de vier kopbouten 075 46 door de gaten van de motorlichter en de afstandbussen.

Plaats vervolgens de kleplichter (3) 030 82.

Breng dan de decompressie veer (4) 220 89 op z'n plaats, zodanig dat het

Met 21 mm pijpsleutel.

Met 9 mm T-sleutel

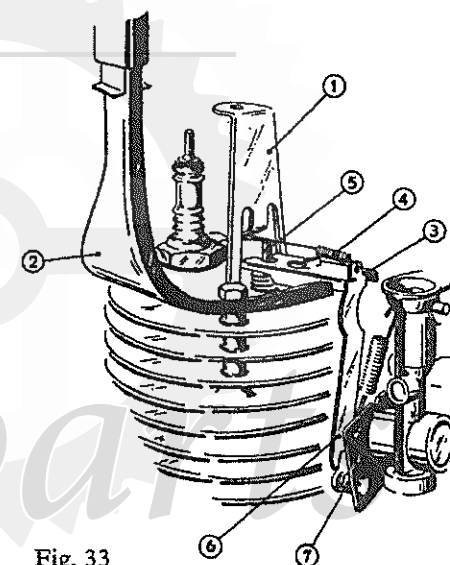


Fig. 33

Er is maar één manier mogelijk, nl. de handgreep naar rechts (gezien als men voor de Solex staat).

Druk deze met de hand naar beneden en monteer met de 9 mm T-sleutel.

Zijkanten naar beneden; diepe inkeping naar voren liggend over de zeskante messing regelmoer 083 35.

Het lange eind met het haakje omhoog halen achter de omgezette uitsparing

lange eind in de gleuf van de klepsteel (5) 000 49 ligt.

Neem vervolgens de decompressiestang (6) 030 81 en haak deze met het oogje door het haakje van de decompressie-veer 220 89.

Breng de complete cilinderkop met de daarop voorgemonteerde motorlichter op de cilinder. De decompressiestang 030 81 dient rechtstandig naar beneden tussen de carburateur en de cilinder te lopen. Het uiteinde (vorkje) valt nu in het sleufje van de smoorklep (7) 864 45. Draai de kopbouten 075 46 diagonaals-gewijs geheel vast.

Breng het oogje van de bougiekabel over de bougie en schroef het kartelmoertje A.146 vast.

Controleer of de decompressiestang juist gemonteerd zit door het gashandle in te knijpen.

Volg verder voorschrift 1.

N.B. De koppakking 144 18 moet altijd na demontage van de cilinderkop vernieuwd worden.

Let hierbij op, dat de gaten van de pakking corresponderen met de gaten van de cilinder.

van de bevestigingsbeugel 031 54. De gleuf dient gericht te zijn op de bougie. Gebruik hiervoor zonodig een kleine schroevendraaier.

Stuk voor stuk, steeds een paar slagen tegelijk.

De stang moet nu omhoog gaan.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1 en 2.

Verwijder dan het handvat 752 07.

De ontkoppelingsbeugel 031 55 even indrukken en de borgpen 000 63 eruit drukken.

Daarna kan men de ontkoppelingsbeugel 031 55 van de kale motorlichter 060 95 schuiven.

De volgende onderdelen komen hierdoor vrij: één bladveer 220 91; één drukveer 220 90; twee veerplaten 277 11.

Montage

Leg eerst één veerplaat 277 11 op de bodem van de ontkoppelingsbeugel 031 55 (beugel op z'n kop houden).

Nu de drukveer 220 90 op de veerplaat aanbrengen.

Dan de tweede veerplaat op de drukveer plaatsen.

Steek de kale motorlichter 060 95 met het U-vormige uiteinde in de ontkoppelingsbeugel en duw deze tegen de veerplaat aan; draai vervolgens het geheel om.

Hierna de bladveer 220 91 van onder af inbrengen en zover doorschuiven, totdat de gaten in ontkoppelingsbeugel, bladveer en sleufgat in motorlichter met elkaar corresponderen. Nu de borgpen 000 63 inbrengen en zorgen dat de uiteinden gelijk liggen met buitenkant van ontkoppelingsbeugel. Als laatste het handvat 725 07 over de ontkoppelingsbeugel schuiven.

Volg verder voorschrift 2 en 1.

630 57 VOORSCHRIFT 2A
(na motornummer 491 000)

Omhoog trekken en van de metalen ontkoppelingsbeugel 031 55 afschuiven.

Kan geschieden met een dun langwerpig voorwerp (bijv. spijker).

Vlakke kant veerplaat tegen de naar binnen omgezette lippen van geleide beugel.

Zorg ervoor dat de veer over de nok op de veerplaat valt.

De nok van de veerplaat moet in het uiteinde van de veer vallen.

De over de gehele lengte open kant van de ontkoppelingsbeugel is gericht naar de kant van het niet ronde gat in de kale motorlichter 060 95.

De beide uiteinden van de bladveer tegen bodem U-profiel motorlichter.

Let op dat de borgpen 000 63 er niet uitvalt.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1.

Verwijder dan de ontstoringkap 852 33.

Schroef de bougie er uit.

Draai de kopbouten 075 76 (vier stuks) enkele slagen los. Daarna elke bout geheel losdraaien.

Licht de cilinderkop 830 18 (waarop de motorlichter zit) rechtstandig omhoog en leg deze op uw werktafel.

Verwijder de decompressiestang 030 81, de trekveer van de decompressiestang 893 03 en de kleplichter 030 82. Licht de motorlichter omhoog uit de cilinderkop en verwijder tenslotte de kopbouten 075 76 (vier stuks), de vier afstandbusjes 040 77 en de vier veren 220 61.

Er blijven dan nog over: vier sluitringen 084 58 uit de cilinderkop en vier sluitringen 084 19, welke gemonteerd zaten onder de kop van de bouten.

Montage

Breng eerst de sluitringen 084 58 (vier stuks) op hun plaats. In dezelfde gaten plaatst u vervolgens de vier veren 220 61, waarin de vier afstandbusjes 040 77 worden gelegd.

Maak nu de kopbouten 075 76 compleet door de sluitringen 084 19 (vier stuks) onder de koppen van de bouten te schuiven. Neem dan de kale motorlichter en plaats deze op de veren.

Breng vervolgens de complete kopbouten (dus met ring) in de afstandsbusjes. Plaats dan de kleplichter 030 82.

Trek deze rechtstandig, in de lengterichting van de bougie, naar voren.

Stuk voor stuk. Gebruik hiervoor de 9 mm T-sleutel.

Er is maar één manier mogelijk nl. de handgreep naar rechts (gezien staande voor de Solex) en met de uitsparing naar achteren.

Druk deze met de hand naar beneden. Zijkanten naar beneden; diepe inkeping naar voren liggend over de zeskante messing regelmoer 083 35. De stiftbout 075 58 dient als scharnier voor de kleplichter.

(vervolg)

Breng dan de decompressievel 893 03 over het draadeind 075 57, zodanig dat het lange einde in de gleuf van de klepsteel 000 49 ligt.

Neem de decompressiestang 030 81 en haak deze met het oogje door het haakje van de decompressievel 893 03.

Breng nu de complete cilinderkop met de daarop voormonteerde motorlichter op de cilinder. De decompressiestang 030 81 dient rechtstandig naar beneden tussen de carburateur en de cilinder te lopen. Het uiteinde (bekje) valt nu in het sleufje van de smoorklep 864 45.

Draai tenslotte de kopbouten 075 76 diagonaalsgewijs geheel vast.

Controleer nu nog even of de decompressiestang juist gemonteerd zit door het gashandle in te knijpen.

Volg verder voorschrift 1.

Haakje omhoog.

De gleuf dient gericht te zijn op de bougie. Gebruik hiervoor zonodig een kleine schroevendraaier.

Stuk voor stuk steeds een paar slagen tegelijk.

De stang moet dan omhoog gaan.

N.B. De koppakking 144 18 moet altijd na de montage van de cilinderkop vernieuwd worden. Let hierbij op, dat de gaten van de pakking corresponderen met de gaten van de cilinder.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1 en 2.

Demonteer dan de regelmoer 083 35 en verwijder de klepveer 220 83. De klep kan nu vrijkomen.

Indien de klep door koolaanslag in de kop vastzit, dan eerst deze aanslag op de klep verwijderen.

Montage

Breng de decompressieklep 000 49 in het klepgeleidergat.

Schuif de klepveer 220 83 over het draadeinde van de klep. Draai de veer vast met de regelmoer 083 35, zodanig diep, dat straks bij het monteren van de kleplichter 030 82 deze horizontaal komt te liggen.

Volg verder voorschrift 2 en 1.

N.B. Stel de klep af volgens de voorschriften uit het hoofdstuk IIA-b: Onderhoud motor.

Met 9 mm T-sleutel

De klep met de vinger eruit drukken.

Met het draadeind naar boven. Druk de klep met de vinger in de kop aan en houd deze met de wijsvinger tegen.

Zeskant van de moer naar boven.

De zijanten van de regelmoer moeten zodanig gericht zijn, dat de kleplichter er over heen kan schuiven.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1 en 2.

De koppakking ligt nu bloot, hetzij op de cilinder 098 94, hetzij tegen de onderkant van de cilinderkop 830 27.

Verwijder deze pakking en maak de aanlegvlakken goed schoon.

Gebruik zonodig een mesje en staalborsteltje. Voorzichtig, opdat de vlakken niet beschadigd worden door krasen e.d.

Montage

Breng een nieuwe koppakking op zijn plaats.

Volg verder voorschrift 2 en 1.

Let op het corresponderen van de gaten.



Demontage

Verwijder de rubber klemstrippen 791 07 (twee stuks).

Licht hierna het vliegwieldeksel van zijn plaats.

In horizontale richting naar u toe.

Montage

Breng het vliegwieldeksel over het vliegwiel 881 18 op zijn plaats.

Zet het deksel nu vast met de rubber klemstrippen.

Let erop dat de luchtspleet voor de koeling naar boven gericht is.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5.

Verwijder dan de zeskante moer 079 11. Licht de beschermkap rechtstandig omhoog.

Trek dan de bougiekabel uit de sleuf. Maak nu het achterlichtsnoer 883 83 van de beschermkap los door voorzichtig de oogkabelschoen 35 031 002 van onder de koperen veerstrip 276 72 te lichten.

Met 9 mm T-sleutel.

Voorzichtig en let erop dat de rand van de beschermkap onder de tankrand geschoven zit.

Montage

Maak eerst de aansluiting van het achterlichtsnoer 883 83 vast aan de lichtkap.

Zet de lichtschakelaar in de uit-stand en neem de beschermkap en breng deze op zijn plaats door hem over het draadeind 075 75 en gelijktijdig onder de tankrand te schuiven.

Draai het geheel vast met de zeskante moer 079 11.

Volg verder voorschrift 5.

Het oogkabelschoentje 35 031 002 voorzichtig daaronder aanbrengen, zodanig dat het gat over het uitstekende driehoekje van de strip valt.

Druk hierbij de bougiekabel in de sleuf.

Deze moer licht aandraaien.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5 en 6.

Om de tank te kunnen verwijderen, dient de nippel van de tankleiding naar de brandstofpomp 864 43 los gemaakt te worden.

De tank is opgehangen met drie bouten, waarvan twee lange 076 03 en één korte 075 13. De bout 076 03 achter de cilinder dient alleen maar losgedraaid te worden. Begin hiermee.

Verwijder dan de onderste tankbout, waardoor tevens de klembeugel 031 44 van de grote brandstofleiding vrijkomt (en het daaronder liggende veerringetje 445 88) en daarna ook de voorste tankbout.

Maak tenslotte het rubber overloopslangetje 040 93 tussen carburateur en tank los en trek de tank naar u toe.

Montage

Breng de tank op zijn plaats.

De onderste tanklip komt boven de brandstofleiding te liggen. Zonodig de leiding iets laten zakken of stijgen. Draai in dit geval de nippel 088 09 even los.

Druk de tank zover aan, dat de gaten van de tanklippen corresponderen met de bevestigingsgaten in het carterdekseel.

Vervolgens de nippel 088 02 enige slagen vastdraaien, zodat de leiding gericht ligt. Dan de tankbouten indraaien en vastzetten (de lange komt onder) te beginnen met de onderste.

Gebruik de 9 mm steeksleutel.

Draai hiertoe voorzichtig de onderste nippel van de benzineleiding 088 02 uit de brandstofpomp.

Gebruik weer het 9 mm steeksleuteltje en draai achter de cilinder om. Zet de motor even op de band.

Gebruik de 9 mm T-sleutel en til nu de motor van de band.

Ook hier T-sleutel gebruiken; let op het veerringetje 445 88 onder de kop.

Let erop dat bij de achterste tankbout de platte ring en de verende ring op de tanklip komen te liggen. De nippel 088 02 zover mogelijk naar het pomphuis geschoven.

De tankleiding vanzelfsprekend in het onderste gat van de pomp.

Met de vingers.

Liggen de gaten goed tegenover elkaar? Denk aan de klembeugel 031 44 en de verende ring 445 88 onder de kop van de bout.

Motor optrekken bij de onderste!

De nippel nu eerst geheel vastdraaien, daarna de voorste tankbout.

Draai vervolgens de achterste tankbout geheel vast.

Zet tenslotte nog het overloopslangetje vast aan de carburateur.

Volg verder voorschrift 6 en 5.

Motor weer op de band zetten en beginnen met een schroevendraaier. De laatste slagen met een steeksleuteltje 9 mm (om de cilinder heen).

Vergeet niet, indien nippel 088 09 is losgedraaid, deze weer vast te draaien.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6 en 7.

Draai nu de bovenste pompnippel 088 02 geheel los.

Om de brandstofleiding 115 52 te kunnen wegdrücken, dient ook de aansluitnippel aan de carburateur 088 09 enigszins losgedraaid te worden.

Verwijder de brandstofleiding uit de pomp.

Demonteer het pompdeksel 475 20 door de bout 075 13 geheel los te draaien.

Verwijder het nylon pompfilter 475 19.

Demonteer het draadeind 075 75 uit het pomphuis 836 25.

Draai de pompschroeven 076 12 geheel uit.

Er komt dan vrij: het pomphuis 836 25; het membraan 144 01; de nylon pompbodem 144 21.

Montage

Breng de nylon pompbodem 144 21 op zijn plaats.

Neem vervolgens – om het membraan 144 01 goed op zijn plaats te brengen – het pomphuis 836 25 in de hand en plaats het membraan op het huis.

Breng nu, om de juiste ligging van het membraan te verzekeren, de twee bovenste schroeven 076 12 alvast door de gaten. Plaats dan het pomphuis en het membraan en draai de bovenste twee pompschroeven 'los-vast' aan.

Vervolgens de onderste twee pompschroeven 076 12 'los-vast' aandraaien en tenslotte diagonaalsgewijs alle vier de schroeven vastzetten.

Draai het draadeind 075 75 boven in het pomphuis vast.

Met 9 mm T-sleutel

Gebruik weer de 9 mm T-sleutel en let op het koperen ringetje 084 33 onder de kop van de bout.

Gebruik het 9 mm steeksleuteltje en let op het koperen ringetje 084 33.

Gebruik een schroevendraaier.

Let hierbij op, dat de bolle kant tegen het carter komt. Het smalle einde vanzelfsprekend boven.

Let erop, dat de vorm van het membraan overeenkomt met de vorm van het pomphuis.

Gebruik de schroevendraaier.

Vast is vast, dus niet al te hard aandraaien, anders breken de koppen.

Gebruik het 9 mm steeksleuteltje en denk om het koperen ringetje 084 33.

(vervolg)

POMPHUIS

836 25

VOORSCHRIFT 8

Breng het nylon pompfilter 475 19 op zijn plaats.

Monteer het pomphuis af door het pompdeksel 475 20 met de bout 075 13 vast te draaien.

Breng nu de brandstofleiding in het bovenste gat van het pomphuis en draai de aansluiting dicht met de nippel 088 02.

Tenslotte de nippel 088 09 (aan de carburateur) vastzetten. De motor is dan voor afmonteren gereed.

Volg verder voorschrift 7, 6 en 5.

Uitsparingen over de schotjes in het pomphuis!

Ook hierbij onder de kop het koperen ringetje 084 33 plaatsen.

Doe dit kalm en voorzichtig met de 9 mm steeksleutel.

VOORSCHRIFT 8A**Demontage**

Volg eerst voorschrift 5, 6, 7 en 8.

Draai de borgschroef 076 17 geheel uit. Keer het pomphuis om, er rolt dan een glazen kogeltje 791 17 uit.

Licht nu de kogelzitting 819 07 eruit. Er komt dan wederom een kogeltje 791 17 vrij. Tenslotte nogmaals een kogelzitting 819 07 verwijderen.

Montage

Monteer in volgorde: kogelzitting 819 07; kogel 791 17; kogelzitting 819 07; kogel 791 17.

Draai als laatste de borgschroef 076 17 op zijn plaats.

Volg verder voorschrift 8, 7, 6 en 5.

POMPKOGELS

791 17

(na motornummer 491 000)

Gebruik een schroevendraaier.

Met dunne haaknaald.

Hiervoor steeds nieuwe monteren.

BRANDSTOFLEIDING

115 52

VOORSCHRIFT 9**Demontage**

Volg eerst voorschrift 5, 6 en 7.

Draai vervolgens de nippel 088 02 geheel los; idem nippel 088 09 aan de carburateur.

Trek voorzichtig de leiding uit de pomp en beweeg deze vervolgens rechtstandig naar beneden, los uit de carburateur 830 24.

Montage

Breng de benzineleiding op zijn plaats.

Zet de leiding vast door de nippels 088 02 en 088 09 vast te draaien. Volg verder voorschrift 7, 6 en 5.

Gebruik de 9 mm steeksleutel.

De leiding zit ruim 5 cm diep in de carburateur en wordt afgedicht door een nylon tonnetje 040 58, dat in de carburateur kan achterblijven.

Begin, met een heen en weer gaande beweging, bij het lange einde in de carburateur (ca. 5 cm), beschadig de nylon ring niet. Ga verder tot het moment waarop de beide uiteinden van de leiding zonder verbuiging in de gaten gericht liggen.

Met 9 mm steeksleutel.

VOORSCHRIFT 10

Demontage

Duw de gashandletrekstang uit de sleuf in het gat van het gashandle 836 40.

Draai de stelnippel 088 13 los. Verwijder het trekveertje 220 64. Haal de stang vervolgens uit het oogje van de smoorklep 864 45.

Montage

Breng eerst het haakje van de stang in het gaatje van de smoorklep 864 45.

Breng vervolgens de stang in het gat van de gashandle 836 40. Draai de stelnippel 088 13 op de stang en schuif de nippel met de platte kant in de sleuf van het gashandle.

Haak de trekveer 220 64 om de stang en het uiteinde van de dopmoer 082 39. Buig tenslotte de beide veeruiteinden dicht.

GASHANDLETREKSTANG 090 18 (na motornummer 491 000)

Met de vingers.

Dit gaat het eenvoudigst, indien de stang in horizontale stand wordt vastgehouden.

Van voor naar achteren inhaken.

Houd de stang horizontaal.

Gebruik hiervoor een punttangetje.

GASHANDLETREKSTANG

090 13

VOORSCHRIFT 10A

(tot motornummer 491 000)

Demontage

Druk het rubber van de gashandletrekstang uit zijn sponning.

Haal de stang iets naar voren en verwijder het trekveertje 220 64.

Haal de stang vervolgens uit het oogje van de smoorklep 864 45.

Naar beneden.

Dit gaat het eenvoudigst, indien de trekstang in horizontale stand wordt vastgehouden.

Montage

Breng eerst het haakje van de gashandletrekstang in het oogje van de smoorklep 864 45.

Breng vervolgens de stang in het gat van de gashandle 060 48.

Zet gelijktijdig de veer 220 64 in het uiteinde van de dopmoer 082 38 en in de bocht van de gashandletrekstang.

Druk tenslotte het rubber van de gashandletrekstang in zijn sponning.

Van voor naar achter.

Houd de stang horizontaal.

N.B. Nieuwe stangen worden geleverd zonder haakje aan het uiteinde. Deze zelf met behulp van een tangetje ombuigen. Indien dit voor de juiste stand noodzakelijk is, moet het stuur hoger of lager geplaatst worden.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10 en 1.

Draai dan de nippel 088 09 van de carburateur geheel los.

Draai de aansluitnippel 088 10 van de carburateur enige slagen los.

Licht de decompressiestang 030 81 uit de trekveer 220 89.

Maak de overloopslang 040 93 los van de carburateur.

Licht de carburateur nu rechtstandig omhoog.

Montage

Plaats de carburateur 830 24 over het opstaande inlaatpijpje van het spruitstuk 883 74.

Tik hem voorzichtig goed aan.

Zet de nippel 088 10 vast. Breng vervolgens de benzineleiding 115 52 in de carburateur (ca. 5 cm) en zet de nippel 088 09 vast.

Monteer dan de decompressiestang 030 81.

Volg verder voorschrift 10 en 1.

Gebruik een 14 mm steeksleutel.

Tik zonodig de carburateur los met een plastic hamer.

Het benzine-overlooppijpje richting tank.

Gebruik bijvoorbeeld een houten hamersteel. Hij moet a.h.w. 'er overheen zakken'.

Het inlaatpijpje van het spruitstuk moet geheel in de carburateur aansluiten.

Let er op dat de nylon afdichtring 040 59 niet scheef zit.

Met de 14 mm steeksleutel.

Let op het nylon tonnetje 040 58.

Van onderen in de groef van de smoorklep 864 45 en van boven vastgehouden door de trekveer 220 89 (haakje omhoog).

Demontage

Volg eerst voorschrift 10, 1 en 11.

Licht dan als de carburateur 830 24 voor u op tafel ligt, de trekveer 220 85 van zijn plaats en verwijder de smoorklep.

Montage

Plaats de smoorklep in de carburateur.

Haak het veertje 220 85 door het gaatje van de smoorklepplaat en daarna in de inkeping van de carburateur.

Volg verder voorschrift 11, 10 en 1.

Er is maar één manier mogelijk.

PB
parts

Demontage

Volg eerst voorschrift 10, 1 en 11.
Om de chokeklep te kunnen verwijderen moet de chokehandle 031 15 uit z'n vergrendeling gelicht worden. Dit wordt bereikt door de carburateur op de veer naar beneden te drukken. Druk vervolgens de chokeklep uit zijn plaats en verwijder de borgveer 50 044 926, hierna de veer 220 08 en tenslotte de ring 084 59.

Montage

Monteer de chokeklep eerst voor, door de ring 084 59 over de dunne as te schuiven. Vervolgens de veer 220 08 en het geheel te borgen met de borgveer 50 044 926.

Schuif de samengestelde chokeklep in de carburateur.

De carburateur dan op de veer op de tafel drukken en de chokeklep vergrendelen met de chokehandle 031 15.

Volg verder voorschrift 11, 10 en 1.

Dit gaat wat moeilijk; gebruik indien mogelijk een klein punttangetje.

Niet aan de kant van de benzinesproeier inbrengen!

Chokehandle naar boven gericht.

Demontage

Draai de onderste bevestigingsbout 076 03 aan het voorspatbord enige slagen los en draai hierna de twee moeren 082 13 (van de lippen aan de zijplaat 276 89) er geheel af.

U houdt over: twee bouten 076 03; twee moeren 082 13; twee veerringen 445 88; twee sluitringen 47 186 060.

Trek de pijp iets opzij uit de gaffel bij het voorspatbord.

Trek met een korte heen en weer gaande beweging de uitlaatpijp naar beneden, zodat de sok (op het uiteinde van de pijp) van de ring van het spruitstuk 883 74 schuift.

Gebruik 9 mm T-sleutel of steeksleutel 9 mm.

Niet te ver heen en weer, daar anders de sok beschadigd wordt.

Montage

Breng de uitlaatpijp op zijn plaats door het sokje aan het uiteinde van de pijp over de ring van het spruitstuk 883 74 te drukken.

Schuif dan de lip met de sleuf (van het geluiddemperhuis) tussen het voorspatbord en de spatlap over de draad van het boutje 076 03. Zet dit boutje vast. Monteer nu de uitlaat van boven vast aan de zijplaat 276 89 met de bouten 076 03 en de moeren 082 13.

Met korte heen en weer gaande beweging.

Met steeksleutel 9 mm.

Let hierbij op het volgende: bout 076 03 moet van binnenaf aangebracht worden door gat zijplaat en lip uitlaatpijp; sluitring 47 186 060, veerring 445 88 en moer 082 13 van buitenaf aanbrengen.

Druk de boutjes aan de achterzijde in de zijplaat en draai de moeren met een 9 mm T-sleutel aan. Houd bij het vastdraaien zonnodig de kop van de bout vast met een steeksleuteltje 9 mm.

Demontage

Volg eerst voorschrift 12.

Het deksel kan van de uitlaat losgenomen worden door rondom met een hamer op de rand te tikken, waardoor het deksel van het huis afschuift.

Montage

Het deksel in de juiste stand plaatsen, zodat de lip op het huis in de uitsparing van het deksel valt. Nu met een hamer rondom vlak op het huis aantikken. Daarna de rand op drie plaatsen iets omzetten om het losraken te voorkomen.

Volg verder voorschrift 12.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10, 1, 12 en 11. Draai de bevestigingsbouten 076 13 aan het spuitstuk geheel uit. U houdt dan over: twee veerringen 445 88; twee bouten 076 03 en één spuitstukpakking 144 04.

Montage

Leg een nieuwe spuitstukpakking 144 04 op het vlak van het spuitstuk. Breng de twee bevestigingsbouten 076 03 met onder de kop de veerringen 445 88, door de twee gaten. Plaats het geheel tegen de cilinder en draai de bouten 076 03 geheel vast. Volg nu voorschrift 12, 11, 10 en 1.

Gebruik 9 mm steeksleutel.

Let erop dat de gaten corresponderen.

De pakking blijft dan mooi op zijn plaats liggen.

Eerst met de vingers, dan met de 9 mm steeksleutel.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6, 7, 9, 10, 1, 2 (tot: Verwijder dan van de cilinderkop, enz.), 4, 12 en 13.

Draai de vier voetmoeren 082 13 geheel los.

Licht de cilinder dan rechtstandig omhoog.

Gebruik de 9 mm steeksleutel en let op de vier veerringen 445 88.

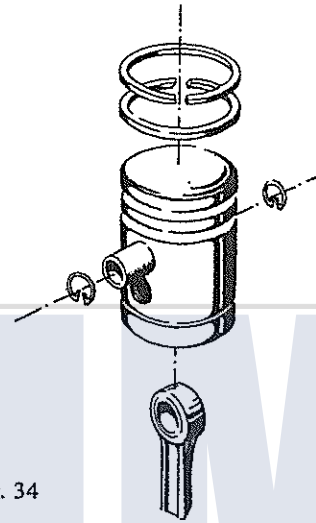


Fig. 34

Voorzichtig! Door de cilinder heen en weer te bewegen kan deze licht over de zuigerveren heen zakken.

Druk hierbij de zuigerveren met vinger en duim zo diep mogelijk in de sponningen. Vanzelfsprekend moeten de gaten van de cilinder naar het stuur gericht zijn.

Met 9 mm steeksleutel.

Natuurlijk eerst even de veerringetjes 445 88 aanbrengen.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Verwijder dan van de cilinderkop, enz.) 4, 20, 10, 13, 5, 6, 7 en 14.

Verwijder nu de pakking door hem los te maken en hierna rechtstandig omhoog over de tapeinden 075 21 en de zuiger 898 24 te schuiven.

Gebruik zonodig een mesje.

Montage

Breng de nieuwe pakking op zijn plaats door hem over de zuiger 898 24 en de tapeinden 075 21 te schuiven.

Volg verder voorschrift 14, 7, 6, 5, 13, 10, 9, 4, 2 (vanaf: Breng de complete cilinderkop, enz. 1) en 1.

Montage

Plaats een nieuwe cilindervoetpakking 144 03 op het carter, nadat voet- en cartervlak gereinigd zijn.

Draai, alvorens de cilinder te monteren, de zuigerveren 220 60 en 220 34 zodanig, dat de sloten van deze zuigerveren (dat zijn de uiteinden) tegenover elkaar komen te liggen (dus niet boven elkaar). Smeer de zuiger met motorolie in. Plaats dan de cilinder over de zuiger (fig. 34).

Zet nu de cilinder met de vier moeren 082 13 kruislings vast.

In het geval dat het carterdeksel is los geweest, moeten nu de twee moeren aan de carterdekselzijde even worden losgedraaid, vervolgens de acht carterdekselbouten sterk worden aangedraaid en daarna moeten de twee moeren weer worden vastgedraaid.

Volg verder voorschrift 13, 10, 9, 12, 7, 6, 5, 4, 2 (vanaf: Breng de complete cilinderkop, enz. 1) en 1.

¹ Indien de cilinderkop uit elkaar gevallen is, begin dan bij het begin van dit voorschrift.

¹ Indien de cilinderkop uit elkaar gevallen is, begin dan bij het begin van dit voorschrift.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 7, 10, 12, 14, 15 en 8 (tot: Demonteer het pompdeksel, enz.)

N.B. Aan de cilinder 098 94 blijft dus nog gemonteerd zitten:

- het spruitstuk 883 74
- de carburateur 830 24 met de brandstofleiding 115 52
- de cilinderkop

Draai de twee carterbevestigingsbouten 075 40 (de bovenste) en de zes bouten 075 10 geheel los.

Verwijder dan het deksel.

Montage

Reinig het carter en het deksel van oude pakkingresten.

Smeer het carterdeksel zuinig in met vloeibare pakking.

Leg een papieren carterdekselpakking 144 14 tegen het carterdeksel en smeer dit zuinig in met vloeibare pakking.

Breng drie of vier stuks bevestigingsbouten door de gaten (de lange boven!).

Breng het carterdeksel met de carterdekselpakking nu tegen het carter en draai de bevestigingsbouten los-vast aan. (Dit staat in verband met het feit, dat het carterdeksel vlak moet komen te liggen op de plaats waar de voetpakking komt. Het stevig vastzetten doen we straks, als de cilinder gemonteerd wordt).

Volg verder voorschrift 15, 14, 8 (vanaf: Breng nu de brandstofleiding in het bovenste gat, enz.), 12, 10, 7, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Gebruik de 9 mm T-sleutel en let op de stalen sluitringetjes 084 25.

Voorzichtig! Geen krassen maken.

Gebruik hiervoor een tube.

De pakking blijft nu mooi op zijn plaats liggen.

Gebruik een 9 mm T-sleutel.

Voor het geval het papier aan de bovenkant iets over de randen uitsteekt, maak dit dan netjes gelijk met behulp van een scheermesje.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 7, 10, 12, 8 (tot: Demonteer het pompdeksel, enz.), 14, 15 en 16.

Draai dan met behulp van het vlieg-wiel 881 18 de zuiger in de bovenste stand. Borg om het bewegen van de zuiger tegen te gaan, de krukas 010 38, met behulp van de blokkeerbout, die in het gat gebracht moet worden dat normaal wordt afgesloten door de bout 075 13.

Alvorens de zeskante moer 082 21 los te draaien, dient u eerst de omgebogen lip van de borgplaat 084 27 te worden recht gemaakt.

Draai de moer 082 21 geheel los en leg deze op de werktafel.

Neem de borgplaat 084 27 en de ring 084 81 weg. Haal nu de zuiger met drijfstaag van de krukas.

De krukpenbus 041 04, die naar alle waarschijnlijkheid wel op de krukpen (van de krukas) is achtergebleven, moet wanneer zij versleten is, heel voorzichtig van de krukpen geschoven worden.

Montage

Schuif de krukpenbus 041 04 op de krukpen en tik hem zeer voorzichtig aan.

Smeer het drijfstaag in met motorolie. Breng dan de zuiger met de drijfstaag op zijn plaats door hem over de krukpenbus te schuiven en schuif vervolgens de opsluitring 084 81 over de krukpen.

Zie hoofdstuk VI, blz. 201.

Demonteer vanzelfsprekend eerst deze laatste bout.

Gebruik hiervoor een schroevendraaier. Gebruik een 14 mm steeksleutel.

Merk de zuiger eerst, zodat u bij montage weet wat de voorkant is.

Deze kan met behulp van een tang met een heen en weer gaande beweging worden afgetrokken.

Zie N.B. (onder aan bladzijde).

Kan nooit missen.

N.B. Tot motornummer 499 880 werd gebruikt krukpenbus 040 27. Let er op, dat de inkepingen naar de kant van de moer wijzen. In plaats van opsluitring 084 81, moet dan gebruikt worden borgring 091 14. Controleer door deze even over de krukpen te schuiven of de inkepingen met de krukpenbus corresponderen, zo niet, dan met behulp van een doorslag de krukpenbus iets verdraaien. Borgring weer wegnemen, nu zuiger met drijfstaag op zijn plaats brengen, borgring 091 14 monteren en verder gaan zoals boven omschreven.

VOORSCHRIFT 17 (vervolg)

Bij een gebruikte zuiger er op letten dat hij in dezelfde richting gemonteerd wordt zoals hij oorspronkelijk zat. Hierna nog de borgplaat 084 27 aanbrengen.

Draai dan de bus en de ringen vast met de moer 082 21.

Zet de lip van de ring 084 27 om.

Verwijder tenslotte de blokkeerbout en dicht het gat af door de bout 075 13 geheel in te draaien.

Volg verder voorschrift 16, 15, 14, 8 (vanaf: Breng nu de brandstofleiding in het bovenste gat, enz.), 12, 10, 7, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

ZUIGER (compl.)

898 24

KRUKPENBUS

041 04

Gebruik altijd een nieuwe. Is deze niet bij de hand, let er dan wel op, dat de lip weer precies zo gebogen moet worden, zoals hij reeds gebogen was. Anders breekt deze af.

Gebruik 14 mm sleutel.

(Zie boven).

Let op het koperen ringetje 084 33 er onder.

ZUIGER

098 89

VOORSCHRIFT 17A

ZUIGERVEREN

220 34 en 220 60

ZUIGERPEN

040 24

DRIJFSTANG

886 30

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 7, 10, 12, 8 (tot: Demonteer het pompdeksel, enz.), 14, 15, 16 en 17.

Verwijder vervolgens de beide zuigerveren 220 34 en 220 60 van de zuiger.

Met de vingers voorzichtig iets open buigen en omhoog schuiven.

Let op de juiste stand van de veer.

Straaks moet deze weer met dezelfde kant naar boven worden aangebracht.

Met een punttang.

Boven een gasvlam de gehele zuiger gelijkmatig verwarmen.

Met een passende pijp. Steun hierbij de drijfstang om verbuiging te voorkomen.

Verwijder de zuigerpenborgveren 220

16. Verwarm de zuiger.

Druk de zuigerpen 040 24 uit het gat.

Montage

Monteer eerst één zuigerpenborgveer 220 16. Vervolgens moet men de zuiger gelijkmatig verwarmen en het kleinste oog van de drijfstang tussen de beide gaten van de zuiger plaatsen. Zuigerpen door de drie gaten duwen en de zuigerpenborgveer weer aanbrengen.

Breng dan de zuigerveer 220 34 in de tweede groef van boven.

Met een punttang. Zorg dat de borgveer goed in de groef ligt.

Veer voorzichtig iets uitbuigen en over de zuiger naar beneden schuiven en in de groef plaatsen.

Idem.

Daarna de zuigerveer 220 60 in de bovenste groef plaatsen.

Volg verder voorschrift 17, 16, 15, 14, 8 (vanaf: Breng nu de benzineleiding in het bovenste gat, enz.), 12, 10, 7, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5 en 6. Draai dan de bout 075 81 (op het carter) zover los, dat de kabel gemakkelijk er onder vandaan gehaald kan worden.

Gebruik 9 mm steeksleutel.

De nylon stroomafnemer 095 03 vervolgens uit de spoelenplaat 883 84 draaien.

Deze zit namelijk enige slagen in het gat gedraaid.

N.B. Zorg er voor dat de contactveer-stroomafnemer 220 87 en de koperen contactpen 47 130 900 in de stroomafnemer blijven zitten.

Montage

Draai de nylon stroomafnemer 095 03 (waaraan de bougiekabel vast zit) in het gat van de spoelenplaat 883 84. Dit moet zeer zorgvuldig gebeuren. Indien de stroomafnemer scheef in de spoelenplaat wordt gedraaid, beschadigt de draad en moet de stroomafnemer vernieuwd worden.

Zorg er voor, dat voor het geval dat de contactveer-stroomafnemer 220 87 en de contactpen 47 130 900 uit de stroomafnemer gevallen zijn, deze weer op zijn plaats gebracht worden.

Let er dan op dat het veertje met de brede kant in het busje van de stroomafnemer komt.

Zet de kabel vast met de bout 075 81.

Denk aan het kousje onder het klemplaatje!

Houd de kabel tussen stroomafnemer en de bout 075 81 kort.

Volg verder voorschrift 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6 en 18.

Verwijder dan de koperen contactpen 47 130 900 en de contactveer-stroomafnemer 220 87.

Draai het messing schroefje 47 309 149 uit de stroomafnemer. *Met schroevendraaier.*

Trek de stroomafnemer van de bougiekabel.

Montage

Duw de stroomafnemer over het uiteinde van de bougiekabel. Draai het messing schroefje 47 309 149 vast.

Breng het contactveertje 220 87 op zijn plaats.

Grootste diameter in gat van de stroomafnemer.

Druk de steel van de koperen contactpen 47 130 900 in het uiteinde van het veertje.

Volg verder voorschrift 18, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Demontage

Trek de bougiekap 852 33 van de bougie.

Draai de bougiekap van de bougiekabel.

Montage

Schroef de bougiekap aan de bougiekabel.

Monteer de bougiekap op de bougie.

In de lengterichting van bougie naar zich toetrekken.

Links om.

Rechts om.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5 en 6.

Alvorens het vlieg wiel te demonteren moet eerst het draaien van dit vlieg wiel worden tegengegaan door de krukas 010 38, waarop het vlieg wiel gemonteerd is, te borgen met behulp van de blokkeerbout die in het gat moet worden aangebracht dat normaal wordt afgesloten door de bout 075 13 (voorzijde carter).

Draai dan de vlieg wielmoer 083 11 geheel los! Het vlieg wiel komt dan vanzelf mee.

Zie hoofdstuk VI, blz. 201.

Demonteer vanzelfsprekend eerst deze bout (met ring).

Gebruik een 14 mm steek- of ringsleutel. Het eerste gedeelte gaat zwaar, dan even licht, daarna het tweede gedeelte weer zwaar; veelal komt het vlieg wiel met een knal los van de krukas.

Montage

Breng het vlieg wiel op zijn plaats.

Draai nu vervolgens de vlieg wielmoer 083 11 goed vast (eerst met de hand). Vergeet niet de blokkeerbout na het vastzetten van het vlieg wiel uit het carter te draaien; deze moet vanzelfsprekend worden vervangen door de bout 075 13 met koperen ring 084 33.

Volg verder voorschrift 6 en 5.

De spie moet in de spiebaan van de krukas vallen.

Gebruik de 14 mm steek- of 14 mm ringsleutel.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6, 18 en 19.
Draai de drie bevestigingsbouten 075 46 geheel uit.
Draai de spindel van de spoelenplaat-trekker op het draadeind van de kruk-as.
Breng de vleugels om de kernen van de spoelen 883 77 en 883 76 en draai nu langzaam naar rechts.

De spoelenplaat komt nu vanzelf naar u toe.

Montage

Blokkeer eerst de krukas met de blok-keerbout in het carter in de plaats van bout 075 13. Schuif de spoelenplaat 883 84 zover mogelijk met de hand over de krukas.
Houd de spoelenplaat in de juiste stand voor montage, zodat de bouten na het opdrukken gemonteerd kunnen worden. Door twee bouten 075 46 in te steken wordt deze plaats bepaald.
Plaats het pijpje over de krukas. Breng vervolgens de spoelenplaat-trekker, die als drukker gaat fungeren op de kruk-as en draai aan de vleugels van de trek-ker tot de spoelenplaat tegen de kop-pelingflens aangedrukt zit (niet te stijf). Zet tenslotte de plaat vast met de drie bouten 075 46.
Volg verder voorschrift 19, 18, 6 en 5.

Met 9 mm sleutel. Twee stuks achter het vlieg wiel en één boven het carter. Zie hoofdstuk VI, blz. 195 en 196.

Let erop, dat bij het aftrekken van de spoelenplaat de krukas niet geblok-keerd mag zijn (demonteer dus eerst de blokkeerbout).

De lichtcontactbout 075 80 glijdt dan door het gat van de koppelingsflens.

Zie hoofdstuk VI, blz. 196.

Met 9 mm T-sleutel of 9 mm steeksleu-tel. Blaas de spoelenplaat schoon.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6 en 19.
Dan de spoel verwijderen door de twee bevestigingsschroeven 47 296 425 ge-heel uit te draaien.
Het oogkabelschoentje aan het einde van het lichtsnoetje zit nog opgesloten achter de kop van de contactschroef 076 16. De contactschroef 076 16 ver-wijderen met een schroevendraaier; zeer waarschijnlijk komt dan ook het nylon isolatiebusje 095 07 mee.
Het oogkabelschoentje kan dan gemak-kelijk verwijderd worden.

Montage

Zet de spoel vast met de twee schroe-ven 47 296 425.
Breng het nylon isolatiebusje 095 07 op zijn plaats.
Steek vanaf de spoelenzijde de contact-schroef 076 16 door het oogkabel-schoentje, vervolgens door het nylon isolatiebusje en breng dit in het nylon kokertje 095 08, dat er vanaf de ach-terzijde van de spoelenplaat werd aan-gebracht.
Draai de schroef door het nylon koker-tje heen met de schroevendraaier (niet te stijf aandraaien).
Volg verder voorschrift 19, 6 en 5.

Gebruik een schroevendraaier en leg de veerringetjes bij de schroeven.

Let op de veerringetjes 47 172 040 on-der de koppen.

Let goed op de vorm en de plaats van de nylon isolatiebusje en leg het kabel-schoentje op het nylon isolatiebusje.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6 en 19.
 Verwijder het moertje 47 058 040 op de condensator 32 076 900 en het daaronder liggend veerringetje 47 172 040.
 Draai dan de schroeven 47 296 425 geheel uit.
 Trek vervolgens de spoel naar u toe.

Montage

Breng eerst de schroeven 47 296 425 door de gaten van de spoel. Plaats dan de spoel tegen de plaat, zodanig dat de lip bij het gat van de stroomafnemer zit.

Draai de schroeven geheel vast.
 Nu het oogkabelschoentje van het snoertje over de condensator 32 076 900, het veerringetje 47 172 040 en weer vastzetten met het moertje 47 058 040.

Volg verder voorschrift 19, 6 en 5.

Gebruik 7 mm sleutel.

Gebruik de schroevendraaier en let op de veerringen onder de kop.

Let op de veerringetjes 47 172 040 onder de koppen.

Met de schroevendraaier.

Licht vastzetten, anders raakt de condensator defect.

Het kabelschoentje hierbij tegen houden, zodat het niet mee kan draaien.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6 en 19.
 Draai het moertje 47 058 040 er geheel af en leg dit met het veerringetje 47 172 040 op de werktafel.
 Verwijder vervolgens het oogkabelschoentje van het draadeind.
 Draai dan de bevestigingsschroef 47 296 408 geheel uit.
 Licht even de condensator voorzichtig een klein stukje uit zijn stoeltje en verwijder hem dan zodanig dat de lip 031 42 zo min mogelijk verbuigt.

Gebruik 7 mm sleutel.

Let op het veerringetje 47 172 040.

Montage

Breng de condensator op zijn plaats. Doe dit zodanig dat de lip 031 42 gelijktijdig over het condensatordraadeind komt te liggen.
 Zet de condensator vast met de schroef 47 296 408.
 Nu het oogkabelschoentje van het ontstekings-snoertje er overheen.
 Vervolgens het veerringetje 47 172 040 en het geheel vast zetten met het moertje 47 058 040.
 Volg verder voorschrift 19, 6 en 5.

*De veerring 47 172 040 er onder!
 Let er op, dat dit oogkabelschoentje de rand van de condensator niet raakt.*

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6 en 19.

Draai het moertje 47 058 040 waarmee het snoetje op de condensator bevestigd zit, er geheel af en leg dit met het veerringetje 47 172 040 op de werktafel.

Verwijder vervolgens het oogkabelschoentje van het draadeind.

Draai dan de twee bevestigingsschroeven 47 296 425 uit het nylon draagstuk 099 07 van de onderbrekerhamer.

Licht de onderbrekerhamer met draagstuk en verbindingsstrip 031 42 voorzichtig uit de spoelenplaat.

Teneinde het geheel te kunnen demonteren, het schroefje 47 296 415 of het moertje 47 058 040 geheel losdraaien. Daarna kan alles uit elkaar worden genomen.

Montage

Eerst de onderbrekerhamer aan het nylon draagstuk (1) 099 07 voormonteren, fig. 35. Let nu goed op:

Neem het nylon draagstuk horizontaal liggend, in de linker hand, zodanig dat:

- a. de platte uitsparing boven ligt
- b. het uitstekende nokje naar voren ligt.

Breng met de rechterhand van rechts komend, de onderbrekerhamer (2) 893 01 in de uitsparing, zodanig dat de gaten corresponderen.

Neem dan de bladveer (3) 893 00 en leg deze op de onderbrekerhamer (zelfde richting, gaten corresponderend).

Breng vervolgens het schroefje 47 296 415 door de gaten (kop aan bovenzijde van het draagstuk).

Nu komt het moeilijkste – breng van onder af de verbindingsbeugel (4) 031 42 met de platte kant over het

Met 7 mm sleutel.

Let op de sluitringetjes 47 186 040.

Gebruik hiervoor schroevendraaier en 7 mm steeksleutel.

Tussen vinger en duim.

Het pertinax klosje naar beneden gericht, en het contactpunt naar rechts gericht.

Het pennetje op uiteinde bladveer naar beneden gericht en liggend op bodem U-profiel in onderbrekerhamer.

(vervolg) ONDERBREKERHAMER

839 01

VOORSCHRIFT 20D

draadeind van het schroefje, waarbij de ingedrukte kant gelijk met de bovenzijde van het draagstuk, dus waar het nokje zit, moet wijzen. Dan het veerringetje 47 172 040 aanbrengen en het geheel vastzetten met het moertje 47 058 040.

Plaats het geheel op de spoelenplaat en zet het draagstukje vast met de twee schroeven 47 296 425.

Gebruik schroevendraaier en 7 mm steeksleutel.

Let erop, dat hierbij het contactpuntje niet klemt onder het vaste contactpunt en dat de ringetjes 47 186 040 onder de kop komen te liggen. Zorg dat de verbindingsbeugel over de condensator komt. De contactpuntjes moeten precies tegenover elkaar liggen.

De beugel mag de buitenwand van de condensator beslist niet raken! (Ook het moertje niet).

Tenslotte het oogkabelschoentje (van het ontstekingssnoetje) over het draadeind van de condensator en het geheel vastzetten met veerring 47 172 040 en moer 47 058 040.

Volg verder voorschrift 19, 6 en 5.

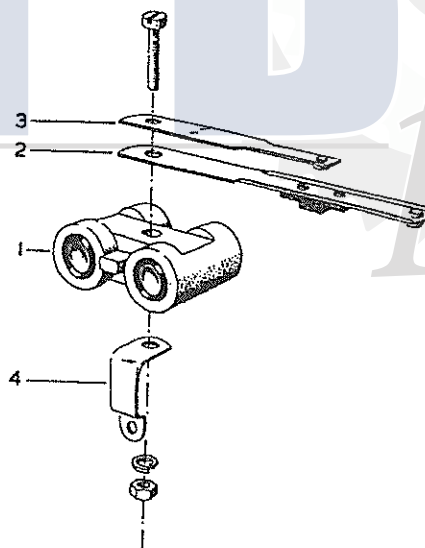


Fig. 35 Het schema van de onderbrekerhamer

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6 en 19.

Draai de twee schroefjes 47 296 408 van de plaat met het vaste contactpunt (aambeeld) geheel eruit.

Gebruik schroevendraaier.

N.B. De excentrische schroef 076 04 voor het stellen van het contactpunt rustig laten zitten.

Montage

Breng het contactpunt 825 23 op zijn plaats.

Zet het geheel niet te vast met de twee schroefjes 47 296 408 voorzien van de ringetjes 47 172 040.

Druk bij het vastdraaien voorzichtig de onderbrekerhamer 893 01 iets van het contactpunt af. Dit om wegdrücken te voorkomen.

Stel de ontsteking af volgens de voorschriften uit het hoofdstuk IIA-c.

Volg verder voorschrift 19, 6 en 5.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6, 18, 19 en 20

Verwijder binnenverring 47 174 350.

Verwarm de spoelenplaat met gasvlam t.p.v. het lager.

Tik de spoelenplaat op een blokje hout, zodat het lager eruit valt.

Met punttang.

Montage

Verwarm de spoelenplaat t.p.v. de lagerboring.

Druk lager in de spoelenplaat.

Afdichting van het lager aan de buitenkant, dus zichtbaar.

Plaats de binnenverring in groef van lagerboring.

Met punttang.

Volg verder voorschrift 20, 19, 18, 6 en 5.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 18, 19 en 20.

Borg eerst de krukas met behulp van de blokkeerbout, die in het gat moet worden aangebracht, dat normaal wordt afgesloten door bout 075 13 (linker voorzijde carter).

Draai de moer 082 34 geheel los en leg deze met de daar achter liggende veerring 446 09 op de werktafel.

Zie hoofdstuk VI, blz. 201.

Gebruik hiervoor een 21 mm pijpsleutel.

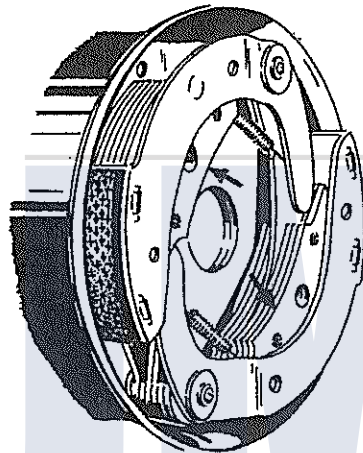


Fig. 36

Neem vervolgens de koppeling uit de trommel door hem eerst met de beide koppelingvoeringen 811 02 van de trommelwand vrij te drukken en dan tenslotte naar voren te trekken, fig. 36.

De koppelingvoeringen 811 02 liggen los (!), voeg deze bij de andere onderdelen (o.a. afstandring 446 25).

Montage

Schuif eerst de afstandring 446 25 over de krukas, daarna de koppeling over de krukas in de trommel.

Vergeet niet de koppelingvoeringen 811 02 op hun plaats te brengen.

Schuif vervolgens de veerring 446 09 tegen de koppeling en zet het geheel vast met de moer 082 34.

Volg verder voorschrift 20, 19, 18, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Zorg, dat die zijde van de koppeling die gemerkt is met O of X zichtbaar is.

Gebruik hiervoor een 21 mm pijpsleutel en blokkeer met de blokkeerbout eerst de krukas.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 18, 19, 20 en 21.

De krukas mag niet geblokkeerd zijn.

Om de rol-unit van de krukas af te kunnen trekken, wordt de roltrekker gebruikt. De middelste pen (met schroefdraad) op het einde van de krukas; de 'klauwen' (twee) in de gaten van de trommel. De grote ring is verschuifbaar en dient om de klauwen op hun plaats te houden.

Draai naar rechts en de rol-unit komt van zelf naar voren.

De ring 446 25 komt ook mee.

Zie hoofdstuk VI, blz. 197.

Montage

Blokkeer eerst de krukas met de blokkeerbout in het carter in de plaats van bout 075 13.

Licht de motor van de band.

Schuif de rol-unit op de krukas.

Druk nu de rol-unit met behulp van de spoelenplaattekker op de krukas aan.

Volg verder voorschrift 21, 20, 19, 18, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Zie hoofdstuk VI, blz. 197.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 18, 19, 20, 21, 22, 7, 8 (tot: Demonteer het pompdeksel, enz.), 10, 12, 14, 15, 16 en 17.

Tik voorzichtig de krukas uit het carter.

Er komt tevens vrij:

- afstandbus voor rol 115 67
- afstandbus in carterhals 040 60.
- schotelring 426 28.

Op de krukas blijft zitten de rubberring 446 30.

Gebruik plastic of houten hamer.

Deze zonodig met de vinger uitnemen.

Door het uittikken van de krukas kan het gebeuren, dat het lager mee naar buitenkomt. In dat geval zie montage van het carterlager (voorschrift 24A).

Montage

Tik voorzichtig de krukas op de kruk-aswang door het carterlager 791 06 in het carter 099 00.

Breng dan de afstandbus 040 60 over de krukas in de carterhals.

Vervolgens de schotelring 426 28.

Tenslotte de hoge afstandbus 115 67.

Gebruik plastic of houten hamer.

Eerst de buitenomtrek met grafietolie insmeren en rubberring 446 30 op krukas oliën.

De omgezette kant moet naar het carter wijzen.

Zonodig voorzichtig tikkend met behulp van hamer of schroevendraaier.

Volg verder voorschrift 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 12, 10, 8 (vanaf: Breng nu de brandstofleiding in het bovenste gat, enz.), 7, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje over de bougiekabel, enz.) en 1.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 18, 19, 20, 21, 22, 7, 8, 10, 12, 14, 15, 16, 23 (waaraan nu gemonteerd de zuiger met drijfslag).

Om het carter te vervangen wordt voor het gemak zowel het carter, als de zijplaten 276 87 en 276 89, waarop het carter gemonteerd is, van de voorvork 895 36 gelicht.

Draai allereerst de moeren 082 13 (de onderstel) geheel los. Verwijder dan ook de boutjes 076 03.

De bovenste moeren 082 13 alleen maar losdraaien (ca. twee slagen).

Licht het geheel rechtstandig omhoog.

Verwijder dan het gele motorspatbordje 883 73 door de veren van de zijplaten los te maken. Leg dit met de veren op uw werktafel.

Demonteer vervolgens de bout 075 83, welke dient voor de bevestiging van de geleidestukken 276 71 aan het carter 099 00, door de moeren 083 25 geheel los te draaien. Leg de vrijgekomen twee bouten 075 83, de twee moeren 083 25 en de twee afstandstukken 040 99 op de werktafel.

Draai nu de moer (1x) 082 37 aan de scharnieras 000 53 geheel los. Verwijder dan de ene zijplaat en trek de andere (met de scharnieras eraan bevestigd) uit het carter.

Verwijder ook uit het carter de beide rubberbusjes 040 21 met de daarvoor en achterliggende ringen 084 23 en 084 22.

Nu komt ook het plastic afdichtstuk 805 45 vrij.

Om het carter 099 00 verder te demonteren eerst verwijderen:

- de blokkeerbout
- 075 81 en 276 70 (de twee onderdelen die de bougiekabel op het carter vastklemmen)

Ook het motorspatbordje 883 73 gaat mee.

Met 9 mm sleutel.

Let op het veerringetje onder de moer.

Indien het motorspatbordje in het midden bevestigd zit aan het carter, schroef dan eerst schroef 47 296 408 met veerring 47 172 040 uit het carter.

c. de twee tapeinden 075 21 in het carter.

d. het carterlager met lagerafdichting.

Montage

Neem het carter en monteer het carterlager met afdichting.

Draai dan de twee tapeinden 075 21 in het carter.

Let er op: geen vuil van de werkbank in het carter!

Vervolgens weer de klemplaat 276 70 en de bout 075 81 indraaien.

Met tapeinddraaier. Deze tapeinden kunnen ook als volgt worden verwijderd: Draai een moertje op het tapeind, zodanig diep, dat er ook nog een veerringetje met nog een moertje op gedraaid kan worden. Houd bij het vastdraaien de onderste met een steeksleuteltje vast en zet de bovenste moer goed aan. Draai dan met het steeksleuteltje aan de onderste moer het tapeind eruit. Zie voorschrift 24A.

Zie voorschrift 24A.

Met tapeinddraaier. Indien dit gereedschap niet aanwezig is, doe dit dan op soortgelijke wijze als bij het demonteren (met twee moertjes en één veerring), echter nu met de bovenste moer erin draaien, zo diep, tot het tapeind stuit.

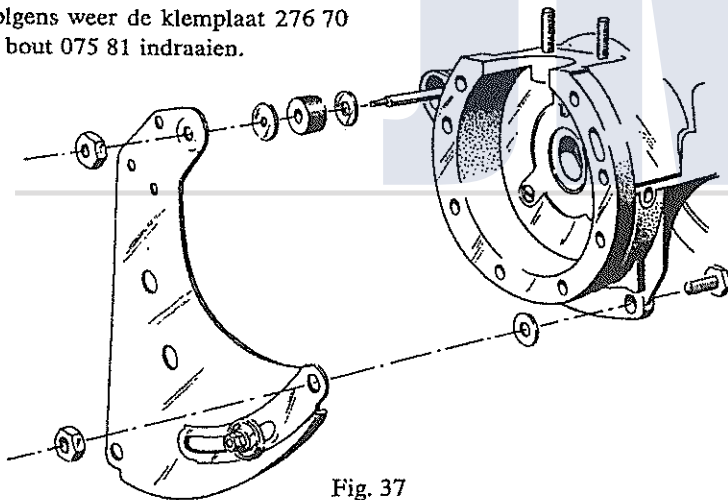


Fig. 37

Monteer nu de zijplaten, te beginnen met die waaraan de scharnieras 000 53 gemonteerd is, aan het carter, zie fig. 37.

Zet deze platen eerst vast aan de scharnieras. Ringen 084 22 (met groot gat) eerst, dan de rubberbussen 040 21, dan de ringen 084 23 (met klein gat), hierna de zijplaten goed vastzetten met de moer 082 37.

Monteer dan de glijdstukken 276 71 vast aan het carter. Hierbij dient de bout 075 83 aan de binnenkant van het carter, het afstandstuk 040 99 tussen glijdstuk en carter, de moer 083 25 aan de buitenzijde te komen.

Plaats het plastic afdichtstuk 805 45 tussen de zijplaten tegen het carter (uitstekende rand naar voren).

Breng vervolgens het motorspatbordje 883 73 aan op het carter.

Plaats nu de zijplaten in de bovenste voorvorksleuven, laat het geheel hierbij langs de voorvorkscheden glijden. De beide borstbouts 075 48 (koppen aan de binnenzijde) rusten in de sleuven. Vervolgens nog de zijplaten aan de onderste beugels vastzetten.

Borg dan de twee scharnierasmoeren 082 37 met zwaluwstaart 276 64 en draai tenslotte de bovenste moeren aan.

Volg verder voorschrift 23, 22, 21, 20, 19, 18, 16, 15, 14, 12, 10, 8, 7, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Let er op, dat de moer zodanig komt te liggen, dat deze in de zwaluwstaart van de borgplaat 276 64 komt.

De veren 52 174 001 met behulp van een tangetje in het gat van de omgezette rand in de zijplaat brengen (met het korte einde).

Eventueel onderste schroef 47 296 408 met veerring 47 172 040 vastzetten.

N.B. De onderste sleuven doen geen dienst.

Let hierbij op, dat de lip van de gootjes aan de buitenzijde komen te liggen.

Demontage

Volg eerst voorschrift 1, 2 (tot: Schroef de bougie uit de cilinderkop, enz.), 5, 6, 18, 19, 20, 21, 7, 8, 10, 12, 14, 15, 16, 23 (waarop gemonteerd de zuiger), 24 (tot: Verwijder nu eerst het gele motorspatbordje, enz.).

Draai de drie schroeven 076 07 geheel eruit, zie fig. 38.

Licht de lagerborgafdichtring 091 18 uit het carter.

Verwarm het carter t.p.v. het lager en tik het verwarmde carter op een houten plankje, zodat het lager er uit valt. Er blijft dan nog over: een afdichtring en een verende ring.

Gebruik een schroevendraaier.

Boven een gasvlam.

Let op: het carter niet beschadigen.

Montage

Verwarm het carter om de lagerboring. Leg eerst de verende ring 091 13 in de lagerboring. Dan de afdichtring 091 08. Nu het lager 791 06 erin schuiven en aangedrukt houden tot het carter is afgekoeld.

Vrij heet.

Met de lipjes naar boven.

Denk aan de uitsparing in de buitenste lagerschaal, deze moet na het inschuiven zichtbaar blijven. Tevens moet het lager zo ingedrukt worden, dat de uitsparing voor één van de drie bevestigingsgaten in het carter komt te liggen.

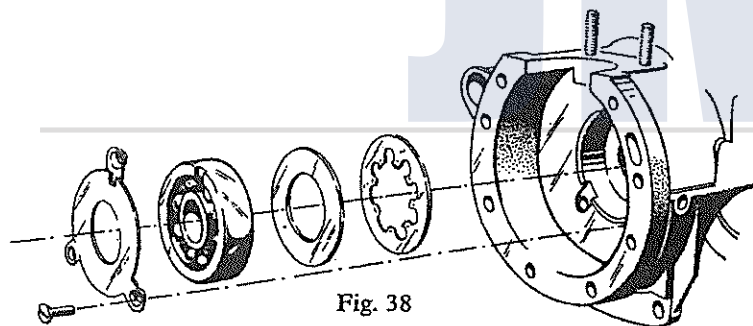


Fig. 38

Nu de afdekplaat 091 18 op het lager leggen.

De doordrukking van één van de lippen moet in de groef van het lager komen te liggen.

Draai de drie schroeven 076 07, nadat de draad met vloeibare pakking is ingesmeerd goed vast.

Borgen met centerpons in de uitsparing van het gat van de lip.

Volg verder voorschrift 24 (vanaf: Breng vervolgens het motorspatbordje, enz.), 23, 22, 21, 20, 19, 18, 16, 15, 14, 12, 10, 8, 7, 6, 5, 2 (vanaf: Breng het oogje van de bougiekabel, enz.) en 1.

Demontage

Volg eerst voorschrift 28.

Verwijder schroef 47 296 408.

Trek de veren 52 174 001 uit de zijplaten en klap het spatbord naar beneden en licht het op.

Met schroevendraaier.

Met tang.

Montage

Haak met het langste veereinde van binnen uit in het gaatje van het spatbord (tweemaal).

Dan de sleuven van het spatbord in verticale stand in het carter brengen over de borst van de bout 075 83.

De veren vastzetten in de zijplaat.

Met tang in het gat van de omgezette rand van de zijplaat.

Met schroevendraaier.

Draai de schroef 47 296 408 (met de veerring 47 172 040 onder de kop) door het gat in de lip van het spatbord in het carter.

Volg verder voorschrift 28.

Indien carter gedemonteerd is en de zijplaten los op de werktafel liggen.

Demontage

Volg eerst voorschrift: 1, 2, 5, 6, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 7, 8, 10, 12, 14, 15, 16 en 24.

Demonteer de scharnieras 000 53 van de zijplaat, waaraan hij nog met een moer vastzit.

Trek het glijdstuk 52 167 501 uit de zijplaat, waardoor tevens het plastic afdichtstuk 52 111 001.

Druk de schotelring 52 147 501 naar binnen en schuif gelijktijdig in achterwaartse richting de schotelring uit het brede gedeelte van de sleuf. Nu komt vrij de veerschotel 52 125 001 en de veer 52 173 501.

Montage

Plaats de veer 52 173 501 in de uitsparing van de zijplaat en daar over heen de veerschotel 52 125 001.

Schuif de schotelring 52 147 501 in het brede gedeelte van de sleuf met de bolle zijde in de richting van de veer. Druk nu de veerschotel naar beneden en schuif de schotelring op zijn plaats voor het gat.

Leg het plastic afdichtplaatje 52 111 001 in zijn uitsparing en schuif nu het glijdstuk 52 167 501 in de sleuf. Het gat in het glijdstuk aan de buitenzijde.

Het glijdstuk nu met kracht tussen de schotelring en veerschotel drukken.

De scharnieras 000 53 aan de zijplaat monteren. Breng hiertoe eerst de ring 084 22 (groot gat) aan, dan de rubberbus 040 21 en de ring 084 23 over de as. Zet deze vast met moer 082 37.

Volg verder voorschrift 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 16, 15, 14, 12, 10, 8, 7, 6, 5, 2 en 1.

Ook de ring 084 23 (met klein gat) komt vrij.

Met een schroevendraaier bijvoorbeeld.

Met een schroevendraaier bijvoorbeeld.

Bij het smalle gedeelte. Geen vet of olie op de glijdstukken gebruiken.

De zijplaten komen straks met de omgezette randen aan de binnenkant. De glijdstukken aan de buitenzijde.

Indien carter gedemonteerd is en de zijplaten los op de werktafel liggen.

Demontage en Montage

Volg eerst voorschrift 1, 2, 5, 6, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 7, 8, 10, 12, 14, 15, 16, 24.

Demonteer de scharnieras 000 53 van de zijplaat, waaraan hij nog met één moer vastzit.

Bekijk de twee platen nu eerst heel goed en let hierbij extra op hoe de glijdstukken 276 71 bevestigd zitten. Dit vergemakkelijkt de voormontage van de nieuwe zijplaten.

Leg dan twee nieuwe zijplaten en twee nieuwe glijdstukken en de tweemaal twee ringen 445 65 en 445 66, die altijd moeten worden vernieuwd, precies zo neer als de te vervangen zijplaten. Zie verder fig. 39.

Ook de ring (klein gat) 084 23 komt vrij.

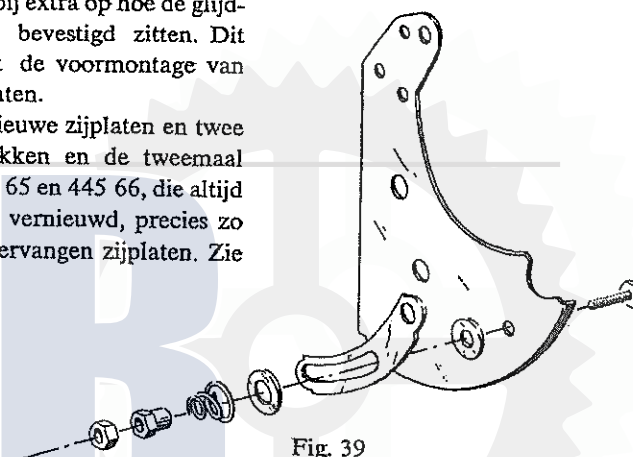


Fig. 39

Haal dan de bevestigingsboutjes en de frictiemoertjes (met veren en straks ook de borgstrippen 276 64 van de oude platen en monteer hiermee de nieuwe glijdstukken aan de nieuwe zijplaten precies zoals ze op de oude gemonteerd zaten.

Denk er aan, dat eerst de ring 445 65 met het kleine gat, met de bolle zijde op de zijplaat komt te liggen. Dan het glijdstuk, dan de ring met het grote gat 445 66 (met de bolle zijde op het glijdstuk). Hierna de veer en dan het geheel eerst goed vastzetten met de frictiemoer 083 32, waarvan bij het indraaien de hals door het gat van de ring 445 66 en de sleuf van het glijdstuk moet gaan. Tot slot deze moer borgen met contramoer 082 12.

Vervolgens de boutjes en moertjes en borgstrippen omzetten. Zie fig. 40.

(tot motornummer 556 400)

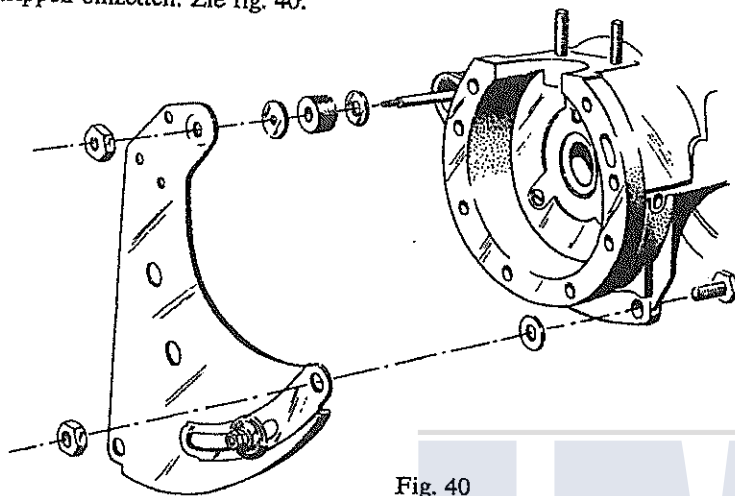


Fig. 40

Tenslotte nog de scharnieras 000 53 aan de zijplaat monteren. Breng hiertoe eerst de ring 084 22 (groot gat) aan, dan de rubberbus 040 21 en de ring 084 23 over de as. Zet deze vast met moer 082 37.

Volg nu voorschrift 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 16, 15, 14, 12, 10, 8, 7, 6, 5, 2 en 1.

De zijplaten komen straks met de omgezette randen aan de binnenkant. De glijdstukken aan de buitenzijde.

Demontage

Volg eerst voorschrift 5, 6, 10 en 12. De motor is met de zijplaten opgehangen aan de voorvork 895 36.

Men moet om de motor van de vork te halen eerst de twee onderste bevestigingsmoeren 082 13 met de veerring 445 88 en de twee bouten 076 03 verwijderen. Draai ook de bovenste moeren 082 13 enige slagen los. Til dan de motor rechtstandig omhoog.

Verwijder nu het plastic afdichtstuk 805 45. Plaats vervolgens de motor op de werktafel zodanig dat hij achterover ligt. Verwijder dan eerst het motorspatbordje 883 73 en de trekveren 52 174 001.

Draai de twee bevestigingsbouten zijplaat-carter 075 83 geheel uit. Leg deze met de vrijgekomen moeren 083 25 en de afstandstukken 040 99 op de werkbank.

Draai vervolgens de motor om op de andere zijde en draai de twee moeren 082 37 geheel los.

Met de 9 mm T-sleutel.

Idem.

Giet de brandstoftank leeg.

Het motorspatbordje steekt omhoog.

Doe dit met behulp van een schroevendraaier of een tang.

Dit kan wel eens moeilijk gaan, zo moeilijk zelfs, dat de moer aan de tankzijde alleen met de scharnieras 000 53 eraan vast, verwijderd kan worden. In dit geval dienen ook de brandstoftank 890 14 en het spuitstuk 883 74 gede-monteerd te worden.

Druk tenslotte de zijplaten naar buiten.

Om zijplaten en glijdstukken te vervangen volgt u tenslotte voorschrift 25A vanaf: Bekijk de twee platen nu eerst heel goed, tot: Tenslotte nog de scharnieras, enz.

Montage

Plaats de zijplaten één voor één met de glijdstukken er op bevestigd, aan het carter over de draadeinden van de scharnieras 000 53.

Er is maar één manier mogelijk: de platen moeten nl. ca. ¼ slag kunnen draaien.

Let erop: omgezette randen van zijplaat naar binnen – glijdstukken aan de buitenkant daarvan.

De sluitringen 084 23 liggen toch wel op het draadeind tegen rubberbusje 040 21?

Bevestig nu de zijplaten los-vast aan de scharnieras, door deze vast te zetten met de moeren 082 37.

Dit vereist wel enige handigheid.

Volg verder voorschrift 24 (vanaf: Monteer dan de glijdstukken vast aan het carter, enz.), 12, 10, 6 en 5.

Indien u een nieuwe ruilmotor hebt aangeschaft, heeft u eerst de oude motor van uw Solex moeten demonteren, want deze moet bij aankoop van een nieuwe worden ingeleverd.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10 en 12.

Indien een valbeugel gemonteerd is, deze eerst verwijderen.

Maak nu het achterlichtsnoer 883 83 van de lichtkap los.

De motor is met zijn zijplaten 276 87 en 276 89 opgehangen aan de voorvork 895 36.

Om de motor van de vork te halen eerst de twee onderste bevestigingsmoeren 082 13 met de veerring 445 88, en de twee bouten 076 03 verwijderen. Draai de bovenste moeren 082 13 enige slagen los. Til dan de motor rechtstandig omhoog.

Verwijder vervolgens het plastic afdichtstuk 805 45.

Montage

Plaats nu het nieuwe plastic afdichtstuk 805 45 tussen de zijplaten tegen het carter.

Breng dan het motorspatbordje 883 73 aan op het carter.

Plaats de motor op de voorvork door de twee borstbouten 075 48 (koppen aan de binnenzijde) in de bovenste sleuven van de vork te laten glijden.

Dan de zijplaten aan de onderste beugels vastzetten met twee bouten 076 03,

Zie voorschrift AC1, blz. 169.

Voorzichtig de oogkabelschoen 35 031 002 van onder de koperen veerstrip 276 72 lichten.

Gebruik de 9 mm T-sleutel.

Idem.

Giet de brandstoftank leeg.

Uitstekende rand naar voren.

De veren 52 174 001 met behulp van een tangetje met het lange haakeinde om het spatbord haken en met het korte einde in het gat, dat zich bevindt in de omgezette rand van de zijplaat. Ook schroef 47 296 408 plus veerring 47 172 040 aanbrengen door het gat aan de lip van het voorspatbord in het carter.

De onderste sleuven doen geen dienst.

Let erop dat de lippen van de gootjes aan de buitenzijde komen te liggen.

VOORSCHRIFT 27 (vervolg)

twee veerringen 445 88 en twee moeren 082 13.

Borg scharnierasmoer 082 37 (tweemaal) met zwaluwstaart 276 64.

Zet tenslotte ook de twee bovenste moeren 082 13 vast.

Volg verder voorschrift 12, 10, 6 en 5.

(RUIL)MOTOR

Bout 076 03 van binnenaf naar buiten toe aanbrengen en de moer met 9 mm sleutel vastzetten.

VOORWIEL

896 13

VOORSCHRIFT 28

Demontage

Eerst de voorrem-binnenkabel ontspannen.

De wielasmoeren 082 07 losdraaien en de sluitringen 084 06 tegen de moeren aanleggen. Nu het wiel naar onderen uit de sleuven van de voorvork 895 36 trekken.

Montage

Het voorwiel 896 13 tussen de voorvorkscheden van de voorvork 895 36 plaatsen met de as in de sleuven.

De ringen tegen de voorvork drukken en de moeren vastdraaien.

Het remgeleidestuk iets naar voren trekken. De knop van het geleidestuk 835 05 indrukken en de remkabel spannen door de knop te verdraaien.

N.B. Het remgeleidestuk met de stelknop aan de linkerzijde heeft nummer 52 184 401 en die met knop aan de rechterzijde 835 05.

Het geleidestuk van de rem aan het uiteinde iets van het motorscherm 276 63 aftrekken. Knop van het geleidestuk indrukken en zo draaien dat de kabel ontspannen wordt.

Met 15 mm (ring)sleutel.

Band leeg laten lopen.

Band in het midden plaatsen tussen de trekveren 57 174 001 van de motorzijplaten.

De rem zodanig afstellen, dat de remblokjes 730 06 nog vrij lopen van de velg. 770 21. Zie hiervoor hoofdstuk IIB-cl, blz. 34.

Band weer oppompen.

Demontage

Volg eerst voorschrift 28.

Verwijder de wielasmoeren 082 07, de sluitringen 084 06 en de stofkappen 447 10.

Draai de contraoeren 082 25 geheel los.

De borgringen 091 16 verwijderen.

De conussen 446 00 losdraaien.

Nu de as 000 37 uit de naaf halen en vervolgens de afdichtring 445 91 (indien aanwezig) met een schroevendraaier uit de naaf wippen. In elke pot 446 02 houdt u over: negen kogels ¼" 35 800 006.

Montage

Aan één kant van de naaf negen kogels ¼" 35 800 006 in de pot leggen en de afdichtring 445 91 in de naaf drukken. De conus 446 00 aan één zijde op de as 000 37 draaien. De as in de naaf steken en nu de kogels aan de andere zijde in de pot leggen. Vervolgens de afdichtring 445 91 aanbrengen.

De conus aan de andere zijde aanbrengen en deze met de hand aandraaien totdat er nog iets speling gevoeld wordt.

De borgringen 091 16 aanbrengen en de contraoeren 082 25 monteren; er mag geen speling meer op de as zitten, terwijl deze soepel moet draaien.

Tenslotte worden nog de stofkappen 447 10, de sluitringen 084 06 en de moeren 082 07 op de as 000 37 aangebracht.

Volg verder voorschrift 28.

Gebruik hiervoor twee sleutels van 16 mm. Indien de contraoer aan één zijde vast zou blijven zitten, dan aan de andere zijde een moer extra monteren en daarna de vastzittende contraoer losdraaien.

Met 15 mm steeksleutel.

*Denkt u aan het invetten?
Hiervoor kogellagervet gebruiken.*

Conussen zo monteren, dat de beide asuiteinden praktisch gelijk zijn.

Contraoeren goed vastzetten met 16 mm steeksleutel.

De conussen niet ineens zo vast schroeven, dat alle speling uit de as is, anzielen deze dan bij het vastdraaien van de contraoeren iets over de draad gedrukt worden, waardoor de as niet soepel meer zal draaien en conussen, potten en kogels zeer snel slijten zullen.

SPAAK (V)

090 19

VOORSCHRIFT 29A

SPAAK (A)

090 20

SPAAK (A)

52 194 403

Demontage

Volg eerst voorschrift 30.

De nippel 088 00 of 088 01 van de spaak 090 10 of 090 20 draaien en spaakkop uit de naaf haken.

Met nippelsleutel of schroevendraaier.

Montage

Het vlechtpatroon van de spaken is kruis over vier d.w.z. dat tussen twee gekruiste spaken nog vier andere spaken in de naafhulsflens zijn bevestigd (zie fig. 41).

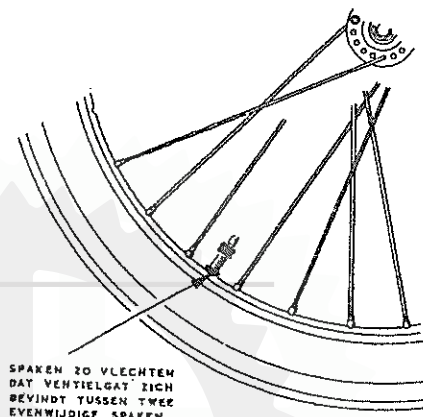


Fig. 41

De spaak 090 19 of 090 20 met de kop in de flens van de naaf haken en het draadeinde door de velg steken.

Let op de stand van de spaakkop, daar deze om en om naar buiten en naar binnen staan.

De spaaknippel van buiten af door de velg steken en aandraaien.

Met schroevendraaier of nippelsleutel niet te stijf aandraaien daar dan de velg krom getrokken kan worden, zie hoofdstuk IIB-a.

Indien de spaak boven de nippel uitkomt, het draadeinde afvlijen. Velglint aanbrengen.

Zorgvuldig over de nippels leggen om beschadiging van de binnenband te voorkomen.

Volg verder voorschrift 30.

N.B. Vanaf motornummer 558 000 kan het voorkomen dat het vlechtpatroon van de spaken niet meer kruis over vier is, maar kruis over één, d.w.z. dat de spaken die naast elkaar in de naafflens liggen elkaar direct kruisen. Bij deze vlechtmethode liggen de koppen van de spaken alle aan de binnenzijde van de naafflens. Verder verandert er niets aan het inzetten van een nieuwe spaak en kan normaal het hierboven beschreven voorschrift aangehouden worden. De onderdeelnummers van de hiervoor benodigde spaken zijn: 52 194 409 (V) en 52 194 410 (A).

Demontage

Volg eerst voorschrift 28.

Het stofdoopje en de ventielmoer verwijderen en het binnenventiel er uittrekken. Vervolgens de velgmoer van het ventiel verwijderen. Met drie bandelichters de band aan één zijde losmaken en daarna het ventiel door de velg 770 21 naar binnen drukken en de binnenband 181 10 aan één kant uit de buitenband 185 12 halen, waarna de buitenband van de velg geschoven kan worden.

Montage

De buitenband 185 12 aan één zijde om de velg 770 21 leggen. Het ventiel van de binnenband door het gat van de velg steken en het velgmoertje aanbrengen.

Daarna het binnenventiel en de ventielmoer monteren.

De binnenband 181 10 gelijkmatig om de velg en in de buitenband leggen. De andere kant van de buitenband in de velg drukken, zover als men kan, beginnende tegenover het ventiel. Nu lucht uit de binnenband laten lopen. De buitenband kan nu geheel in de velg gedrukt worden. Tenslotte het ventiel en de ventielmoer monteren en de band oppompen.

Volg verder voorschrift 28.

Zie hoofdstuk IIB-e, blz. 35.

Een weinig lucht in band brengen.

Zie hoofdstuk IIB-e, blz. 35.

Hiertoe ventielmoer en -stift verwijderen. Denk eraan, dat het loopvlak overal in het midden ligt en dat de persnaad aan de zijkant van de buitenband concentrisch ten opzichte van de velgometrek ligt.

Demontage

Indien voorschermmpjes zijn gemonteerd, deze verwijderen. Volg eerst voorschrift 28.

Verwijder de twee moeren 083 10 van het remdeksel 250 55 en neem het remdeksel eraf.

De knop van de kabelspanner indrukken en geheel losdraaien.

Vervolgens de remkabel geheel uit kabelspanner trekken.

Verwijder de twee halsmoeren 083 34.

Daarna de twee bouten 075 13, en de twee moeren 082 12 en de twee veerringen 445 88.

Door de rem 881 17 naar achteren te trekken komt deze vrij.

Nu kunnen ook de rembouten 072 00 met de afstandringen 083 33 (of moeren bij de oudere modellen) uit de vork genomen worden.

Montage

Breng de rembouten 072 00 in de vork 895 36. De beide afstandstukken 083 33 over de draadeinden van de bouten 072 00 schuiven. De remhefboom indrukken en op de bouten aanbrengen. Monteer de twee halsmoeren 083 34 en draai deze vast; hierbij opletten, dat de armen met de remblokjes vrij kunnen scharnieren.

Breng het spatbord 300 64 met de twee bevestigingsgaten voor de gaten in de omgebogen lippen aan de rembeugel 031 30 en monteer de twee bouten 075 13, de twee veerringen 445 88 en de twee moeren 082 12.

De binnenkabel door het grootste gat van het afstandstuk 475 00 steken en daarna door het gaatje in de kabelspanner.

Nu de knop indrukken en de kabel spannen.

Met 9 mm steeksleutel.

Met 12 mm sleutel.

Met 9 mm sleutel.

Hierdoor komt de rem van het voor-spatbord los.

Op iedere bout één afstandstuk.

Met 12 mm sleutel.

Let hierbij op, dat het zeskant van de stelknop bij het terugveren goed in het twaalf- of zeskant van het plaatje valt.

Tenslotte het remdeksel 250 55 op de boutuiteinden schuiven en de twee moeren 083 10 monteren.

Zorg bij het monteren van het remdeksel, dat het nokje precies in het midden van de trekveer 220 77 valt en wel zodanig dat beide remschoenen gelijktijdig openen.

Volg eerst voorschrift 28. Daarna eventueel de voorschermpjes monteren.

Demontage

Volg eerst voorschrift 28 en 31.

Verwijder de twee onderste bouten 076 03, de twee moeren 082 12 en de vier ringen 084 23. Het voorspatbord 300 64 kan nu worden weggenomen.

Met 9 mm sleutel.

Verwijder de spatlap 447 27 door de twee bovenste bouten 075 13, de twee moeren 082 12 en de twee ringen 084 23 te demonteren. De beugel 030 72 kan nu ook van de spatlap 447 27 verwijderd worden.

Met 9 mm sleutel.

Montage

Monteer de spatlap 447 27 op het voorspatbord 300 64 met de twee bouten 075 13, de twee ringen 084 23 en de twee moeren 082 12.

Denk aan de ring 084 23 onder de kop van iedere bout 075 13.

Schuif eerst de beugel 030 72 zover over de spatlap dat de twee gaten in de beugel overeenkomen met de twee onderste gaten in de spatlap.

Breng dan de twee spatbordstangen 825 20 (links) en 825 22 (rechts) voor de twee onderste bevestigingsgaten in het voorspatbord en monteer af met de twee bouten 076 03 en de vier ringen 084 23.

Denk aan de ring 084 23 onder de kop van iedere bout 076 03.

De twee moeren 082 12 opschroeven en vastzetten.

De lip van de uitlaatpot moet tussen spatlap en spatbord geschoven worden, voordat men het spatbord vastzet.

Volg verder voorschrift 31 en 28.

Demontage

Volg eerst voorschrift 28, 27 en 31.
Verwijder aan iedere kant twee moeren 083 09.

Verwijder de vier bouten 072 02. Aan de voorvorkschede 895 33 is dan nog een oliescherm 276 63 bevestigd. Dit is te demonteren door de bout 076 03 en de moerplaat 031 50 los te draaien en de bout 075 13 met de veerring 445 88 en de moer 082 12 te verwijderen.

Nadat de stootdop 805 47 verwijderd is, kunnen de beide voorvorkscheden iets naar onderen getikt en naar de zijkant van de Solex worden getrokken.

Montage

De linker en rechter vorkschede op hun plaats brengen en de bouten 072 02 in de gaten steken.

Vervolgens de vier moeren 083 09 monteren. Daarna oliescherm 276 63 op zijn plaats brengen.

De stootdop 805 47 aanbrengen.
Dan de bout 075 13 met veerring 445 88 en de moer 082 12 monteren.
En tenslotte de bout 076 03 vastdraaien.

Volg verder voorschrift 31, 27 en 28.

VOORVORKSCHEDE (L) 895 31
VOORVORKSCHEDE (R) 895 33

Met 14 mm sleutel.

Met 9 mm sleutel.

De koppen van de bouten 072 02 met de vinger op hun plaats houden.

Met 14 mm sleutel.

Sleuf van oliescherm tussen ring 47 186 060 en vorkschede (rechts) insteken.

Met 9 mm sleutel.

GASHANDLE

52 189 519

VOORSCHRIFT 34

(vanaf motornummer 538 000)

Demontage

Volg eerst voorschrift 10 en 35.

Verwijder het rechter handvat 52 193 003 van het stuur. Haak de veer 52 174 902 van de gasstang 090 18 en draai deze veer van het draadeind van de bout 075 46. Demonteer nu de twee moeren 082 12, waarbij ook vrijkomt de veerplaat 084 41.

Het regelhandle 52 184 602 naar achteren schuiven over het uiteinde van het stuur. Nu volgen tweemaal de ring 084 23 en het gashandle 836 40. Verwijder nu de halsmoer 52 193 603.

Nu blijft alleen nog over de bout 075 46 en de afstandbus 52 111 502.

Montage

Breng eerst de bout 075 46 van boven af door het gat in het stuur 52 159 702. Nu vanaf de onderkant de afstandbus 52 111 502 over de boutsteel in het stuur duwen en de halsmoer 52 193 603 er opdraaien.

Verder in volgorde het gashandle 836 40 en tweemaal de ring 084 23 over de boutsteel schuiven.

Breng het regelhandle 52 184 602 over het uiteinde van het stuur schuivend op zijn plaats, dus het gat in het handle ook over de boutsteel brengen.

Hierna de veerplaat 084 41 en één moer 082 12 monteren.

Met deze moer het regelhandle zodanig afstellen dat als dit handle opzij gedrukt wordt de smoorklepveer 220 25 het regelhandle niet meer terugtrekt. Nu de tweede moer 082 12 monteren en zo vast draaien dat de eerste moer niet meedraait.

Nu de veer op het draadeind schroeven en vasthaken aan de gasregelstang.

Monteer het handvat 52 193 003.

Volg verder voorschrift 35 en 10.

Met een draaiende beweging.

Met 9 mm sleutel.

Met 14 mm sleutel

De bout trekt men rechtstandig omhoog en de bus wordt met een punttang uit het stuur getrokken.

Met 14 mm sleutel.

Let er op, dat het omzetnokje van regelhandle in de U-vorm van het gashandle komt te liggen.

Met 9 mm sleutel.

Met twee sleutels 9 mm.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10.

Verwijder het rechter handvat 725 06 van het stuur. Demonteer de dopmoer 082 39. Hierdoor komen de opsluitkap 250 76, het instelrubber 040 98 en de frictiering 446 31 vrij (zie fig. 42).

Het regelhandle 836 41 naar achteren schuiven over het uiteinde van het stuur. Nu volgen tweemaal de ring 084 23, de afstandring 084 80 en het gashandle 836 40 en daarna nogmaals de ring 084 23.

Nu blijft alleen nog over de bout 075 86 en de afstandbus 041 01. De bout trekt men rechtstandig omhoog en de bus trekt men met een punttang uit het stuur.

Montage

Breng eerst de bout 075 86 van bovenaf door het gat in het stuur 425 17.

Nu vanaf de onderkant de afstandbus 041 01 over de boutsteel in het stuur duwen. Verder in volgorde de ring 084 23, de afstandring 084 80, het gashandle 836 40 en tweemaal de ring 084 23 over de boutsteel schuiven.

Breng het regelhandle 836 41 over het uiteinde van het stuur schuivend op zijn plaats, dus het gat in het handle ook over de boutsteel brengen.

Hierna de volgende onderdelen over de boutsteel schuiven: de frictiering 446 31, het instelrubber 040 98 en de opsluitkap 250 76.

Monteer als laatste de halsmoer 082 39.

Monteer het handvat 725 06.

Volg verder voorschrift 10.

*Met een draaiende beweging.
Met 9 mm sleutel.*

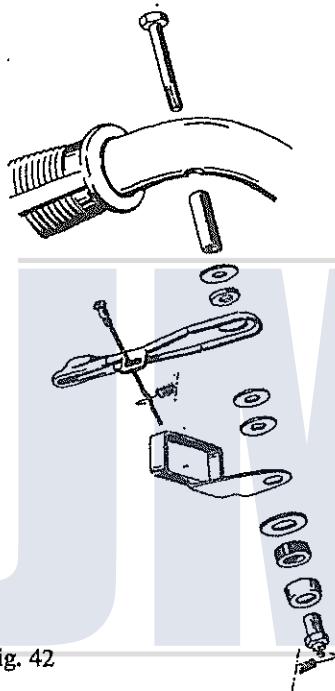


Fig. 42

Let op, dat het omzetnokje van regelhandle in de U-vorm van het gashandle komt te liggen.

Breng een weinig vet aan op de ring 446 31 (beide zijden).

Met 9 mm sleutel. Let op dat bij het vastzetten het cilindrische deel van de moer door de ring 446 31 en het regelhandle 836 41 gaat.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10.

Demonteer de halsmoer 082 38.

Hierdoor komen vrij: de opsluitkap 250 76, het instelrubber 040 98, het gasregelhandle 060 23, de sluitring 084 23, het gashandle 606 48, de afstandring 084 75 en de sluitring 084 23. Nu blijven alleen nog over de bout 075 86 en de afstandbus 040 77.

Met 9 mm sleutel.

De bout trekt men rechtstandig omhoog en de bus trekt men met een punttang uit het stuur.

Montage

Breng eerst de bout 075 86 van bovenaf in het gat van het stuur. Dan vanaf de onderkant de afstandbus 040 77 over de boutsteel heen in het stuur drukken.

Vervolgens in de juiste volgorde de volgende onderdelen plaatsen:

sluitring 084 23, afstandring 084 75, gashandle 060 48, sluitring 084 23, gasregelhandle 060 23, instelrubber 040 98 en opsluitkap 250 76. Als laatste de halsmoer 082 38 monteren.

Met 9 mm sleutel. Let u er op dat het cilindrische deel van de moer door het gasregelhandle 060 23 valt bij het vastzetten van de moer.

Volg verder voorschrift 10.

Demontage

Binnenkabel losmaken van de voorrem 52 189 102 door de knop op het remgeleidestuk 52 184 401 geheel terug te draaien. Kabel uit het geleidestuk trekken. Schroef 47 342 065 uit handvat en stuur.

Remhandle 52 184 601 met binnenkabel verwijderen. Trek eerst de binnenkabel aan bovenzijde uit remhandle, daarna door trekken aan nippel uit het handle.

Neem het kabelhoedje 52 193 001 van de buitenkabel.

De buitenkabel is het beste te verwijderen door aan het lange einde van de kabel te trekken en aan de andere zijde te duwen.

Montage

De buitenkabel 093 13 door het kleine gat rechts onder in het stuur steken, doorschuiven tot het uiteinde bij de opening van het stuur zichtbaar wordt. Neem de remhandle in de hand, zodanig dat het handle naar u toe wijst.

Steek nu de binnenkabel door het onderste gat van de remhandle totdat de nippel tegen het handle aanligt. Draai het handle om en steek de kabel dan door het bovenste gat totdat de kabel strak om het handle ligt. Vervolgens het kabelhoedje op de buitenkabel aanbrengen en de binnenkabel door de buitenkabel steken. Breng dan het handle op het stuur aan en draai de schroef 47 342 065 in handvat en stuur. De binnenkabel 52 124 502 aan de onderzijde, via het grootste gat van het blokkeernokje door het gaatje in de kabelspanner steken. Door de knop in te drukken en deze naar links te draaien wordt de kabel gespannen.

VOORREMHANDLE 52 184 601
BUITENKABEL 093 13
BINNENKABEL 52 124 502
(vanaf motornummer 527 800)

Met sterschroevendraaier.

Het voorwiel tussen de benen klemmen.

Binnenkabel eerst invetten!

Met sterschroevendraaier.

Zover spannen dat de remblokjes juist niet aanlopen wanneer het voorwiel wordt rondgedraaid.

VOORREMHANDLE
BUITENKABEL
BINNENKABEL

060 56
093 13
093 14

(tot motornummer 527 800)

Demontage

Het linker handvat 725 05 opschuiven totdat de verzonken schroef 076 13 vrijkomt. Deze schroef er uit draaien. De binnenkabel 093 14 onder bij de kabelspanner losmaken en uit het geleidestuk 835 05 trekken. Het remhandle 060 56 met de remhandlehouder 883 71 uit het stuur trekken.

Wanneer nu de moer 083 10 losgedraaid wordt, kan de kabel 093 14 uit het gat van de scharnieras 010 34 getrokken worden.

Neem het kabelhoedje 088 12 van de buitenkabel af. Er blijft nu over: remhandle 060 56, remhandlehouder 883 71, scharnieras 010 34 en afstandbusje 040 69.

In het stuur blijft achter: de buitenkabel 093 13 met de daarin zich bevindende binnenkabel 093 14.

De binnenkabel kan nu zonder meer uit de buitenkabel getrokken worden. Moet de buitenkabel verwijderd worden, dan is deze het beste uit te nemen door aan het lange eind van de kabel te trekken en aan de andere zijde te duwen.

Montage

De buitenkabel 093 13 door het kleine gat links onder in het stuur steken en deze zover doorschuiven totdat het uiteinde bij de opening van het stuur zichtbaar wordt.

Leg het remhandle 060 56 op tafel, de greep naar rechts en de open zijde naar voren.

Schuif de remhandlehouder 883 71

Richting bel.

Met schroevendraaier.

Knop van kabelspanner indrukken en linksom losdraaien.

Indien dit zwaar gaat, dan voorzichtig achterwaarts tikken met een nylon hamer, ter hoogte van de scharnieras 010 34.

Met 9 mm sleutel.

De kabel is een weinig vervormd ten gevolge van het inklemmen.

Voorwiel tussen de benen klemmen.

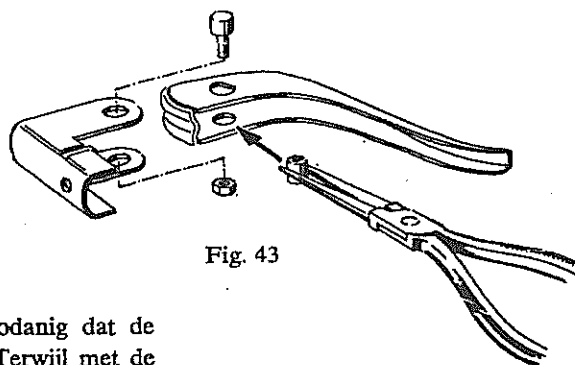


Fig. 43

over het remhandle, zodanig dat de gaten corresponderen. Terwijl met de rechterhand het afstandbusje 040 69 op z'n plaats wordt gehouden, fig. 43, met de linkerhand de scharnieras in de corresponderende gaten drukken van resp. remhandlehouder, remhandle en afstandbusje. Zie verder fig. 44.

Neem dan het geheel op en draai het moertje 083 10 enkele gangen op de scharnieras. De binnenkabel 093 14 wordt nu via het gaatje in de scharnieras (1) en de open, uitgeholde geleiding in de achterwand van het remhandle (2), in de twee kleine gaatjes van de remhandlehouder (3) gebracht en zover doorgetrokken, tot ongeveer ½ cm als 'staarteinde' in het remhandle achterblijft.

Draai nu de moer 083 10 stevig aan en de kabel zit voormonteerde.

De binnenkabel kan dan in de buitenkabel geschoven worden, daarna de remhandlehouder in het stuur drukken en afmonteren met het verzonken schroefje 076 13.

Het linker handvat op z'n plaats schuiven.

De binnenkabel 093 14 aan de onderzijde, via het grootste gat van het blokkeernokje, door het gaatje in de kabelspanner steken. Door de knop in te drukken en deze naar rechts te verdraaien, wordt de kabel gespannen.

Let op, dat de afgevlakte kant van scharnieras, langs de niet-ronde zijde van het gat in het remhandle komt te vallen.

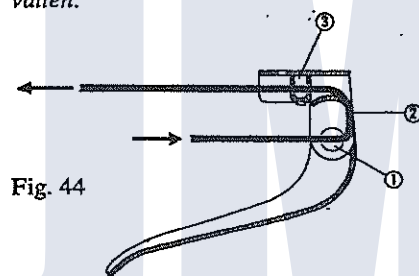


Fig. 44

Niet verder, anders bezeert u later tijdens het rijden uw hand.

Vergeet het kabelhoedje 088 12 niet. Denk aan het invetten van de binnenkabel!

Zover spannen dat de remblokjes juist niet aanlopen wanneer het voorwiel wordt rondgedraaid.

Demontage

Binnenkabel losmaken van de achterremhevel door het kabelklemnippel 52 193 801 los te nemen. Schroefje van de klemnippel iets losdraaien en nippel eraf schuiven. Kabel met stelbout 52 194 402 verwijderen van de remplaat 52 194 101 en de stelbout van de kabel schuiven.

Volg nu voorschrift 35 vanaf: Schroef 47 342 065 uit handvat, enz. tot: De buitenkabel is het beste te verwijderen, enz.

De buitenkabel uit de lip van de liggende achtersvorkschede 52 191 202 trekken nadat het kabelhoedje 52 193 001 verwijderd is. Nu de buitenkabel bij de tule 52 172 502 in het frame naar buiten trekken.

Tule uit het frame halen en aan de achterlichtkabel laten hangen.

Buitenkabel uit het stuur verwijderen door aan het lange eind te trekken en aan de andere zijde te duwen.

Voorwiel tussen de benen klemmen.

Montage

De buitenkabel 52 124 501 door het kleine gat onderin het frame ter hoogte van de voetpedaal 250 71 en zover omhoog schuiven tot de kabel bij het gat voor de tule 52 172 502 zichtbaar wordt. Nu de kabel door dit gat halen en door de tule schuiven.

Steek nu de buitenkabel door het kleine gat links onderaan het stuur en schuif deze door totdat hij aan het uiteinde van het stuur zichtbaar is.

Volg nu voorschrift 35 vanaf: Neem nu de remhandle in de hand, enz. tot: De binnenkabel 52 124 502, enz. Breng dan beide kabels achter de lip van de liggende achtersvorkschede 52 191 202.

Met een tot haakje gebogen ijzerdraadje.

Schuif achtereenvolgens het kabelhoedje over de buitenkabel en de stelbout 52 194 402 over de binnenkabel. Steek nu de kabel met stelbout door het oog van de remplaat tot hij stuit tegen de contramoer van de stelbout. Klemnippel 52 193 801 op de kabel schuiven.

ACHTERREMHANDLE	52 184 601
BUITENKABEL	52 124 501
BINNENKABEL	52 124 503

Voor afstellen van de kabel zie hoofdstuk IIB-c3, blz. 34.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10 dan 35 tot: Trek eerst de binnenkabel aan de bovenzijde, enz. en 35B tot: Volg nu voorschrift 35, enz. Volg verder voorschrift 36C vanaf: Verwijder het plastic dopje 250 72, enz. tot: Tenslotte nog de bel 824 00, enz.

Montage

Volg eerst voorschrift 36C tot: Monteer de bel, enz. Vervolgens het slot van voorschrift 35 vanaf: De binnenkabel 52 124 502 aan de onderzijde, enz.

Nu voorschrift 35B vanaf: Schuif achtereenvolgens het kabelhoedje, enz. Tenslotte voorschrift 10 volgen.

JM PB parts

Demontage

Volg eerst voorschrift 10.

De binnenkabel 093 14 onder bij de kabelspanner losmaken en uit het geleidestuk 835 05 trekken.

Volg verder voorschrift 36C vanaf: Verwijder het plastic dopje 250 72, enz. tot: Tenslotte nog de bel 824 00, enz.

Montage

Volg eerst voorschrift 36C tot: Monteer de bel, enz.

Vervolg met het slot van voorschrift 35 vanaf: De binnenkabel 093 14 aan de onderzijde, enz.

Tenslotte voorschrift 10 volgen.

Knop van kabelspanner indrukken en linksom losdraaien.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10, 34A, 35 tot: Trek eerst de binnenkabel aan de bovenzijde, enz. verder vanaf: De buitenkabel is het beste te verwijderen, enz., 35B tot: Volg nu voorschrift 35, enz. en verder vanaf: Buiten-kabel uit het stuur verwijderen, enz.

Schuif beide handvaten 52 193 003 van het stuur af.

Volg voorschrift 36C vanaf: Verwijder het plastic dopje 250 72, enz.

Met draaiende beweging.

Montage

Schuif beide handvaten op het stuur. Volg voorschrift 36C, 10, 34A, 35 tot: Steek nu de binnenkabel door het onderste gat, enz. en verder vanaf: Vervolgens het kabelhoedje op de buitenkabel, enz. en 35B tot: Volg nu voorschrift 35, enz. en verder vanaf: Schuif achtereenvolgens het kabelhoedje, enz.

Met draaiende beweging.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10, 34A en 35A (tot: Wanneer nu de moer 083 10, enz. en verder vanaf: De binnenkabel kan nu, enz.).

Schuif het linker handvat 725 05 met een draaiende beweging van het stuur. Verwijder het plastic dopje 250 72 door dit met een mesje van z'n plaats te wippen.

De kop van de expanderbout 075 88 komt dan vrij. Draai deze enkele slagen los, waardoor de bout omhoog komt. Geef de omhooggekomen expanderbout een paar tikken op de kop, totdat hij zakt en los zit. Nu het stuur heen en weer draaien en omhoog trekken, totdat hij uit de vork te nemen is. Tenslotte nog de bel 824 00 verwijderen.

Montage

Het stuur in het kroonstuk 852 35 plaatsen en al heen en weer draaiend naar beneden stukken.

De expanderbout vastdraaien.

Monteer de bel en het linker handvat 725 05.

Het plastic dopje 250 72 over de kop van de expanderbout zetten en vastdrukken.

Volg nu voorschrift 10, 34A en 35A (tot: Leg het remhandle 060 56, enz. en verder vanaf: De binnenkabel kan dan, enz.).

Met 11 mm sleutel.

Met nylon hamer.

Hierbij het voorwiel tussen de benen klemmen.

Schroefje aan onderzijde bel losdraaien.

Het stuur niet lager zetten dan de stand, waarbij het ingetrokken gas-handle het stuur raakt. (Voorschrift 34).

Let erop dat stuur en voorwiel goed staan t.o.v. elkaar.

Demontage

Volg eerst voorschrift 12, 28, 27, 31, 32 (het spatbord is reeds vrijgekomen na voorschrift 31), 36 en 33.

Draai de balhoofdmoer 446 19 geheel los. Verwijder de grendelhaak 277 10 of 276 90.

Nu de stelcup 446 15 losdraaien.

Het kroonstuk 852 35 langzaam uit de buitenbalhoofdbuis laten zakken.

Met 32 mm sleutel.

Van achteren opwippen en naar voren schuiven.

Denk aan de 22 kogels 35 800 003 van 3/16", welke tijdens het losdraaien vrijkomen.

Ook nu komen er 22 kogels vrij uit de ondercup 446 17.

Montage

Het kogelloopvlak van de ondercup 446 17 goed invetten.

Hetzelfde geldt ook voor de stelcup 446 15; het loopvlak goed invetten.

Dan voorzichtig het kroonstuk 852 35 in de buitenbalhoofdbuis schuiven.

Daarna kan de stelcup 446 15 opgebracht en aangedraaid worden.

Tenslotte de grendelplaat 277 10 of 276 90 aanbrengen en de balhoofdmoer 446 19 vastzetten.

Volg verder voorschrift 33, 36, 32, 31, 27, 28 en 12.

De 22 kogels 3/16" naast elkaar in het vet drukken zodat de gehele rand gevuld is.

Ook hier de 22 kogels 3/16" in de cup verdelen.

Denk er aan: geen kogel mag eruit vallen!

Met de hand, zodanig dat geen speling gevoeld wordt, echter niet te vast, zodat het stuur niet te zwaar draait.

Vertanding aan de onderkant.

Met 32 mm sleutel.

Demontage

Volg eerst voorschrift 12, 28, 27, 31, 32 (het spatbord is reeds vrijgekomen na voorschrift 31), 36, 33 en 37.

De in de framebuis achterblijvende bovenconus 446 16 en de ondercup 446 17 met de kopse zijde van een blokje hout uittikken (zie fig. 45).

Hierbij steeds het blokje hout verplaatst rond de omtrek van de beide cups (pijltes).

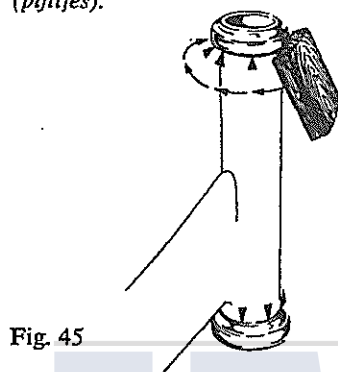


Fig. 45

Beschadig het draadeinde niet!

De op het kroonstuk achtergebleven vorkconus kan als volgt verwijderd worden (fig. 46A en 46B):

Klem het kroonstuk met de pijp tussen de bekken van een bankschroef.

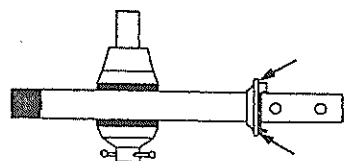


Fig. 46A

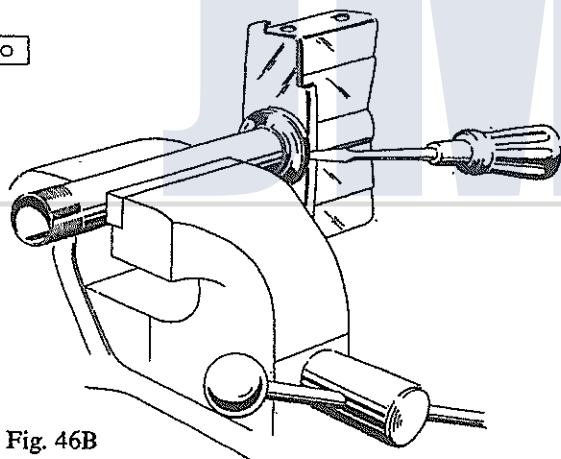


Fig. 46B

Door de vorkconus ter plaatse van zijn overstekende rand al tikkend van zijn zitting los te werken, kan hij, na enige centimeters, verder met de hand van de buis afgeschoven worden.

Gebruik hiervoor een (oude) schroevendraaier. Ook hier weer afwisselend aan beide kanten op de rand van de conus slaan!

Montage

Breng eerst de nieuwe vorkconus 446 18 op het kroonstuk aan. Schuif hiertoe de conus over het draadeinde en over de buis naar onderen, totdat hij begint te klemmen.

Open nu de bekken van de bankschroef zover, dat de buis van het kroonstuk daar juist vrij tussen kan schuiven, (fig. 47A). Laat dan de vorkconus tegen de zijanten van de bankschroef stuiten. Klop vervolgens het kroonstuk verder door, waardoor tenslotte de conus op zijn plaats komt te zitten (fig. 47B).

De bovenconus 446 16 en de ondercup 446 17 in de buitenbalhoofdbuis van het frame slaan, respectievelijk aan de boven- en onderzijde.

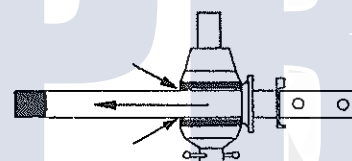


Fig. 47A

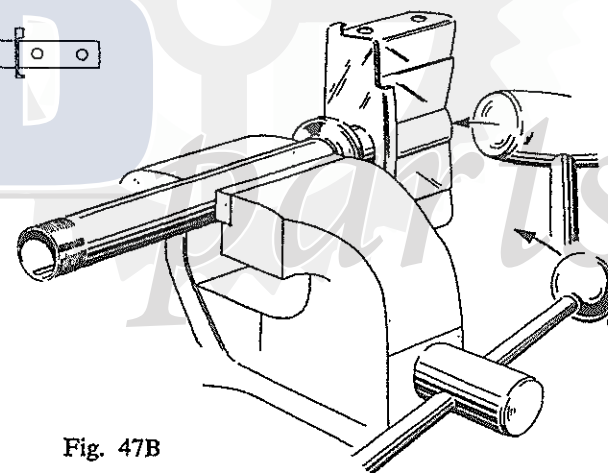


Fig. 47B

De platte zijde van de conus naar de onderkant van het kroonstuk gericht.

Met houten hamer. Doe dit met beleid en houd het kroonstuk goed haaks gericht t.o.v. de bankschroef. De conus is van zeer hard materiaal en zal door zijn broosheid kunnen scheuren!

Voorzichtig, met houten hamer, rechtstandig inslaan. Steeds slaan rond de omtrek van de cups!

Volg verder voorschrift 37, 33, 36, 32, 31, 27, 28 en 12.

Demontage

Volg eerst voorschrift 10, 36 en 37 (tot: Nu de stelcup 446 15 losdraaien, enz.).

Om het kroonstuk, compleet met motor en wiel te kunnen laten zakken uit de buitenbalhoofdbuis, dient het oliescherp 276 63 een weinig naar voren te worden gedrukt, zodat het complete kroonstuk langs de ondercup 446 17 kan bewegen.

De twee halsmoeren 083 30 van de liggende achtersvork aan het frame, geheel losdraaien.

Dan de bouten 075 73 eruit tikken.

Nadat de kabelschoen 35 031 002 en de tulle 52 172 501 zijn verwijderd, kan het frame tussen de liggende achtersvorken uitgetrokken worden.

Volg verder voorschrift 37A (tot: De op het kroonstuk achtergebleven vorkconus, enz.).

Montage

Eerst wordt het verlichtingssnoer voor het achterlicht weer gemonteerd.

Dan het frame 840 15 of 840 18 tussen de liggende achtersvorken 060 84 en 060 86 brengen.

Vervolgens de bouten 075 73 door de gaten steken en de halsmoeren 083 30 vastdraaien.

Volg verder voorschrift 37A (vanaf: De bovenconus 446 16 en de ondercup 446 17, enz.), 37, 36 en 10.

Denk om de 22 kogels!

Met 18 mm sleutel.

Hiervoor hamer en doorslag gebruiken.

Hiertoe eerst een touwtje door het frame heen duwen, vanaf de voorkant door het gat, links boven.

Aan de achterkant van het frame het uiteinde van het touw aan het verlichtingssnoer knopen en dit geheel nu door de framebuis trekken. Wanneer het snoer tevoorschijn komt, dan de tulle 52 172 501 over het snoer schuiven en tenslotte het kabelschoentje 35 031 002 monteren.

Zorg er hierbij voor, dat de gaten in frame, liggende achtersvorken en afstandstukken met elkaar corresponderen.

Vanaf de zijde van het kettingscherm. Met 18 mm sleutel.

Demontage

Draai de twee halsmoeren 083 30 gedeeltelijk los. *Met 18 mm sleutel.*

Trek de liggende achtersvork iets naar buiten.

Wanneer de voetplaat naar de zijde van de kettingkast wordt gedrukt en aan de andere zijde opgelicht, kan hij schuin naar boven getrokken worden.

Montage

Zorg er voor, dat de halsmoeren 083 30 voldoende losgedraaid zijn. Plaats dan de voetplaat in schuine stand, zodat de lippen aan de onderzijde, onder de liggende achtersvork vallen. Druk de voetplaat aan de andere kant omlaag en ook hier vallen de lippen onder de liggende achtersvork.

Zet tenslotte de halsmoeren 083 30 weer goed vast. *Met 18 mm sleutel.*

Demontage

De moeren 083 25 aan de binnenzijde van de zadelbalk 822 47 losdraaien.

Eerst de bout 075 84 aan de kettingschermzijde er uit drukken, daarna de andere.

Nu kan de standaard naar voren gehaald worden, waardoor de trekveer vrijkomt.

Montage

De trekveer 220 67 aan de binnenkant in de sleuf van de zadelbalk 822 47 haken. Dan de trekveer 220 67 aan de binnenkant van de standaard monteren.

De standaard nu in horizontale richting, tegen de werking van de veer in, naar achteren trekken, totdat de gaten in standaard en zadelbalk corresponderen.

Eerst de linker bout 075 84 aanbrengen. Vervolgens de veerring 47 172 080 aanbrengen en de moer 083 25 vastzetten.

Daarna de rechter bout monteren.

Met twee sleutels van 14 mm.

Loshaken uit de sleuf in de zadelbalk.

Hiervoor het korte uiteinde van de trekveer nemen; door het onderste gat van de standaard.

Richting achterwiel.

*Kop naar buiten.
Met twee sleutels van 14 mm.*

*Aanbrengen via het kettingwiel.
Bij het aandraaien van de moeren, de standaard heen en weer bewegen.*

Demontage

Eerst onder aan het kettingscherm de cilinderschroef 47 296 406, de veerring 47 172 040 en de moer 47 058 040 verwijderen.

Demonteer dan de verzonken schroef 47 324 408.

Tenslotte achter aan het kettingscherm de bout 075 13, de ring 47 186 060 en de moer 082 12 demonteren.

Voor het verwijderen van het kettingscherm 805 40, eerst het rechter pedaal in de stand 'vooruit' plaatsen.

Dan het kettingscherm laten zakken en naar voren schuiven.

Met 7 mm sleutel.

Met schroevendraaier.

Met 9 mm sleutel.

Montage

Plaats eerst het rechter pedaal in de stand 'vooruit'. Laat nu door het grote gat in het kettingscherm het rechter pedaal komen. Schuif dan het kettingscherm naar achteren en duw de bovenrand onder de liggende achternok. Monteer vervolgens de verzonken schroef 47 324 408, daarna aan de achterkant de bout 075 13 met de ring 47 186 060, de veerring 445 88 en de moer 082 12.

Tenslotte aan de onderkant de cilinderschroef 47 296 406 met de veerring 47 172 040 en de moer 47 058 040 monteren.

De achterkant van het scherm moet aan de buitenkant van de lip aan de achternok gemonteerd worden.

Vanaf de buitenkant.

Vanaf de binnenkant vastzetten.

Van binnen uit.

Met 7 mm sleutel.

Demontage

Volg eerst voorschrift 41.

De beide moeren en ringen van crankspieën eruit tikken (zie fig. 48). Nu de crank 210 21 en het kettingwiel 52 185 602 van de trapas 52 101 001 afnemen. Daarna links de vijf schotelringen 52 144 502 en van beide kanten de cups 52 121 501 en de kogelringen 52 144 503 verwijderen en de trapas uit de trapashuls trekken.

Montage

De trapashuls 52 101 001 in de trapashuls 52 111 501 brengen. Aan beide zijden de cups en de kogelringen aanbrengen. Daarna aan de linkerzijde de vijf schotelringen 52 144 502 op de volgende manier op de as plaatsen: Ring 1 met de holle kant tegen de cup 52 121 501 plaatsen. Ring 2 en 3 met de holle kanten tegen elkaar en ring 4 en 5 met de kanten tegen elkaar over de as schuiven zodat dus de bolle kanten van ring 1 en 2 en van 3 en 4 tegen elkaar rusten terwijl de bolle kant van ring 5 tegen de linker crank 210 21 rust. Plaats nu kettingwiel met crank 52 185 602 en crank 210 21 op de trapas. Neem een lijmtang (zgn. sergeant) en plaats die op de cranks ter plaatse van de trapas. Draai nu de lijmtang zover aan, dat er geen voelbare speling meer op de trapas aanwezig is. Breng nu de crankspieën aan en sla ze vast.

Monteer de sluitringen en moeren.

Bij de crank die naar voren staat moet de kop van de spie boven staan en bij de crank die naar achteren staat de moer. Verwijder nu de lijmtang.

Met 11 mm sleutel met koperen hamer op draadeinde (gearceerde pijl) de trapas met zware hamer ondersteunen (zwarte pijl op fig. 48).

Het is mogelijk dat achter het kettingwiel een grote afstandring is aangebracht tussen kettingwiel en cup.

Cups en kogelringen eerst voorzien van lagervet.

Aseinde vetvrij maken.

Bij het inslaan van de spie moet de crank naar voren staan.

Met 11 mm sleutel.

Demontage

Volg eerst voorschrift 41.

Daarna de beide moeren en ringen van crankspieën verwijderen, dan de spieën eruit tikken (zie fig. 48).

Nu de crank 210 21 en het kettingwiel 892 26 van de trapas 010 35 afnemen. Daarna links de afstandbus 040 72 en van beide kanten de afstandringen 084 68 verwijderen en de trapas uit de trapashuls trekken.

Met 11 mm sleutel.

Met koperen hamer op draadeinde (gearceerde pijl), de trapas met zware hamer ondersteunen (zwarte pijl).

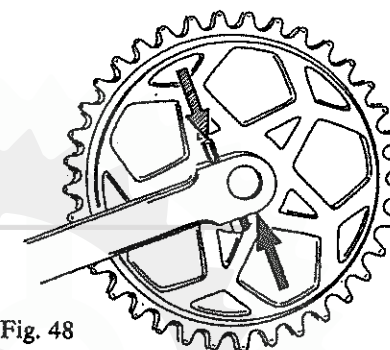


Fig. 48

Montage

De trapas 010 35 in de trapashuls 836 35 brengen.

Aan beide zijden de afstandringen 984 68 opbrengen, daarna aan de linkerzijde de afstandbus 040 72 opschuiven.

Nu eerst de linker crank monteren, nadat het aseinde goed vetvrij gemaakt is. De linker crank met de as iets terugtrekken, zodat het kettingwiel rechts onder de rechter liggende achterschok aangebracht kan worden. Dan de as met de linker crank weer op z'n plaats schuiven, zodat ook het kettingwiel over de as gebracht kan worden.

Tenslotte afmonteren met spie, ring en moer.

Indien dan nog axiale speling aanwezig is, aan de linkerzijde, tussen de trapashuls en de afstandbus, een extra afstandring 084 68 aanbrengen.

Volg verder voorschrift 41.

Trapashuls 836 35 eerst van lagervet voorzien.

Bij het inslaan van de spie, moet de crank naar voren staan.

Pas op dat de afstandring er niet afvalt!

Aseinde vetvrij maken.

Bij het inslaan van de spie moet de crank naar voren staan.

Met 11 mm sleutel.

Demontage

Volg eerst voorschrift 41 en 42.

Neem aan de linkerzijde stofrubber 52 144 501 weg. Demonteer beide conusmoeren 52 120 501.

De trapashuls 52 111 501 eruit tikken.

Montage

Eerst één conusmoer 52 120 501 op de trapashuls schroeven. Deze monteren vanaf de rechterkant en aan de andere kant de conusmoer 52 120 501 vastdraaien.

Zorg dat de afstandbus 115 56 op zijn plaats zit.

Rubber stofring 52 144 501 aanbrengen.

Volg verder voorschrift 42 en 41.

*Borglippen ombuigen met twee dunne sleutels van 37 mm (iedere kant één).
Met plastic hamer.*

Met twee dunne sleutels van 37 mm (aan iedere kant één).

Borglipjes ombuigen.

Let op uitsparing voor de borglip.

Demontage

Volg eerst voorschrift 41 en 42.

Demonteer de beide achtkantige moeren 083 31.

De trapashuls 836 35 eruit tikken.

Borglippen ombuigen!

Met twee dunne sleutels van 37 mm (aan iedere kant één).

Met plastic hamer.

Montage

Eerst één moer 083 31 op de trapashuls schroeven. Deze monteren vanaf de rechter kant en aan de andere kant de moer 083 31 vastdraaien.

Zorg dat de afstandbus 115 56 op zijn plaats zit.

Volg verder voorschrift 42 en 41.

Op korte zijde schroefdraad.

Met twee dunne sleutels van 37 mm (aan iedere kant één).

Borglipjes ombuigen!

Demontage

Eerst remkabel losmaken door de remhevel in te drukken en de klemnippel uit de hevel te nemen. Dan de kabel met stelbout naar voren trekken uit de lip op de remplaat en de binnenkabel uit de lip nemen door hem door de sleuf in de lip te halen.

Dan de twee wielasmoeren 52 193 601 en de twee ringen 47 185 100 verwijderen.

Het achterwiel 52 191 401 naar voren uit de sleuven van de staande vork drukken, daarna iets laten zakken en de ketting 260 06 van het freewheel 52 195 401 verwijderen.

Montage

De ketting om het freewheel leggen. Dan de wielas in de sleuven van de staande achtersvork brengen.

Aan de buitenzijde van iedere kant een ring 47 185 100 op de wielas schuiven en de moeren 52 193 601 met de hand opdraaien. Vervolgens de ketting spannen door het wiel naar achteren te trekken en beide moeren 52 193 601 goed vast te draaien.

Tenslotte de kabel en de kabelstelbout in de lip op de remplaat brengen en de klemnippel weer in de remhevel halen.

Met 14 mm sleutel.

Let er op dat de sleuf in de nok op de remplaat 52 194 101 om de pen van bout 52 192 101 valt.

Zorg er voor dat het wiel in het midden zit en kijk hiervoor naar de stand van de velg t.o.v. de liggende en staande achtersvorken.

Voor het afstellen van de rem zie hoofdstuk IIB-c3, blz. 34.

Demontage

Eerst de bout 075 10 met de sluitring 084 79, de veerring 445 88 en de moer 082 13 van de rembeugel van de achternaaf verwijderen.

Dan de twee wielasmoeren 082 07 en de twee ringen 47 185 100 verwijderen. Het achterwiel 897 19 naar voren uit de sleuven van de staande achtersvork drukken, daarna iets laten zakken en de ketting 260 06 van het tandwiel verwijderen.

Met 9 mm sleutel.

Met 15 mm ringsleutel.

Montage

De ketting 260 06 om het tandwiel leggen. Dan de wielas in de sleuven van de staande achtersvorken brengen.

Aan de buitenzijde van iedere kant één ring 47 185 100 op de wielas schuiven en de moer 082 07 alleen met de hand opdraaien.

Vervolgens de ketting spannen door het wiel naar achteren te trekken en de moeren 082 07 vast te draaien.

Aan de binnenzijde van iedere kant één ring 47 185 100.

Zorg er voor dat het wiel in het midden zit en kijk hiervoor naar de stand van de velg t.o.v. de liggende en staande achtersvorken.

Tenslotte de bout 075 10 met de ring 084 79 door de sleuf in de liggende achtersvork en het gat in de remhevel steken. Van binnenaf de veerring 445 88 en de moer 082 13 aanbrengen en afmonteren.

Met 9 mm sleutel.

Demontage

Volg voorschrift 44 en 30.

Montage

Volg voorschriften 30 en 44.

Raadpleeg de tekening van de 'uitgetrokken' achternaaf t.o. blz. 156.

Demontage

Volg eerst voorschrift 44.

Verwijder daarna de asmoeren 52 193 601 en de sluitringen 47 183 100. De naaf uitwendig reinigen.

Met 14 mm sleutel.

Let op, dat geen schoonmaakmiddel in de naaf komt.

Verwijder de remplaat 52 187 408 door de contramoer 52 193 602 en de sluitring 52 144 506 los te nemen.

Met 16 mm sleutel.

De moer 52 193 602 aan de freewheel-zijde losdraaien, borgring 52 144 507 wegnemen en conus 52 120 502 losdraaien.

Met 15 mm steeksleutel.

Naaf van de as afschuiven.

Borgmoer en conus van de andere zijde van de as losdraaien. Stofplaat 52 144 505 uit de naaf wippen. Hierdoor komen aan weerskanten vrij de negen kogels $\frac{1}{4}$ " 35 800 006.

Met schroevendraaier.

Van de remplaat 52 187 408 kunnen de remschoenen verwijderd worden en de veertjes 52 174 003.

Met een schroevendraaier de remschoen omklappen.

Nu de bout 52 192 107 losdraaien zodat de remhevel 52 193 005 vrij komt. De remsleutel 52 193 803 uit de remplaat nemen.

Montage

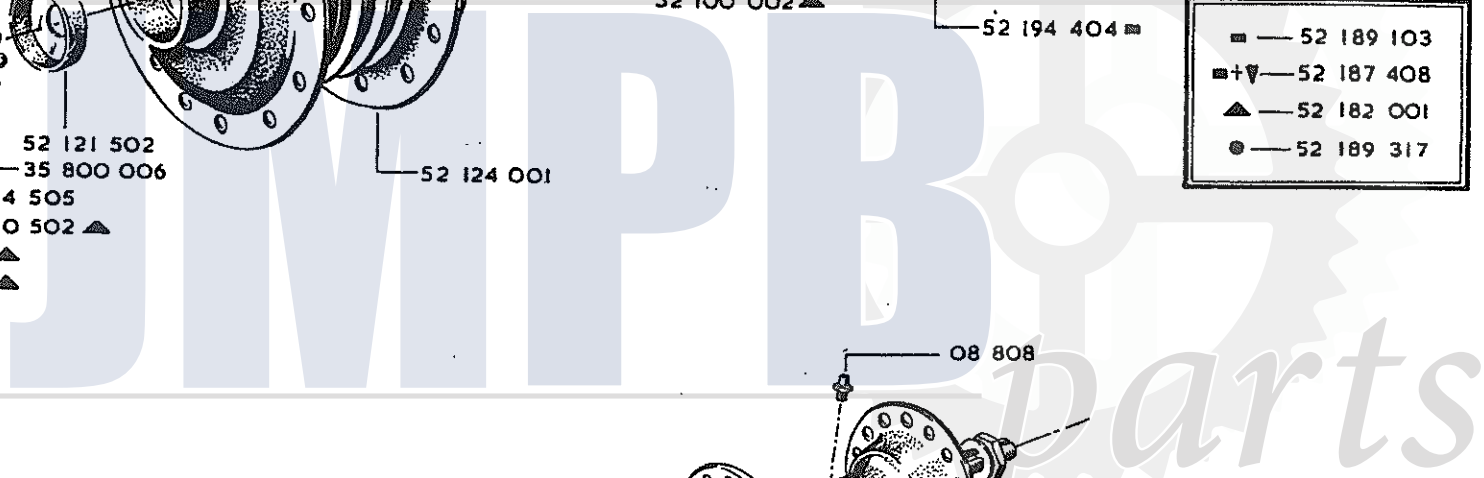
Remsleutel 52 193 803 in de remplaat steken. Remhevel 52 193 005 op de remsleutel plaatsen zodanig dat het bovendeel van de hevel wijst in dezelfde richting als het plaatje op de remplaat en met het omgebogen deel naar de buitenkant. Met de bout 52 192 107 de remhevel vastzetten.

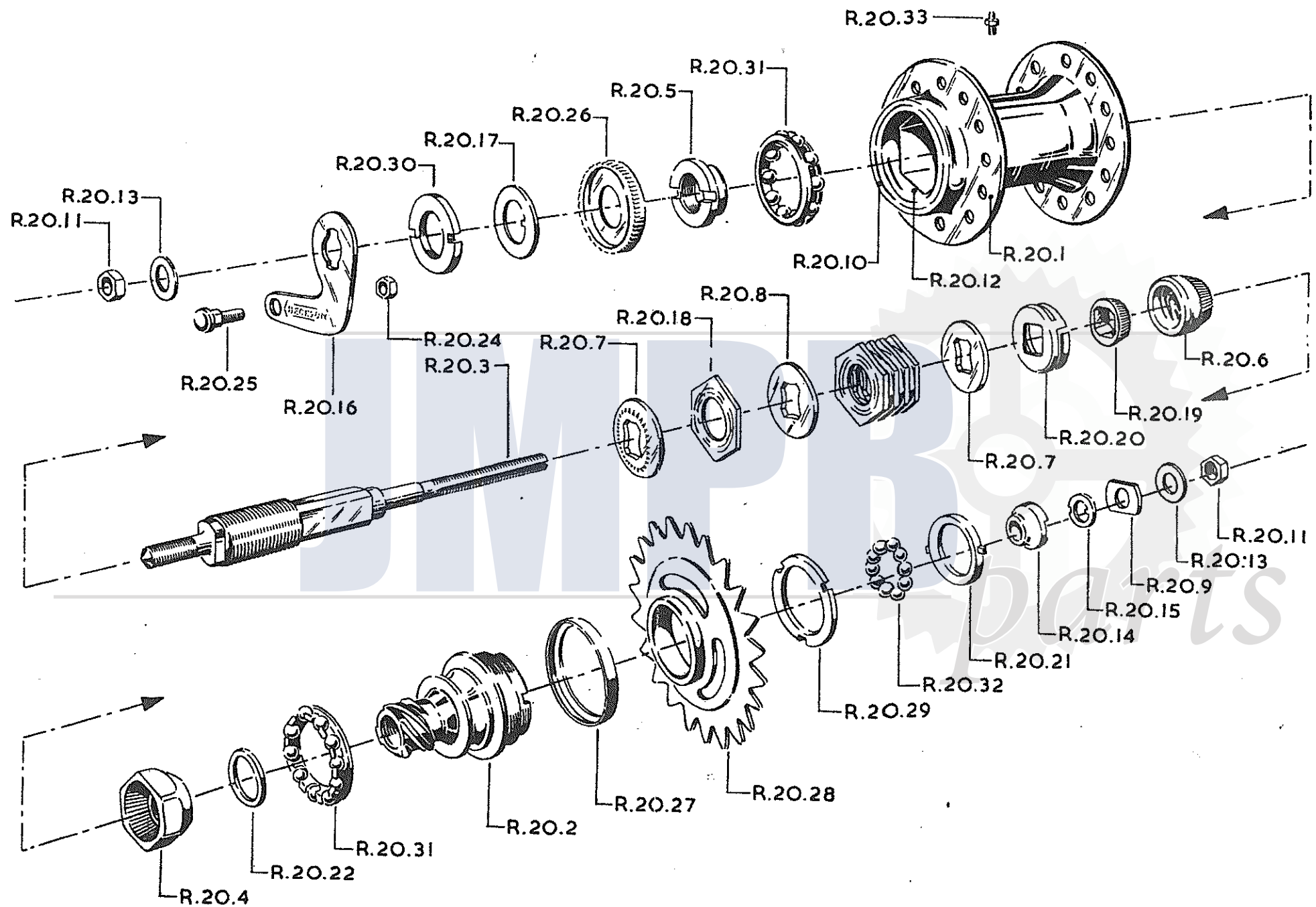
Uitsparing wijst in de richting van de as.

Veertjes 52 174 003 op de remschoenen aanbrengen. De remschoenen opgeklapt op de remplaat brengen met de platte kanten op de remsleutel 52 193 803.

Met 14 mm sleutel.

Met het opschrift 70D en B zichtbaar.





De remschoenen met kracht uit elkaar drukken zodat deze op hun plaats komen te liggen. Nu aan weerszijden de negen kogels $\frac{1}{4}$ " 53 800 006 aanbrengen in de naaf en de naaf en de stofplaten 52 144 505 in de naaf drukken tot zij aanliggen tegen de cups. Conus 52 120 502 op het lange draadeinde van de as schroeven tot het einde van de draad. Nu de borgmoer 52 193 602 vast tegen de conus aandraaien. Naaf over de as plaatsen met het lange aseinde aan de kant van de rem. Nu conus aan de andere (freewheel) zijde aanbrengen en met de hand aandraaien tot er nog iets speling voelbaar is.

Nu de borgring 52 144 507 achter de conus op de platte kanten van de as schuiven en de contramoer 52 193 602 tegen de borgring vastdraaien. Remplaat over de as in de naaf aanbrengen. Ring 52 144 506 tegen de plaat schuiven en moer 52 193 602 er op draaien en vastzetten. Volg verder voorschrift 44.

*Kogels en cups invetten met kogella-
gersvet.*

*Met sleutel 16 mm en dunne (conus)
sleutel 15 mm.*

*De conussen niet ineens zo vast schroe-
ven dat alle speling uit de as is, aange-
zien deze dan bij het vastdraaien van de
contramoeren iets over de draad ge-
drukt worden waardoor de as niet soe-
pel meer zal draaien en conussen, pot-
ten en kogels snel versleten zijn.*

Met 16 mm sleutel.

Met 16 mm sleutel.

Raadpleeg de tekening van de 'uitgetrokken' Beckson naaf t.o. blz. 157.

Demontage

Volg eerst voorschrift 44A.

Verwijder daarna de asmoeren en de sluitringen en maak de remhevel-ver-
ankerings los van het frame.

Dan de naaf uitwendig reinigen en de
remhevel verwijderen.

Vervolgens de borgmoer R 20.30 ge-
heel losdraaien en de borgring R 20.17
verwijderen.

Nadat de hevelconus R 20.5 met be-
hulp van het stel-stofdeksel R 20.26
geheel is teruggeschroefd kan het bin-
nenwerk geheel worden uitgenomen.

Vervolgens borgmoer van de asconus
R 20.9 geheel losdraaien en de borg-
ring R 20.15 verwijderen. Hierna de
asconus R 20.14 geheel losdraaien, de
stofring asconus R 20.21 verwijderen
en de kogels R 20.32 uitnemen.

Demonteer achtereenvolgens de drijf-
kop R 20.2 met de complete kogelhou-
der R 20.31, de hardpapierring R 20.22,
de zeskanttring R 20.4, de koppeling-
conus R 20.6, de remconus R 20.19,
de veerlamel R 20.20 en tenslotte het
gehele lamellenpakket.

Montage

Breng eerst de eindlamel op het vier-
kant van de as. Breng dan, beginnend
met een zeskante, afwisselend ronde
en zeskante lamellen op en eindig met
een zeskante lamel.

De eindlamel met de vertanding naar
de dunne zijde van het aseinde gericht
opbrengen.

Vervolgens de remconus (met vierkant
gat) in de veerlamel brengen met de
grootste doorsnede aanliggend tegen de
binnenzijde van de veerlamel.

Met 15 mm ringsleutel.

*Zonodig deze afdrukken met behulp
van de borgmoer hevelconus R 20.30.*

Met 17 mm sleutel.

*Het geheel grondig reinigen in benzine
en controleren op overmatige slijtage.*

*Met de vertanding gericht naar het
dikke aseinde.*

*In totaal is dan opgebracht: zeven zes-
kante, zes ronde en twee eindlamellen.*

De koppelingconus eveneens in de veerlamel drukken en over de remconus laten vallen, zodat de vertanding van de remconus in het conische binnenste van de koppelingconus sluit.

Dit samenstel over het dunne aseinde op het vierkant aanbrengen.

Nu de zeskante ring over het dunne aseinde opbrengen met de open zijde (fijne vertanding) vallend over de grove tanden van de koppelingconus.

Vervolgens kan de drijfkop worden aangebracht.

Schuif dan de hardpapieren ring over de sneldraad en op de drijfkop, waarna de drijfkop met ring en lager over het dunne aseinde wordt gebracht.

De tien losse kogels in de drijfkop aanbrengen en de plastic stofring asconus monteren.

De asconus kan dan opgedraaid worden.

Vervolgens de asconus handvast aan draaien op de kogels, de borgring (klein) en tenslotte de stalen borgmoer van de asconus (met afgeplatte zijde) aanbrengen.

Het dikke aseinde tussen de bekken van de bankschroef klemmen.

Draai nu de borgmoer op de asconus stevig aan, waarna het hulpstukje tussen de lamellen kan worden verwijderd.

De as met het binnenwerk in de tot nu

Hierbij moeten de vierkante gaten van veerlamel en remconus gelijk staan.

Het verdient aanbeveling in dit stadium in de open ruimte van de sneldraad van de koppelingconus een kleine hoeveelheid olie EP 90 te druppelen (1 cm³). Hiertoe de as rechtop houden.

Let op dat de dichte zijde van de kogelhouders naar buiten komt te liggen. Kogels goed van kogellagervet voorzien.

Niet vergeten de drijfkop van vet te voorzien!

Tussen een ronde en een naastliggende zeskante lamel een plaatstalen vorkje of hulpstukje plaatsen van 1½ mm dik. Hiermee vrije slag instellen.

Bescherm de as door over de bekken van de bankschroef een paar zacht metalen (bijv. koperen) spanplaten aan te brengen.

Met 17 mm steeksleutel.

toe gemonteerde toestand dompelen in een blik met EP 90 olie.

Op een schone tafel de lamellen met de vlakke kanten en de zeskante ring gelijk tikken, waarna het geheel van rechts naar links in de naafhuls gebracht wordt.

De linker asconus met de kogelhouders op het linker aseinde draaien.

Breng dan de borgring (groot) en de borgmoer aan, daarna met de stelstofring de wielspeling op de juiste wijze instellen.

Vervolgens de borgmoer goed vastzetten.

Tenslotte de rembevel aanbrengen en het wiel tussen de achtervorken plaatsen.

Volg verder voorschrift 44.

N.B. Bestaat het lamellenpakket geheel uit stalen lamellen, dus ook uit de zeskantige, dan niet met olie smeren, maar het geheel ruim van vet (HTG) voorzien (zie IIB-b, blz. 33).

Tot en met de asconus.

Uitnemen en uit laten druipen.

Dichte zijde naar buiten.

Het opdraaien kan geschieden met behulp van de stelstofring R 20.26, welke tevens als gereedschap dient (nokjes vallen in uitsparing van conus).

Nog niet vastzetten.

Hiervoor het dunne aseinde in de bankschroef klemmen.

Vergeet de spanplaten niet!

Eventueel met behulp van rubberhamer.

Demontage

Volg eerst voorschrift 41, 44 en 44A.
De halsmoeren 083 30 losdraaien.
De moer 083 25 met de klembeugel 031 17 en rechts de schroefbout 075 54 (R) en links de schroefbout 075 54 (L) of 52 192 101 (L) van de kruising staande en liggende achtervork demonteren. Dan de bouten 075 73 uittikken. Hierdoor komen de liggende achtervorken en de voetplaat vrij.

Met 18 mm sleutel.

Met 14 mm sleutel.

Met plastic hamer.

Remkabel uit vorkschede nemen.

Montage

Eerst één liggende achtervork monteren door de bouten 075 73 in de gaten te brengen en deze door te tikken.
Dan de liggende achtervork op het draadeinde van de bouten 075 73 aanbrengen en de halsmoeren 083 30 opdraaien.
De schroefbouten 075 54 (R) en 075 54 (L) of 52 192 101 (L) met de klembeugels 031 17 en de moeren 082 25 monteren.
Tenslotte de halsmoeren 083 30 vastzetten.

Bij trapas met glijdlagers de rechter en bij trapas met kogellagers de linker.

Nog niet vastdraaien.

Met 14 mm sleutel.

Met 18 mm sleutel.

Remkabel in linker vorkschede aanbrengen.

Volg verder voorschrift 44 of 44A en 41.

Demontage

Volg eerst voorschrift 44.

Verwijder dan de schroefbout 075 54 met de klembeugel 031 17 en de moer 083 25 (tweemaal) van de bevestiging achterspatbordstang. Zo ook de bout 075 13, de veering 445 88 en de moer 082 12 van de klembeugel 031 16 aan de achterzijde van het spatbord.

Met 14 mm sleutel.

Kan ook zijn: één bout 075 54 (R) en één bout 52 192 101 (L).

Met 9 mm sleutel.

Verwijder dan de bout 075 13 van de bagagedragerbeugel 031 37 en van de twee bevestigingsbeugels van de staande achtervorken 895 38 en 895 40.

Met 9 mm sleutel.

Het achterlichtsnoer 093 17 losmaken van het achterlicht 860 60 en het snoer bij de staande achtervork uit het spatbord trekken.

Montage

Eerst het achterlichtsnoertje 093 17 door de rechterkraal van het spatbord 300 66 steken.

Monteer achtereenvolgens de bout 075 13, de veering 445 88 en de moer 082 12 van de twee bevestigingsbeugels van de staande achtervorken, bagagedragerbeugel 031 37 en spatbordklembeugel 031 16.

Met 9 mm sleutel.

Daarna de schroefbout 075 54 met de klembeugel 031 17 en de moer 083 25 monteren. Bevestig tenslotte het snoertje aan het achterlicht 860 60.

(Kan ook zijn: één bout 075 54 (R) en één bout 52 192 101 (L)).

Met 14 mm sleutel.

Volg verder voorschrift 44.

VOORSCHRIFT 49	BAGAGEDRAGER	822 49
	BAGAGEDRAGER	822 45
	STAANDE ACHTERVORK (L)	895 38
	STAANDE ACHTERVORK (R)	895 40

Demontage

Volg eerst voorschrift 44 en 48.

Demonteer de bovenste moer 083 24 onder het zadel en verwijder de ring 47 186 080.

De bovenste bout 075 72 nu uittikken, waardoor de bagagedrager en de beide staande achternvorken zijn weg te nemen.

Met 14 mm sleutel.

Met nylon hamer op draadeinde slaan.

Montage

Eerst de bagagedrager 822 49 of 822 45 tussen de zadelbalk 822 47 en de beugel 031 01 aanbrengen.

Daarna de linker staande achternvork 895 38 met de bout 075 72 door het bovenste gat van de zadelbalk 822 47 of 822 35 steken en de rechter staande achternvork 895 40 op zijn plaats brengen.

Vervolgens de ring 47 186 080 en de moer 083 25 op het draadeinde van de bout 075 72 schroeven.

Voorts de staande achternvorken op de liggende achternvorken brengen en daarop weer de poten van de bagagedrager.

Van binnen uit de bout 075 54 doorsteken; de klembeugel 031 17 en de moer 083 25 monteren.

Tussen de klembeugel en de liggende achternvork de spatbordstang 597 26 aanbrengen.

Tenslotte de bovenste moer 083 24 onder het zadel vastdraaien.

Volg verder voorschrift 48 en 44.

Bovenste twee gaten.

Nog niet vastdraaien!

Kan ook zijn: één bout 075 54 (R) en één bout 52 192 101 (L).

Met 14 mm sleutel.

ZADELBALK	822 47	VOORSCHRIFT 50
-----------	--------	----------------

Demontage

Volg eerst voorschrift 49, 48, 47, 44, 42, 43, 41 en 40.

Haal eerst het verlichtingssnoer los uit de beugel aan de binnenkant van de zadelbalk. Demonteer dan de onderste moer 083 25 onder het zadel en verwijder de ring 47 186 080.

De onderste bout 075 71 onder het zadel kan dan eruit getikt worden.

De zadelbalk 822 47 komt daardoor vrij.

Verwijder tenslotte nog de zadelpenbeugels 031 01 en 031 02 en aan de onderzijde de afstandbussen 040 73, 040 74 en 115 56.

Met 14 mm sleutel.

Met een tang.

Montage

Breng eerst de afstandbussen 040 73, 040 74 en 115 56 op hun plaatsen.

Plaats vervolgens de zadelpenbeugels 031 01 en 031 02.

Dan de onderste bout 075 71 vanaf de linkerkant inbrengen en aan de rechterkant de ring 47 186 080 en de moer 083 25 monteren.

Tenslotte de zadelbalk op z'n plaats brengen en het verlichtingssnoer 093 17 door de beugel aan de binnenkant van de zadelbalk halen.

Volg verder voorschrift 40, 41, 43, 42, 44, 47, 48 en 49.

De kleinste bus aan de binnenkant van de zadelbalk.

De beugel met de zaagsnede naar onderen plaatsen.

Met 14 mm sleutel.

VOORSCHRIFT 51

Demontage

De spie 885 00 van de linker crank 210 21 demonteren.

De crank 210 21 van de trapas 52 101 001 schuiven.

De vijf schotelringen 52 144 502, de cup 52 121 501, de kogelring 52 144 505 en de rubberstofring 52 144 501 verwijderen. De linker conusmoer 52 120 501 losdraaien.

De voorste halsmoer 083 30 demonteren en de bout 075 73 wegnemen. De achterste halsmoer 083 30 losdraaien. Dan kan de verbindingsplaat 030 96 er tussen uitgetrokken worden. De beide afstandbussen 040 73 en 040 74 verwijderen.

Montage

Monteer eerst de afstandbussen 040 73 en 040 74.

Dit geheel tussen het voorframe 52 123 001 en de liggende achtervork 52 191 202 plaatsen.

De bout 075 73 weer aanbrengen en de halsmoer 083 30 opdraaien.

Vervolgens conusmoer 52 120 501 op de trapasbus 52 111 501 draaien en vastzetten.

Dan de beide halsmoeren 083 30 goed vastdraaien.

Vervolgens de rubberstofring 52 144 501, kogelring 52 144 503 en cup 52 121 501 aanbrengen.

Volg nu verder voorschrift 42 vanaf: Daarna aan de linkerkant de vijf schotelringen 52 144 502 enz.

VERBINDINGSPLAAT (L) 030 96 (vanaf motornummer 528 000)

De moer met 11 mm sleutel losdraaien voor het verwijderen van de spie en nylon- of koperen hamer gebruiken. Sla hiermede op het draadeinde van de spie, onderwijl de trapas aan de onderkant ondersteunend met een zware hamer (zie fig. 48).

Met dunne 37 mm sleutel.

Met 18 mm sleutel.

Met doorslag op draadeinde.

Niet eraf draaien.

Met een tang.

De kleinste aan de binnenkant van de verbindingsplaat 030 96.

Let op de remkabel.

Voor het voorste gat.

Met 18 mm sleutel.

Met 37 mm sleutel.

Met 18 mm sleutel.

VERBINDINGSPLAAT (L)

030 96

VOORSCHRIFT 51A

(tot motornummer 528 000)

Demontage

De spie 885 00 van de linker crank 210 21 demonteren.

De crank 210 21 van de trapas 010 35 schuiven.

De afstandbus 040 72 en de ring 084 68 verwijderen.

De linker moer 083 31 losdraaien.

De voorste halsmoer 083 30 demonteren en de bout 075 73 tot de helft terugtikken.

De achterste halsmoer 083 30 losdraaien. Dan kan de verbindingsplaat 030 96 er tussenuitgetrokken worden.

De beide afstandbussen 040 73 en 040 74 verwijderen.

Montage

Monteer eerst de afstandbussen 040 73 en 040 74.

Dit geheel tussen het voorframe 840 18 en de linker liggende achtervork 060 84 plaatsen.

De bout 075 73 door de afstandbus 040 73, de verbindingsplaat 030 96 en de afstandbus 040 74 tikken.

De halsmoer 083 30 monteren evenals de moer 083 31.

Dan de beide halsmoeren 083 30 goed vastdraaien.

Achtereenvolgens de ring 084 68, de afstandbus 040 72 en de linker crank op de trapas schuiven.

Tenslotte de spie 885 00 op z'n plaats brengen en de moer monteren.

De moer met 11 mm sleutel demonteren en voor het verwijderen van de spie een nylon of koperen hamer gebruiken. Sla hiermee op het draadeinde van de spie, onderwijl de trapas aan de onderkant ondersteunen met een zware hamer.

Beide onderdelen van de trapas 010 35 schuiven.

Met 37 mm sleutel.

Met 18 mm sleutel.

Met doorslag op draaduiteinde.

Niet eraf draaien.

Met een tang.

De kleinste aan de binnenkant van de verbindingsplaat 030 96.

Voor het voorste gat.

Met 18 mm sleutel.

Met 37 mm sleutel.

Bij het inslaan van de spie moet de crank in de stand 'vooruit' staan.

Moer vastzetten met 11 mm sleutel.

VOORSCHRIFT 52

Demontage

Volg eerst voorschrift 41.

De spie 885 00 van de rechtercrank 52 185 602 demonteren.

De linker crank met de trapas iets terugtrekken, zodat de rechter crank met kettingwiel 52 185 602 vrijkomt. De crank met kettingwiel laten zakken en de cup 52 121 501 en de kogelring 52 144 503 van de as verwijderen. De rechter conusmoer 52 120 501 kan nu worden losgedraaid. De voorste halsmoer 083 30 van de bout 075 73 draaien en de bout voor de helft terugtikken.

De achterste halsmoer 083 30 losdraaien. De verbindingsbeugel 030 99 kan er nu tussenuit getrokken worden, waarna de afstandbussen 040 73 en 040 74 verwijderd kunnen worden.

Montage

Monteer eerst de afstandbussen 040 73 en 040 74.

Dan de bevestigingsbeugel over de trapasbus 52 111 501 schuiven en tussen het voorframe 52 123 001 en de rechter liggende achtersvork 060 86 voor het voorste gat plaatsen.

Vervolgens de voorste bout 075 73 weer terug tikken door de afstandbus 040 74, de bevestigingsbeugel 030 99 en de afstandbus 040 73.

Monteer nu de halsmoer 083 30 en de rechter conusmoer 52 120 501 en draai deze en de twee halsmoeren 083 30 goed vast.

Crank met kettingwiel 52 185 602 op de trapas 52 101 001 schuiven.

Volg nu voorschrift 42 vanaf: Neem nu een lijmtang (zgn. sergeant), enz.

Volg verder voorschrift 41.

BEVESTIGINGSBEUGEL (R)

030 99

(vanaf motornummer 528 000)

Demonteren door met nylon of koperen hamer op het draadeinde te slaan, onderwijl de trapas aan de onderzijde met een zware hamer ondersteunend.

Denk aan de eventuele ring tussen kettingwiel en cup.

Met 37 mm sleutel.

Met 18 mm sleutel.

Niet eraf draaien.

Met een tang.

De kleinste aan de binnenkant van de bevestigingsbeugel 030 99.

Met 18 mm sleutel.

Met 37 mm sleutel.

BEVESTIGINGSBEUGEL (R)

Demontage

Volg eerst voorschrift 41.

De spie 885 00 van de rechter crank 892 26 demonteren.

De linker crank met de trapas iets terugtrekken, zodat de rechter crank met het kettingwiel 892 26 vrij komt.

De crank met kettingwiel laten zakken, waardoor de rechter moer 083 31 kan worden losgedraaid, de voorste halsmoer 083 30 demonteren en de bout 075 73 uittrekken.

De achterste halsmoer 083 30 losdraaien. De verbindingsbeugel 030 99 kan er nu tussenuit getrokken worden, waarna de afstandbussen 040 73 en 040 74 verwijderd kunnen worden.

Montage

Monteer eerst de afstandbussen 040 73 en 040 74.

Dan de bevestigingsbeugel over de trapasbus 836 35 schuiven en tussen het voorframe 840 18 en de rechter liggende achtersvork 060 86 voor het voorste gat plaatsen.

Vervolgens de voorste bout 075 73 inbrengen en doortikken door de afstandbus 040 74, de bevestigingsbeugel 030 99 en de afstandbus 040 73.

Monteer nu de halsmoer 083 30 en de rechter moer 083 31 en draai de beide halsmoeren 083 30 goed vast.

De ring 084 68 en de crank met kettingwiel 892 26 op de trapas 010 35 schuiven.

De spie en de moer vastzetten.

Volg verder voorschrift 41.

030 99

VOORSCHRIFT 52A

(tot motornummer 528 000)

Demonteren door met nylon of koperen hamer op draadeinde te slaan, onderwijl de trapas aan de onderzijde met een zware hamer ondersteunend.

Met 37 mm sleutel.

Met 18 mm sleutel.

Niet eraf draaien.

Met een tang.

De kleinste aan de binnenkant van de bevestigingsbeugel 030 99.

Met 18 mm sleutel.

Met 37 mm sleutel.

Bij het inslaan van de spie moet de crank met kettingwiel in de stand 'vooruit' staan.

Demontage

Schroef de pedaal 864 30 L (links) of 864 31 R (rechts) uit de crank.

Met pedaalsleutel 15 mm.

Attentie: De linkerpedaal heeft linkse draad en de rechter pedaal heeft rechtse draad.

De pedalen zijn gemerkt met L en R (franse pedalen met D (rechts) en G (links)).

Montage

De pedalen in de crank schroeven.

Met pedaalsleutel 15 mm.

Let op links en rechts.

Montage

Druk de twee bijgeleverde plastic dopjes in de uiteinden van de beugel. Plaats de motor op de band en schuif de beschermbeugel over de motor. De voorkant moet onder de beschermkap 883 81 van de lamp komen en de uiteinden tussen de twee moeren 083 09 van de voorvorkscheden 895 33.

De motor van de band lichten en in de grendelhaak vergrendelen.

Ga aan de zijkant van de motor staan, en trek het uiteinde van de beugel naar voren en plaats deze met het gat aan het uiteinde, over de onderste moer.

De andere kant van de beschermbeugel op dezelfde wijze bevestigen.

De klemveer met de oogjes onder het spatbord plaatsen en de halfrond gebogen bovenzijde van achteraf naar voren over de beschermbeugel drukken.

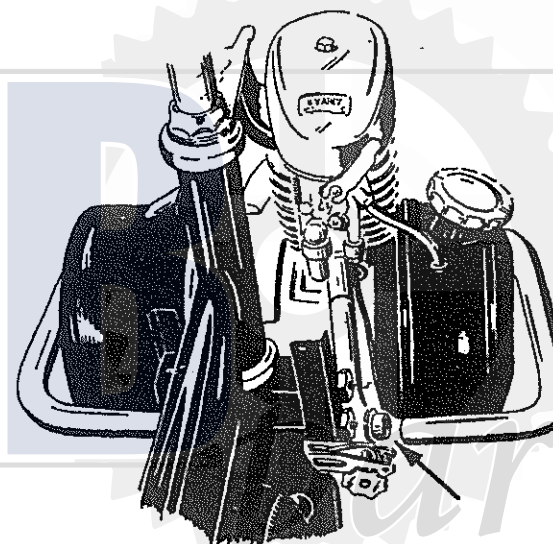


Fig. 49

Montage

Draai de beide voorwielmoeren los en neem het voorwiel uit de vork.

Monteer vervolgens de tandenkrans (a) op de spaken van het wiel door middel van de bijgevoegde boutjes en plaatjes. Hierbij dient men er op te letten, dat de as zuiver in het midden van de tandenkrans staat en de schuine zijde van laatstgenoemde vlak op de spaken rust, zodat deze in de richtingen a en b niet slingert.

Schuif de beugel (c) van het aandrijfmechanisme over de as en monteer daarna het wiel in de voorvork, zodat deze beugel tussen de naaf en de vorkschede geklemd wordt. De moeren (d) kunnen nu worden vastgedraaid.

Het rubber tandwiel (e) dient men zodanig in te stellen naar links of rechts in de sleuf welke in de beugel is aangebracht, dat de tanden zuiver in de gaten van de tandenkrans grijpen. Het geheel moet echter soepel lopen. Speling tussen krans en tandwiel ca. 1 mm. Zodra het aandrijftandwiel in de juiste stand staat, de moer (f) op de bovenkant van de beugel goed vast draaien. Hierna de kabel aansluiten met de wartelmoer (h), waarbij erop gelet dient te worden, dat het vierkant van de binnenkabel precies in het vierkant van de aandrijving valt. Op dezelfde manier wordt ook het andere eind van de kabel aan de tellerklok bevestigd.

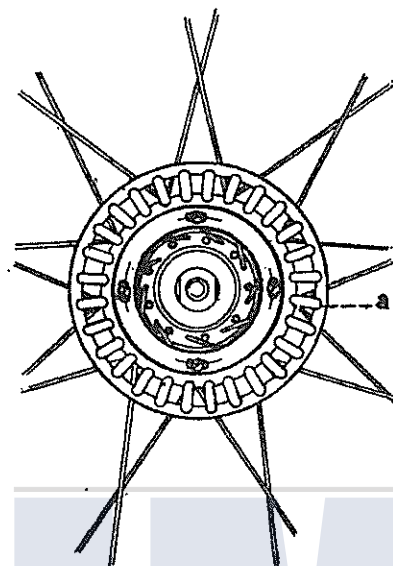


Fig. 50

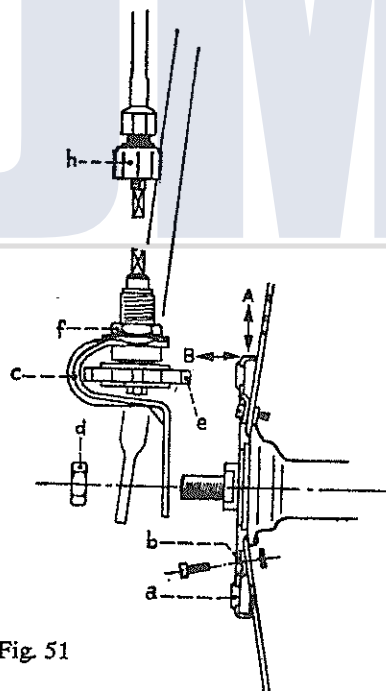


Fig. 51

De U-vormige beugel wordt onderaan bevestigd bij de spatlap en hierbij worden dezelfde boutjes gebruikt als waarmee de gootjes 825 20 en 825 22 reeds aan het voorspatbord zijn gemonteerd.

De twee haken worden, met de omgezette kant naar boven, bevestigd achter de moer 083 10 van de remdeksel 250 55. Nu kan het regenscherm aan de onderzijde over de U-vormige beugel worden geschoven en bovenaan in de twee haken worden gehangen.

De spiraalveer wordt met één uiteinde aan de onderzijde over het doorgezette gedeelte van de U-beugel gehaakt, terwijl het andere uiteinde in één van de twee gaatjes van de strip onderaan het regenscherm, wordt aangebracht.

Bij een 23" wiel wordt het bovenste en bij een 24" wiel het onderste gaatje van de strip gebruikt.

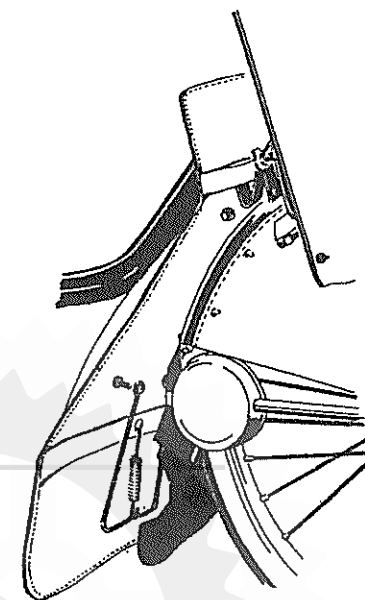


Fig. 52

Monteer

Alvorens de jasbeschermer te plaatsen, dienen alle draaibeugeltjes los gezet te worden, dus in de lengterichting van de ovale ring-openingen. Schuif dan de jasbeschermer, klem voor klem, tegen de spatbordrand omhoog. Leg de linkerhand over het spatbord en plaats de duim onder het draaibeugeltje. Trek daarna met de haak van de rubberspanner of met een tangetje het beugeltje geheel door de ovale ring (zie afb. 53) en daarna kan zonder veel moeite het beugeltje worden dwarsgeplaatst. Dan worden de rubberspanners (zie afb. 54A en B) aan de spatbordstangen dicht bij de achterspork gevlochten en de trekhaak in de bevestigingsringen geplaatst. Hierdoor is een absoluut rammelvrije en solide bevestiging van de jasbeschermer verkregen.

Demontage

Verwijder eerst de rubberspanners en draai dan met het trekhaakje of met een tangetje alle klemmen los. Eerst iets aantrekken en dan draaien. Schuif dan zover als mogelijk is, de jasbeschermer omhoog, waarbij de bovenrand tegen de spatbordrand plaatselijk aangedrukt gehouden moet worden. Druk daarna met een vingertop de losstaande beugeltjes naar binnen en schuif gelijktijdig de jasbeschermer omlaag waarbij deze voortdurend aangedrukt moet blijven tegen de spatbordrand. Daarna is de klem volkomen vrij. Wanneer dit voorschrift nauwkeurig wordt nagekomen, is misvorming van de octrooi-haken uitgesloten.

N.B. Plaats de haken altijd met de punten naar binnen ter voorkoming van onnodige schade aan kleding.

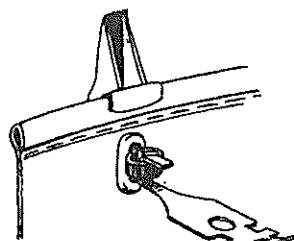


Fig. 53

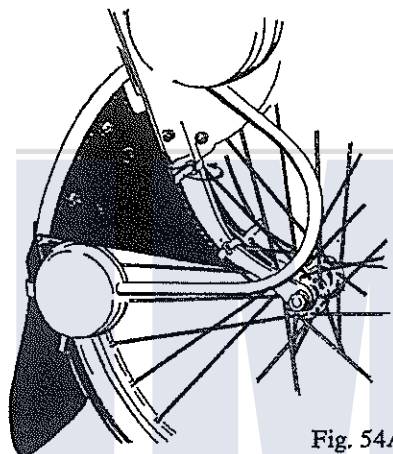


Fig. 54A

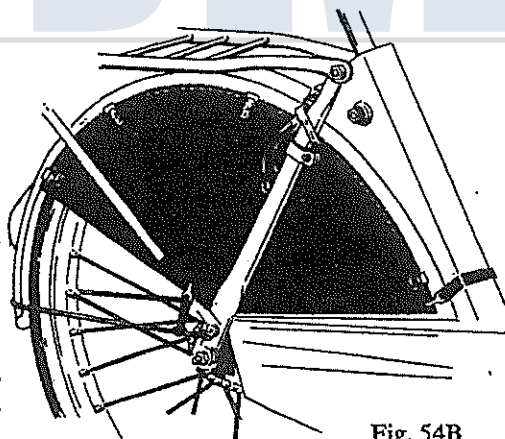


Fig. 54B

Voor het aanbrengen van een slot eerst de achterband leeg laten lopen, zodat het slot onder de bagagedrager over het achterspatbord kan worden geschoven. De bevestigingsbeugels van achteren naar voren door de sleufgaten van het slot steken en om de staande achtersporken heen buigen.

Boutjes bevestigen met de kop aan de binnenkant en de moertjes geleidelijk aandraaien zodat het slot in het midden van de achterspork komt te zitten. Indien de boutjes te lang zijn en tegen de jasbeschermers aankomen, een stuk van de draadeinden afknippen.

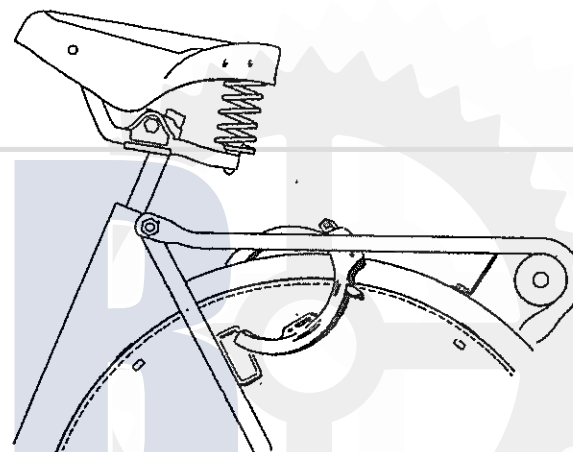


Fig. 55A

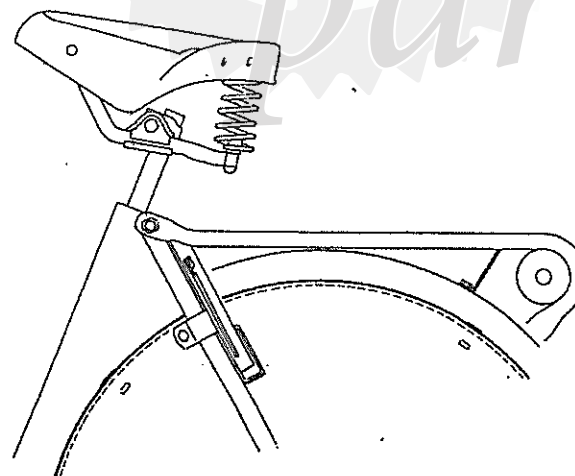


Fig. 55B

DOCUMENTATIE OMTRENT ONDERDELEN, PRIJZEN, SERVICE STATIONS

Ten einde het bestellen van onderdelen van de Solex te vergemakkelijken zijn een viertal documentatiebladen toegevoegd.

1. Het motorgedeelte van de Solex (t.o. blz. 174).
2. Het rijwielgedeelte van de Solex (t.o. blz. 175).
3. Voor- en achternaaf (t.o. blz. 156).
4. De Beckson naaf (t.o. blz. 157).

Hierop zijn alle onderdelen in montagevolgorde afgebeeld, terwijl bovendien elk onderdeel van een codenummer is voorzien. Door nu bij de bestelling het nummer van het betreffende onderdeel te vermelden kunnen misverstanden bij de aflevering worden voorkomen.

Op deze documentatiebladen zijn echter alleen de onderdelen en codenummers vermeld van Solex bromfietsen met een motornummer vanaf 528 000 resp. 556 500. Het motornummer staat in het carter geslagen, vanaf nummer 381 000 aan de voorzijde boven de brandstofpomp, tot nummer 381 000 aan de achterzijde van het carter vóór de voorvork. Om het motornummer te vinden dient men wel de carterbeschermkap 883 87 te verwijderen (zie voorschrift 6).

In de loop der jaren is de Solex wel gewijzigd. Dit betekent ook dat er verschillende onderdelen en codenummers zijn veranderd.

Onderdelendocumentatie van Solex bromfietsen met een motornummer tót 528 000 kunt u nog verkrijgen door f 3.50 over te maken op girorekening 10638 t.n.v. R. S. Stokvis & Zonen N.V., Rotterdam met vermelding: 'Verzoeken toezending van een onderdelendocumentatie voor Solex met motornummer'.

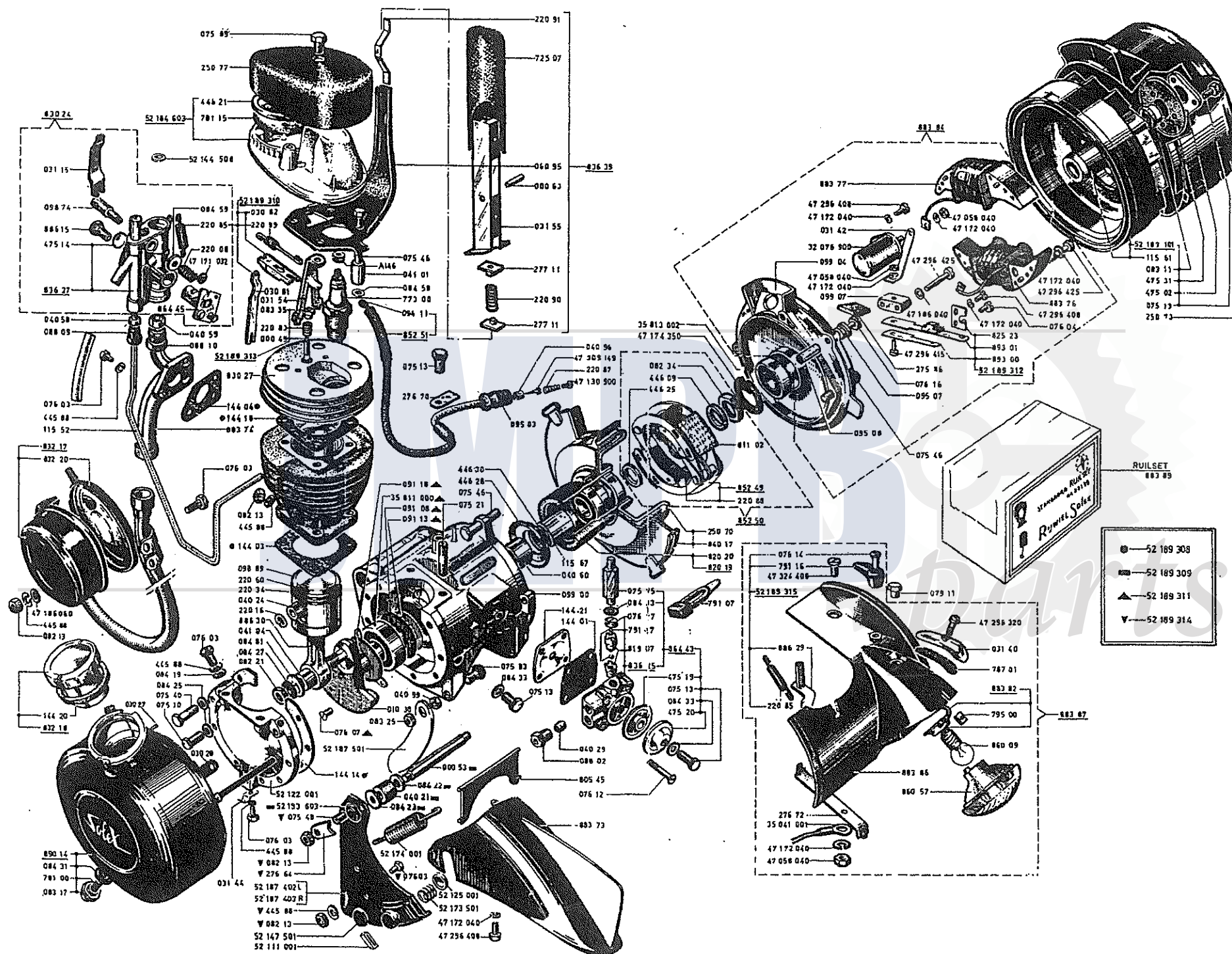
In de lijst van alle Solex onderdelen die kunnen worden geleverd zijn tevens de prijzen per 1 november 1964 opgenomen.

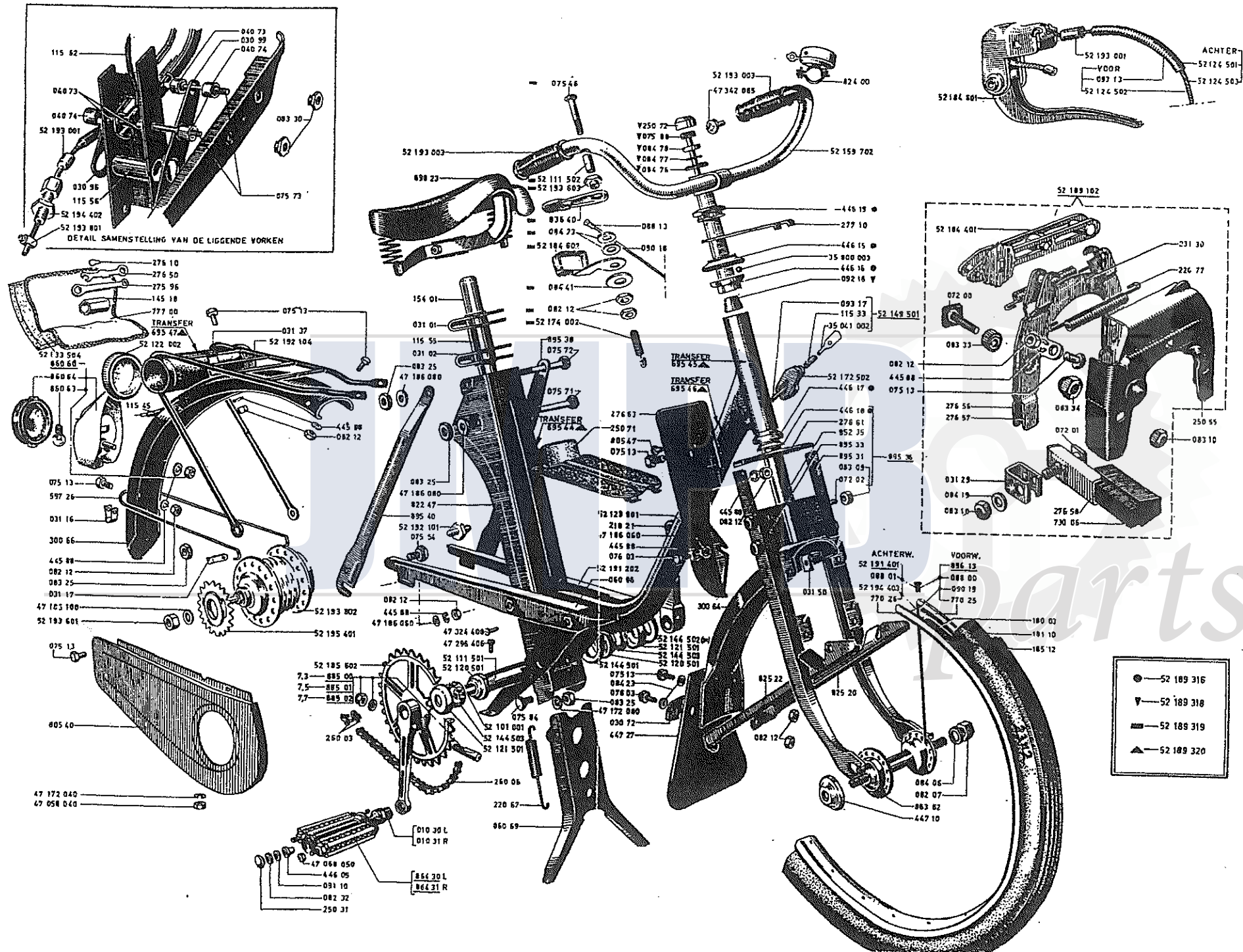
Omdat prijzen aan wijzigingen onderhevig kunnen zijn, dient deze lijst van prijzen alleen om u in staat te stellen een globale kostenberekening te maken.

Een voorbeeld: U heeft een pompmembraan nodig bij een Solex met motornummer vanaf 556 500. Op het uitslaande blad betreffende het motorgedeelte staat bij het pompmembraan het codenummer 144 01 vermeld. In de lijst op blz. 176 vindt u dan de prijs achter het nummer 144 01.

Tenslotte vind u in dit hoofdstuk de adressen van de Solex Service Stations in Nederland per 1 november 1964. Deze Service Stations leveren originele onderdelen tegen de vastgestelde prijzen.

nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk
000 29	f 0,05	030 99	f 1,10	040 74	f 0,19	075 42	f 0,72
31	0,86	031 01	0,68	77	0,18	43	0,19*
36	0,01	02	0,68	79	0,18	44	0,11
37	0,57*	10	0,22	80	0,06	45	0,10
41	1,15	11	0,15	82	0,22	46	0,29
42	0,04	15	0,11	88	—	48	0,36
43	0,39	16	0,06	93	—	50	0,68
44	0,39	17	0,07	94	0,06	53	0,61
47	0,03	19	0,57	96	0,04	54	0,31
49	0,77	26	0,29	98	0,15	56	0,75
53	0,47	29	0,18	99	0,05	57	0,39
63	0,08	30	0,42	041 01	0,09	58	0,32
010 07	—	37	0,42	02	0,13	60	0,50
11	0,77	40	0,53	04	1,30	61	0,11
21	14,65	42	0,08	05	0,15	64	0,29
29	0,11	44	0,06	060 08	0,31	69	0,50
30	0,57*	46	0,48	15	0,50	70	0,29
31	0,57*	50	0,14	23	0,44	71	0,61
34	0,71	53	0,09	48	0,90	72	0,71
35	4,10	54	0,22	56	1,70	73	1,55
36	0,79	55	0,74	59	2,95	74	0,22
38	15,10	040 09	—	63	2,95	75	0,53
030 09	0,14	16	0,26	69	4,85	76	0,36
14	0,11	21	0,39	79	0,64	77	0,14
15	0,32	22	0,20	84	3,35	78	0,26
17	0,08	24	1,15*	86	3,35	79	0,71*
25	0,13	27	1,45	95	1,55	80	0,33
27	0,06	29	0,15	072 00	0,22	81	0,26
28	0,06	42	1,15	01	0,20	82	0,18
36	0,42*	43	2,05	02	0,29	83	0,26
45	0,46	46	0,36	075 04	0,50	84	0,32
46	0,07	49	1,20	06	0,61	86	0,23
47	0,35*	53	0,12	09	0,71*	88	0,43*
48	1,30	56	0,29	10	0,11	89	0,20
49	1,30	58	0,16	13	0,15	076 03	0,15
50L	0,22	59	0,18	15	0,58	04	0,29
50R	0,22	60	0,84	18	0,48	07	0,11
70	1,55	61	1,20	19	1,15	12	0,15
71	1,40	62	1,20	21	0,23	13	0,15
72	0,29	64	0,36	22	0,32	14	0,11
81	0,15	66	1,15	26	0,36	16	0,36
82	0,11	67	0,25	27	0,32	17	0,06
83	0,11	69	0,15	30	0,43	079 00	0,80*
84	0,11	70	0,39	37	0,14	11	0,14
85	0,43	72	0,36	40	0,25	082 07	0,14*
96	0,58	73	0,74	41	0,53	11	0,08





PRIJSLIJST VAN ONDERDELEN

nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk
082 12	f 0,07	084 59	f 0,02	091 18	f 0,16	144 01	f 0,22
13	0,07	61	0,08	092 17	0,19	03	0,19
17	0,53	64	0,04	18	0,28*	04	0,12
21	0,43	66	0,13	093 02	0,66*	05	0,29
25	0,32	68	0,15	04	0,25*	06	0,13
28	0,10	69	0,12	08	0,39*	07	0,51
29	0,04	70	0,14	09	0,33*	08	0,08
32	0,10	75	0,14	13	0,48*	09	0,35
33	0,15	76	0,13	14	0,25*	14	0,10
34	0,71	77	0,06	18	0,38*	15	0,36
35	0,29	78	0,11	094 02	0,06	17	0,08*
36	0,43	79	0,06	04	0,51	18	0,23
37	0,18	80	0,08	05	0,87	20	0,20
38	0,43	81	0,25	11	0,12	21	0,36
39	0,27	085 09	0,50	095 01	0,25	145 18	0,39*
083 09	0,24	088 00	0,02*	03	0,15	154 01	1,70*
10	0,11	01	0,03	04	0,37	180 01	0,34*
11	0,69	02	0,29	05	0,15	03	0,42*
17	0,71	08	0,47	06	0,43	181 04	3,80
25	0,15	09	0,22	07	0,15	05	4,—
28	0,27	10	0,71	08	0,08	08	4,05
30	0,44	12	0,13	098 01	0,58	09	4,25
31	1,30	13	0,12	16	2,—	10	3,95
32	0,26	089 00	0,01*	24	0,80	11	4,15
33	0,15	01	0,01*	42	—	185 08	10,75
34	0,15	090 05	0,03*	57	1,15	09	11,10
35	0,25	08	0,05*	65	4,05*	10	—
084 01	0,25	09	0,03*	74	0,90	11	10,75
06	0,05	10	0,10	76	9,15	12	10,50
09	0,04	11	0,05*	84	9,15	210 21	4,20*
15	0,15	12	0,03*	89	4,05*	220 04	0,25
18	0,01	14	0,04*	099 00	17,60	05	0,07
19	0,05	15	0,03*	04	9,15	08	0,15
22	0,07	16	0,05*	07	0,58	15	0,77*
23	0,07	17	0,13	10	1,95	16	0,13
25	0,03	18	0,16	115 29	0,20	18	0,77*
26	0,02	19	0,03	33	0,05	19	0,12*
27	0,05	20	0,05*	45	0,06	20	0,12*
31	0,09	091 02	0,09	52	1,55	21	0,11*
33	0,03	06	0,22	55	0,53	22	0,11*
39	0,10	08	0,22	56	0,64	23	0,45*
41	0,11	10	0,04	61	1,30	24	0,45*
44	0,18	12	0,11	62	0,15	25	0,25
45	0,03	13	0,18	63	0,39	30	0,18*
47	0,02	14	0,06	64	0,16	31	0,18*
58	0,02	16	0,07	67	0,50	32	—

PRIJSLIJST VAN ONDERDELEN

nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk
220 33	f 0,06	250 63	f 6,45	276 70	f 0,06	446 19	f 0,92*
34	0,77*	70	1,30	71	0,16	21	0,29
36	0,77*	71	1,20	72	0,16	25	0,06
37	2,20*	72	0,25	87	0,89	28	0,07
40	0,59*	73	6,45	89	0,89	30	0,08
42	0,36	75	0,79	90	0,89	31	0,06
44	0,15	76	0,08	277 10	0,70	447 10	0,24
47	0,44*	77	1,65	11	0,05	11	0,79*
48	0,44*	260 02	2,75*	300 15	—	12	0,03
51	0,70	03	0,21*	36	1,70	20	0,77
54	0,11*	03A	0,21*	38	4,20	21	1,40*
55	0,11*	04	2,85*	42	5,75	25	1,65*
58	0,40	05	2,55*	46	7,—	27R	1,50*
59	0,40	06	2,50*	53	1,50	27P	0,87*
60	2,20*	275 34	0,18	56	6,65	475 00	0,61
61	0,15	47	0,11	61	4,60	02	0,56
62	0,11	53	0,02	64	4,25	14	0,10
64	0,28	82	0,18	66	7,50	18	0,56
65	0,42	86	0,07	69	1,55	19	0,89
67	0,56	90	0,29	425 13	8,45*	20	0,22
73	0,11*	96	0,46*	17	8,35*	23	0,26
74	0,11*	97	0,31	445 00	1,10*	31	0,45
75	0,18	98	0,16	01	1,25*	480 02	0,12
76	0,23	99	0,66	02	0,71*	597 11	2,05
77	0,22	276 02	0,29	03	0,67*	12	2,05
81	0,20	04	0,07	04	—	25	1,15
82	0,05	05	0,18	36	0,13	26	1,30
83	0,11	09	0,11	55	—	31	0,16
84	—	10	0,11	6	1,—	34	0,16
85	0,22	11	0,77	57	1,15	37	0,13
86	0,20	15	0,22	65	0,13	38	0,16
87	0,04	18	0,26	66	0,13	44	2,05
88	0,20	33	0,09	67	0,48	45	0,72
89	0,20	35	1,15	78	—	46	0,64
90	0,08	36	1,15	88	0,02	47	0,18
91	0,15	37	0,18	91	0,08	725 01	0,38*
250 12	0,34	50	0,66*	446 00	0,32*	02	0,38*
13	1,70	53	0,80	02	0,20*	03	0,55*
31	0,25	56	0,29	05	0,18*	04	0,55*
32	0,72	57	0,29	06	2,90	05	0,55*
34	1,35	58	0,22	07	0,06	06	0,55*
38	—	61	0,50	09	0,11	07	0,45
43	3,35	63	1,60	15	1,20*	730 06	0,14*
47	5,35	64	0,11	16	0,67*	07	0,35*
51	2,60	66	1,05	17	1,35*	770 03	7,10*
55	1,45	68	1,05	18	0,59*	08	7,10*

PRIJSLIJST VAN ONDERDELEN

nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk
770 14	f 7,50*	811 01	f 0,64	835 03	f 1,95	864 30	f 1,65*
14A	7,—*	02	0,64	05	1,40	31	1,65*
17	7,50*	819 03	5,55*	836 23	15,75	43	4,60
17A	7,—*	05	4,40*	25	2,—	45	2,10
19	5,35*	06	3,10*	26	2,25	880 11	1,30
20	5,35*	07	0,27	27	6,75	12	1,30
21	7,85*	820 08	0,89	28	3,85	13	1,40
22	—	17	—	31	0,45	14	1,40
23	6,35*	19	26,05	35	3,05	881 02	36,10
24	6,35*	20	20,60	36	2,25	11	5,30*
25	8,35*	822 02	5,85	37	2,—	13	0,72
26	8,05*	11	—	38	2,25	15	36,10
777 00	0,61	35	7,70	39	3,60	17	4,25*
781 00	0,36	39	2,30	40	0,84	18	36,10
02	2,05	42	6,50	41	1,05	883 09	9,15
03	0,40*	45	6,35	840 08	24,15	10	10,55*
05	0,62*	47	8,65	15	30,40	33	4,35
12	0,52*	49	11,45	17	5,10	40	6,15
14	3,85	824 00	1,40*	18	25,15	44	24,30*
15	0,94	825 00	0,71*	852 06	1,80	45	1,55
783 02	0,47*	08	1,80	11	4,60	47	7,65
04	1,05*	09	1,80	21	1,40	50	0,43*
787 00	0,36	12	1,80	32	12,45	51	24,30*
01	0,36	13	1,80	33	2,20	57	—
791 06	—	16	0,50	35	12,45	59	0,56
07	0,20	20	1,30	43	0,92	60	0,68
08	0,39	22	1,30	49	4,60	61	3,95
09	0,12	23	0,71*	50	6,90	62	8,85
10	0,77	830 03	6,75	51	1,55	63	9,15
14	0,29	11	17,60	860 01	0,35	64	10,55*
16	0,29	12	1,40	02	0,35	68	59,70
17	0,06	13	6,75	07	0,35	70	23,10*
795 00	0,08	15	17,80	09	0,35	71	1,05
01	0,09	18	8,50	52	4,35*	72	—
801 03	2,50*	19	10,25	57	1,85*	73	2,—
805 05	0,15	21	—	60	1,65*	74	5,35
34	0,80	24	13,45	63	0,35	76	9,15
40	5,60	27	7,40	64	0,85*	77	10,55*
44	0,36	832 01	2,80	862 07	225,—	81	4,30
45	0,43	15	4,40*	863 11	14,90*	82	0,34*
47	0,06	17	4,40*	14	19,—*	83	0,52*
50	0,22	18	2,80	15	20,70*	84	51,55
51	1,15	20	1,20	59	4,30*	85	7,70
807 00	0,18	834 82	0,49	60	4,60*	86	4,70
01	0,25	84	36,85	62	4,60*	87	12,70
03	0,25	92	36,85	864 20	2,10	89	23,10*

PRIJSLIJST VAN ONDERDELEN

nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk	nummer v.h. onderdeel	prijs per stuk
885 00	f 0,28*	895 38	f 2,05	32 076 900	f 1,80*	52 122 002	f 0,45
886 12	0,82	40	2,05	35 041 001	0,10	003	1,55
13	0,82	896 10	—	002	0,18	003	1,55
14	0,82	13	18,05*	800 006	0,01*	004	0,26
15	0,82	897 13	32,40*	811 000	3,35*	123 001	24,15
16	0,82	19	31,90*	813 002	3,25*	003	25,15
17	0,82	898 06	1,80*	003	3,75*	124 001	8,30*
18	0,82	12	8,80*	814 001	4,60*	501	0,83*
19	0,82	14	6,90*	002	4,60*	502	0,34*
20	0,82	17	14,75*	42 100 029	1,70*	503	0,44*
21	—	22	—	030	1,70*	504	0,57*
22	0,82	23	8,85*	240 001	3,90*	505	0,92*
23	0,82	25	7,50*	47 058 040	0,06	125 001	0,20
24	0,82			068 040	0,08	002	7,40
25	0,82	GE 190 08	0,04	050	0,03*	004	1,40
27	0,58	16	0,16	130 900	0,03	126 001	0,29
29	0,58			171 032	0,09	130 501	0,77
30	5,30*	075 p.m.	0,33*	172 040	0,02	133 503	0,64
890 04	4,35*	111 p.m.	0,59*	080	0,05	504	0,23
05	17,40	A 146	0,17	174 350	0,87	136 501	1,70
12	17,40			184 040	0,02	502	1,15*
14	17,40	06 990 52	2,10	185 100	0,15	139 501	6,—
892 26	10,05*	990 01	1,05	186 040	0,01	144 501	0,07
893 00	0,29	07 014 40	0,02	060	0,01	502	0,08
01	0,77*	043 07	0,02	080	0,02	503	0,41*
03	0,39	074 80	0,07	296 320	0,03	505	0,29*
894 33	2,95	104 40	0,07	406	0,04	506	0,13
48	2,95	500 22	0,01	408	0,04	507	0,29
57	2,10	803 15	0,03	415	0,04	147 501	0,16
60	2,25	806 10	0,06	425	0,04	149 501	0,52*
64	2,55	806 12	0,07	309 149	0,04	154 501	1,45
67	2,95	834 08	0,34	324 408	0,04	502	4,70
68	2,70	33 997 51/5	0,07*	342 065	0,10	503	7,40
69	7,65	34 112 64	0,94*	50 044 934	0,04	159 702	8,45*
75	2,25			52 100 002	1,30*	167 502	0,80
81	2,—			101 001	2,35	169 501	0,45
92	2,55			107 504	1,10	502	0,80
95	2,55			111 001	0,05	503	0,45
895 11	2,10			002	0,45*	172 501	0,10
15	2,10			501	1,90	502	0,20
19	3,35			502	0,27	503	0,13
24	2,55			120 501	0,67	173 501	0,05
26	2,55			502	0,87*	174 001	0,16
31	2,55			121 501	1,05	002	0,23
33	2,55			502	0,87*	003	0,40
36	17,05			122 001	6,25	179 001	3,45

PRIJSLIJST VAN ONDERDELEN

nummer v.h. prijs onderdeel per stuk	nummer v.h. prijs onderdeel per stuk	nummer v.h. prijs onderdeel per stuk	nummer v.h. prijs onderdeel per stuk
52 182 001 f 4,30*	52 191 401 31,90*	ONDERDELEN	R20-10 f 0,18*
501 9,55	192 101 0,39	BECKSON NAAF	R20-12 1,59*
183 801 4,95*	104 11,45	1/12 f 8,75*	R20-14 1,06*
184 401 2,—	107 0,39	1/12 7,20*	R20-15 0,18*
402 1,30	108 9,95	2 6,16*	R20-16 1,68*
403 1,30	193 001 0,05*	3/7 4,23*	R20-17 0,18*
601 1,55	003 0,85*	4-6/25/33 6,16*	R20-18 0,53*
602 1,10	005 1,05	5 1,24*	R20-19 1,24*
603 3,15	006 0,85*	8 1,60*	R20-20 0,44*
604 1,10	601 0,18*	9 1,06*	R20-21 0,18*
605 0,89	602 0,18*	10 0,71*	R20-22 0,27*
185 602 10,05*	603 0,12	11 0,71*	R20-26 0,71*
603 13,25*	801 0,14*	12 1,60*	R20-27 0,36*
187 402 1,35	802 16,75*	13 0,18*	
403 1,35	803 2,05	14 0,36*	
404 2,30	194 101 5,05	15 0,29*	
405 2,30	402 0,27*	16 0,18*	
406 3,70*	403 0,05*	17 0,18*	
407 3,70*	404 2,35	18 0,44*	
408 11,55*	405 2,35	19 0,36*	
189 101 36,10	406 5,35	20 0,18*	
102 4,25*	407 0,20	21 1,60*	
103 4,50*	194 409 0,03	21A 1,60*	
304 6,10	410 0,03	22 0,27*	
305 14,—	195 401 3,—*	23 0,53*	
306 1,15	701 9,35*	24 0,44*	
308 0,80		27 0,44*	
309 1,30		28 0,18*	
310 0,89		30 0,18*	
311 4,—		31 0,71*	
312 1,75*		32 0,36*	
313 1,20		33 0,30*	
314 0,70		34 1,68*	
315 1,10		35 0,36*	
316 4,90*		38 0,69*	
317 1,80*		38A 0,36*	
318 1,20*		V3/7 3,17*	
320 3,60		R20-1 7,20*	
190 801 18,35		R20-1A 7,20*	
191 202 3,45		R20-2 6,16*	
204 2,80		R20-3 4,23*	
205 2,80		R20-4 1,76*	
206 3,45		R20-5 1,59*	
208 17,55		R20-6 4,40*	
209 2,30		R20-7 0,44*	
210 2,30		R20-8 0,27*	

PRIJSLIJST VAN ONDERDELEN

	prijs		prijs
Beckson voornaaf 36 gaats	f 27,50	Ringsleutel 15 x 18 mm P.S.	f 5,50
Beckson voornaaf 32 gaats	27,50	Steeksleutel 6 x 7 mm UL	2,25
Remhandle voor Beckson naaf		Steeksleutel 8 x 9 mm nr. 10C	2,25
compleet	2,67*	Steeksleutel 10 x 12 mm UL	2,60
Ruilmotor per stuk	182,50	Steeksleutel 14 x 15 mm nr. 10C	3,05
Achterstrips voor bevestiging		Ringsteeksleutel PU 7 mm	2,90
van het rubberdek aan zadel	0,05	Pedaalsleutel	4,10
Splittnagel voor dito	0,04	T-sleutel V.A.R. 9 mm	6,95
		Trapasmoersleutel	6,50
GEREEDSCHAPPEN		Spoelenplaatrekker	20,75
Carterhalsruimer 1ste overmaat	50,90	Tapeinddraaijer	12,65
Carterhalsruimer 2de overmaat	61,30	Schroevendraaijer voor	
Decompresseurfrees	10,—	spoelenplaatringmoer	4,70
Ontstekingstijdstipcontrole-		Uitlaatpijpreiniger	4,—
apparaat	20,—	Roltrekker	6,60
Dopsleutel 9 mm nr. 25	3,40	Koppeling-unit demontage	
Dopsleutel 9 mm nr. 33	2,90	gereedschap set	50,—
Dopsleutel 14 mm nr. 25	4,15	Tobogantestbank met elektromo-	
Pijpsleutel 21 x 23 mm z/handle	4,20	toraandrijving compleet met koel-	
Draaihandle voor pijpsleutel	2,10	en afzuiginstallatie. Te leveren	
Ringsleutel 8 x 9 mm nr. 20		voor 220/380 Volt, 3-fasig kracht-	
chrom	3,70	stroom, 220 Volt lichtstroom 2-	
Ringsleutel 14 x 15 mm nr. 20		fasig	prijs op aanvraag
chrom	4,60		

Alle prijzen zijn vrijblijvend en kunnen zonder voorafgaande kennisgeving worden gewijzigd.

AALSMEEER
AALTEN
ALBLASSERDAM
ALKMAAR
ALMELO
ALPHEN A/D RIJN
AMERONGEN
AMERSFOORT
AMSTERDAM
 Fa. R. J. Romkema & Zn., Marktstraat 40
 Fa. W. Hengeveld & Zn., Landstraat 38
 Fa. W. W. van Vliet, Oost Kinderdijk 62
 Solexhuis L. Woldhuis, Nieuwesloot 46
 Fa. Gerh. Voskamp, Grotestraat 162
 Fa. G. G. R. Dool, Raadhuisstraat 243
 Fa. P. van Veenendaal, Kon. Wilhelminaweg 85
 Fa. H. Holsteyn, Utrechtsestraat 28
 Fa. J. F. H. Asbeek Brusse, Borneostraat 6-14
 Fa. C. van Asperen-Bonneveld, Spaarndammerstraat 103
 N.V. Borgmeier, Overtoom 73
 Fa. Th. v. d. Braak, Burgemeester de Vlughtlaan 204
 Fa. I. J. Busnach, Ruyschstraat 63
 Fa. J. Grimminck, Westerstraat 143-145
 Fa. C. M. Heemskerk & Co., Hoofdweg 490-496
 Fa. HEKO, Willem Nakkenstraat 1
 A. Jorg & Zn. C.V., Roelof Hartstraat 17
 Fa. M. J. Kropholler, Lod. v. Deysselstraat 25
 Fa. K. J. Krumeich, Haarlemmerstraat 109
 W. de Leeuw & Van Rotselaar, Holendrechtstraat 33
 Fa. D. J. F. Martens, Javastraat 18
 H. van der Meer N.V., Linnaeuskade 11
 Van der Meiden's Motorhandel, Meeuwenlaan 120 a
 Fa. G. v. d. Meyden & Zn., Robert Kochplantsoen 34
 Fa. C. Mantel, Hoofddorppweg 11
 H. van Nieuwenhuizen, J. M. Coenenstraat 1
 B. Nobel, Johan Huizingalaan 232
 Fa. W. F. Nobel, Kastelenstraat 268
 H. W. van der Noll & Zonen, Sluisstraat 1
 C. Oly, Jan van Galenstraat 62
 Fa. C. J. van Oort & Co., 1e van Swindenstraat 127
 H. H. Ouwendijk & Zn., Hendrik Jacobszstraat 14
 Fa. H. Post, Govert Flinckstraat 94
 Fa. RYCO, Nassaukade 164, Utrechtsestraat 124
 Fa. A. Schoonhoven, Tussenmeer 217
 P. A. v. d. Heuvel & Zn., Brinklaan 44, Arnhemseweg 28
 J. A. Houtop, Asselsestraat 139
 Fa. G. de Boer, Gouden Pand 4
 Banierhuis, Broerenstraat 12
 Fa. Adr. Bax, Mariënborgstraat 9
 Fa. W. A. Roelofs, A. van Nispenstraat 1
 Fa. Brandsma & Boer, Molenstraat 38
 Fa. Gebr. Tonkes, Rolderstraat 61
 Fa. C. Klaassen, Kerkdreef 18-20
 Fa. J. van Kooy, Laanstraat 116
 Fa. A. J. van der Post, Sloterweg 133
 Fa. B. Schipper, Zwolseweg 6
 Fa. H. Zwart, Amersfoortsestraat 22

APELDOORN

APPINGEDAM
ARNHEM

ASSEN

AXEL
BAARN
BADHOEVENDORP
BALKBRUG
BARNEVELD

BATHMEN
BEEK
BEILEN
BENEDEN-LEEUWEN
BERGEN OP ZOOM
BERGSCHENHOEK
BERKEL
BEVERWIJK
BILTHOVEN
BLADEL
BORCULO
BORGER
BOSKOOP
BOXMEER
BOXTEL
BREDA

BRESKENS
BRUNSSUM
DEN BURG
BUSSUM
CAPELLE A/D IJSSEL
CASTRICUM
COEVORDEN
CULEMBORG
CUYK
DEDEMSVAART
DELFT

DELFTZIJL
DENEKAMP
DEURNE
DEVENTER

DIEREN
DOESBURG
DOETINCHEM
DOKKUM
DONGEN
DOORN
DORDRECHT
DRACHTEN
DREMPT
DRIEBERGEN
DROUWEN
EDE

W. Leijenaar, Dorp 184
 Fa. N. Lemmens & Zn., Maastrichterlaan 1
 Beugel en Fernim, Brinkstraat 2
 Fa. Jo Salet, Zandstraat 122
 Fa. P. Duine Czn., Wassenaarstraat 7-9
 Fa. A. G. van Kempen, Dorpsstraat 45
 Fa. A. Thomassen, Rodenrijseweg 141
 C. Oly, Breestraat 108
 Fa. J. K. Jedema, Oude Brandenburgerweg 4
 Fa. Daniels & Zn., Sniederslaan 28
 Fa. Sprenkeler 'Garage Tuinder', Muraltplein 31
 Fa. K. v. d. Vlag, Hoofdstraat 46
 Fa. Gebr. Hoofman, Koninginneweg 1a
 Fa. W. van Sambeek, Spoorstraat 63a
 Fa. P. C. van Gool, Rechterstraat 46
 Fa. A. D. Maessen, Wilhelminasingel 46
 Motorhandel Rinus van Nunen, Haagweg 442
 Fa. J. P. Hoofman, Spuiplein 1a
 Fa. J. J. Groothedde, Rumpenerstraat 40a
 Fa. F. Zegel & Zn., Parkstraat 16
 Fa. Gebr. van Hamersveld, Heerenstraat 36
 Fa. H. Maat, Bergweg 286
 Fa. J. Zijlstra, Mient 53
 N.V. v/h J. van Berkum, Bentheimerstraat 58
 Fa. J. J. van Zanten, Visstraat 9
 Fa. J. Verstraaten, Molenstraat 43
 Fa. A. Stegeman, Julianastraat 30
 T. H. van Holten, Verwersdijk 29a
 Fa. C. van Katwijk, Achterom 37-41
 D. Verbaan, Kolk 16A
 Fa. N. Kluin, Landstraat 53-55
 Fa. Gebr. Tykora, Grotestraat 19
 Fa. A. P. C. Obers, Stationsstraat 3
 Fa. L. v. d. Berg, Zwolseweg 38
 Fa. J. Brink, Grote Overstraat 77
 Fa. Lentink & Zn., Spoorstraat 11-13
 Fa. E. Dors, Markt 1
 Fa. H. Riethorst, Terborgseweg 43-45
 Fa. T. C. Stellema, Legeweg C. 106
 Fa. Th. Piek & Zn., Tramstraat 66
 Fa. M. M. Versteeg, Kampweg 2
 Jac. Vos & Zn., Steegoversloot 30
 Fa. R. Lammers, Noorderbuurt 41
 Fa. R. Offringa, Rijksweg 33
 Fa. J. D. de Kruif, Traay 62
 Fa. W. G. Vos, Hoofdstraat 28
 Fa. J. Teunissen, Maanderweg 15
 Fa. C. Veenendaal, Parkweg 65

EMMEN
EMMELOORD
ENKHUIZEN
ENSCHDEDE

EYGELSHOVEN
 FRANEKER
 FIJNAART
 GELDERMALEN
 GELEEN
 GELDROP
 GENNEP
 GILZE
 GOES
 GOOR
 GORINCHEM
 GORREDIJK
 GOUDA
 's-GRAVENHAGE

's-GRAVENZANDE

GROENLO
GRONINGEN

GROOT AMMERS

Fa. J. van Wijk, Notaris Fischerstraat 8-10
Fa. G. J. Onstenk, Schoolstraat 11
Fa. P. T. v. d. Scheer & Zn., Zuiderstraat 1
Garagebedrijf Baudoin N.V., Zeelsterstraat 20
Fa. W. Boogers, Leenderweg 41
Th. J. Wieringa, Nieuwstraat 30
H. Beugeling N.V., Hoofdstraat 88
Fa. Dijkstra, Noordzijde 4
Fa. Gebr. Kornalijslijper, Breedstraat 35-45
Fa. E. H. ter Heegde, Pluvierstraat 26-28
Melching en Van Ulzen, Oldenzaalsestraat 51
Fa. A. H. Rosier, Molukkenstraat 3
Fa. H. J. Wagelaar, Gronausestraat 23
Fa. G. de Wilde & Zn., Haaksbergerstraat 342-344
Fa. Benly, Bern. Deckers, Laurastraat 107-109
Fa. E. de Jong, Voorstraat 50
Fa. P. F. A. M. Sloekers, Molenstraat 66
Fa. J. v. d. Hazel, Rijksstraatweg 70
Fa. Coorens, Burg. Lemmensstraat 2-6
P. J. van Wershoven, Bogardeind 62
Garage Jetten, Spoorstraat 122
Fa. Gebr. de Jong, Raadhuisstraat 24-26
Garage Adria, Ganzepoortstraat 14
Fa. A. J. Ruesink, Deldenerstraatweg 36
Van Mill N.V. v/h C. F. van Mill, Arkelstraat 65
Rijwielhuis 'De Spiegel', Hoofdstraat 104
Fa. L. van Oel, Gouwe 85
K. Beck, Hemsterhuisstraat 200
D. A. v. d. Berg, Conradkade 89
Fa. G. Dat, van Baerlestraat 156-158
Fa. J. C. W. de Graaff, Zuiderparklaan 488
Fa. C. Groenendijk, Jan v. d. Heijdenstraat 14
Fa. M. J. Hilkuysen, Vaillantplein 9
N.V. Hozec, Rijswijkseweg 31-33 en 202, Betje Wolfstraat
209, Cartesiusstraat 95, Leyweg 1064
Fa. F. Kamp, Laan van Meerdervoort 52K, Javastraat 67
Fa. J. J. Meershoek, Zuidwal 42
N.V. Motor Corner, de la Reyweg 170-172
Fa. M. van Rijn, Denneweg 7
Fa. L. P. van Son, Bouwlustlaan 97
Fa. J. H. van Woerden, Char. de Bourbonstraat 61a
Fa. J. A. van Woerden, Theresiastraat 304-306
Rijwiel- en Bromfietsbedrijf 'Mondt', K. J. Koppenol,
Langestraat 227
J. G. Arink, Beltrumsestraat 49
t Solexhuis de Jong, Overwinningsplein 119, Ged. Zuider-
diep 41, Bloemstraat 24
Janse's Garagebedrijf, Kerkstraat 34-35

GRIJPSKERK
 HAAFTEN
 HAAKSBERGEN
 HAARLEM

HALFWEG
HARDERWIJK

HARDINXVELD-
GIESSENDAM
HEEMSKERK
HEEMSE
HEEMSTEDE

HEERDE
HEERENVEEN
HEER HUGOWAARD
HEERLEN
HEESCH
HEILO
HELDEN
DEN HELDER

HELMOND
HENGelo
HENDRIK IDO
AMBACHT
's-HERTOGENBOSCH

HEUSDEN
HILLEGOM
HILVERSUM

HIPPOLYTUSHOEF
HOEK VAN HOLLAND
HOENSBROEK

HOOGEVEEN
HOOGEZAND
HOORN
HORST
HOUTIGEHAGE
INGEN
JOURE
KAMPEN
KATWIJK

Fa. T. v. d. Heide, Kastanjelaan 30
 Fa. G. Sterrenberg, Emmastraat 16
 Fa. G. A. Hilderink, Geukerdijk 87
 Fa. C. A. Hardebelt, Rijkssstraatweg 249
 Fa. J. J. van Kooten, Houtplein 18-20
 Fa. W. S. Bekker, Polanenkafe 17
 Fa. J. H. de Geest, Nassaulaan 2
 Fa. Gebr. Ruitenbeek, Donkerstraat 22
 Fa. P. van Houwelingen, Damstraat 62

Fa. N. Castricum, Kerkweg 44-46
Fa. G. J. Zomer & Zn., A. 201
Fa. P. M. Been, Wipperplein 4
A. Verdonschot Jr., Binnenweg 57
Garage Van Rijssen, Stationsstraat 9-11
J. Smit Fzn., Achter de Kerk 18-20
Fa. A. Rentenaar & Zn., Kerkweg 34
Fa. G. Bos, Grasbroekerweg 28
Fa. J. A. van Erp, Rijksweg 102
P. H. van Raalte, Kennemerstraatweg 99
Fa. F. Welten & Zonen, Van Hövellstraat 50-51
Fa. K. Majolé, Keizerstraat 98
C. J. Sanderse, van Galenstraat 117
Fa. H. J. W. Seykens, Molenstraat 187
Fa. B. L. Jansema, Deldenerstraat 208
Fa. B. A. Oosthoek, Dornsstraat 55

Fa. Dodemont, Vugherstraat 81
Fa. M. P. L. Döll, Celciusstraat 76
Fa. v. d. Heuvel & Welvaarts, Rijksweg 14N
Fa. A. J. Boelen, Wittebroodstraat 11-13
Fa. E. W. Polle, Molenstraat 19
Fa. Gebr. van Hamersveld, Emmastraat 44
Ru Schouten, Groest 3
Fa. S. Numeijer, Zandburen
C. Th. van Es, Pr. Hendrikstraat 184
Fa. W. Rekers, Kouvenderstraat 179
Fa. P. van Uden, Hoofdstraat 12-21
N.V. v/h Fa. A. Kip, Hoofdstraat 92
Fa. L. Timmer & Zoon, Kerkstraat 133-135
Fa. P. C. Tromp, Kleine Noord 31
Fa. P. C. Beckers & Zn., Gasthuisstraat 2
Pultrum's Handelsonderneming, Ds. Visserwei 2
Fa. Van Toorn, Molenstraat 8
Fa. R. Schootstra, Midstraat 181-185
Fa. E. Potkamp, Groenestraat 252, Oudestraat 152
Fa. H. D. van Duyvenbode, Secr. Varkevisserstraat 277a
Fa. M. Guyt, Drieplassenweg 1

SOLEX SERVICE STATIONS

KOOG A/D ZAAAN	Fa. K. Woudt & Zn., Raadhuisstraat 70-74
KROMMENIE	Garage Schoone, Zuiderhoofdstraat 17-19
LAREN	L. B. Vos, Brink 23-25
LEDEACKER	Fa. J. Th. Aben, Dorpsstraat 1
LEERDAM	Fa. H. Vink, Hoogstraat 14
LEEUWARDEN	Fa. J. Jager, Westerplantage 8-10,
	Fa. J. M. J. Terpstra, Gerard Doustraat 59
	L. de Vries N.V., Voorstreek 65-67
LEIDEN	Fa. Gebr. Huisman, Hoge Woerd 66-68
	Fa. H. Walenkamp & Zn., Turfmarkt 5
	Fa. J. van Zijp & Zn., Haarlemmerstraat 295
LEIDSCHENDAM	L. W. van Haastrecht, Damlaan 64
LEKKERKERK	Garage Nobel, Kerkweg 98
LEMMER	Fa. K. Koopmans, Langestreek 12
LICHTENVOORDE	Fa. B. Tieltjes, Molendijk 10
DE LIER	Fa. L. Valstar & Co., Hoofdstraat 16
LISSE	Fa. J. Kuyper & Zoon, Kanaalstraat 50
LOCHEM	H. H. Hofs, Nieuwstad 31
LOENEN A/D VECHT	Fa. J. H. Jansen, Rijksstraatweg 110
LOOSDUINEN	Fa. A. Edelman, Emmastraat 24
LOSSER	Fa. J. G. Middelhuis, Gronausestraat 37
LUNTEREN	Fa. D. Chaigneau, Dorpsstraat 31
LUYKGESTEL	Fa. W. Box, Kerkstraat 30
MAARHEEZE	Fa. A. G. Scheepers, Philipswijk 300
MAARTENSDIJK	Fa. E. van 't Land, Dorpsweg 156
MAASLAND	Henk Vink, Korte Buurt 4
MAASSLUIS	Fa. J. G. van Kortenhouf, Rembrandtlaan 25
MAASTRICHT	Leo Dassen, Koning Clovisstraat 13
	Fa. J. L. van Rijn, Orleansstraat 1-3
MEDEMBLIK	Fa. W. Boorsma, Nieuwstraat 75
MEPPEL	Fa. D. Bonder, Woldstraat 102
MIDDELBURG	Fa. A. Chr. H. van den Driest, Gravenstraat 18
MIDDELHARNIS	Fa. H. J. Campfens, Chr. de Vrieslaan 37-39
MIDDENMEER	Fa. G. Venema, Brugstraat 19
MONSTER	Fa. W. Ton, Hartmanplein 26-27
	Fa. A. J. Witberg, Haagweg 119
MUSSELKANAAL	Fa. W. de Vries & Zn., Marktstraat 78
NAALDWIJK	Fa. A. A. v. d. Zalm & Zn., Prinses Julianastraat 42-44
NEDERWEERT	Fa. A. Janssen-Stroecks, St. Rochusstraat 18-20
NIEUW-AMSTERDAM	Fa. L. Vugteveen, Vaart N.Z. 85
NIEUWENDIJK	Fa. W. la Grouw, Kerkweg 11
NIEUWENHAGEN	Fa. Mosmuller-Reumkens & Zn., Hoogstraat 14
NIEUWE-NIEDORP	Fa. J. Peereboom, Hoge zijde B. 123
NIEUWLANDE	Fa. H. Buikema, Joh. Poststraat 51
NIEUW VENNEP	Fa. Hartgerink en Klomp, Hoofdweg 1193-1195
NOORDWIJK-BINNEN	Fa. J. de Lange, Molenstraat 22
NIJCKERK	Fa. Gebr. van den Hoek, Holkerstraat 48
NIJMEGEN	Fa. A. W. Boom, v. d. Havestraat 12-14

SOLEX SERVICE STATIONS

NIJMEGEN	Fa. P. H. J. van Cornelisse, Hatertseweg 136
	Fa. J. M. Ernst & Zn., Willemsweg 98-100-104
	Fa. J. Heymans, Plein 1944 nr. 51
	Fa. C. J. Tynagel, Voorstadsaan 244
	Fa. A. J. Hosmar en H. Timpert, Grotestraat 111
	F. H. Driessen, Boskantseweg 41-43
	Fa. W. Balsma, Doelhof 61
	Fa. J. B. Reinink & Zn., Enschedesestraat 93
	N.V. A. v. d. Dungen en Zonen, Dorpsstraat 9-11
	Fa. A. v. d. Biggelaar, Past. van Beugenstraat 20
	Garage W. Zoet, Zuiderzeestraatweg Oost 17
	J. A. H. Grootenhaar, Noorderweg 43
	Fa. P. Trommelen v/h M. Trommelen, Bredaseweg 34
	Fa. G. Voskamp, Brinkstraat 5
	Fa. W. A. Heisterkamp, Denekampersstraat 3
	Fa. Th. Bloem & Zn., Kruisstraat 106
	N.V. Het Motorhuis, Fa. P. Verbruggen, Molenstraat 31
	Fa. J. Brouwer & Zn., Oostvoorstraat 37
	Fa. J. W. C. van Velthoven, Markt 1
	Fa. J. van Loon, Voorstraat 22
	Fa. S. Lissenburg, Marktstraat 6-8
	Fa. Schermer, Slotplein 1
	J. H. Schulten, Stationsstraat 32
	L. J. van Seters, Grote Kerkstraat 30
	Fa. Harm. Fonk, Heerestraat 48
	Fa. N. Schouten, Langeweg 22
	Fa. P. H. Engelen-Beiten, Kon. Regentesselaan 41
	Fa. J. op 't Root, Venlosepoort hk. Wilhelminaplein
	N.V. v/h Fa. Hennekam, Adm. Lonckestraat 1-2
	C. van den Berg en Zonen, van Heusdenstraat 5-9
	Fa. B. J. Bitter, 1ste Pijnackerstraat 1
	Fa. K. de Bruin, B.L. Rottekade 305
	Fa. J. de Bruyn, Lange Hilleweg 10
	Fa. W. Buitendijk, Beijerlandse laan 103-105, Wolphaerts-bocht 260
	Fa. J. B. Elshout, Zebrastraat 1
	N.V. Willy van Gent, Walenburgerweg 143
	Fa. H. N. de Haan, Zestienhovensekade 93
	Fa. G. Hoekman, Peppelweg 81
	C. Jansson, Stieltjesplein 3
	Fa. A. Kleingeld, Hordijk 22
	Fa. H. Maaskant, Oudedijk 54
	Fa. E. M. Maatje, Rotterdamse Rijweg 9-14
	Motorhuis Ben Maltha, Meent 80
	B. Matser, Taborstraat 3
	'Motorpaleis', Mariniersweg 2
	Fa. J. Nekeman, Lusthofstraat 55-57
	Fa. B. Philipsen & Zoon, Westkruiskade 95
NIJVERDAL	
ST. OEDENRODE	
OLDEBOORN	
OLDENZAAL	
OISTERWIJK	
OOSTENDORP	
OOSTERBEEK	
OOSTERHOUT	
OOSTERWOLDE	
OOTMARSUM	
OSS	
OUD-BEIJERLAND	
OUDENBOSCH	
OUDE-TONGE	
OUDEWATER	
PURMEREND	
RAALTE	
RAAMSDONKSVEER	
RODEN	
ROELOFARENDSEVEEN	
ROERMOND	
ROOSENDAAL	
ROTTERDAM	

SOLEX SERVICE STATIONS

ROTTERDAM

Motorhuis 'Safe', Brielselaan 30
 Fa. H. J. Schellaars, Graaf Florisstraat 95-99
 Fa. J. Teunissen, Steurweg 28
 Fa. G. Toepoel, Abraham Kuyperlaan 97
 Fa. A. H. Uitbeijerse, Kleiweg 167
 Bromfietspaleis 'Zuid', Putsestraat 14-18, De Scheere 218
 Fa. M. J. Lievaart & Zn., Burg. Just de la Paisierestraat 1
 Fa. H. Vis, Vliet 65 N.Z.
 Fa. J. Pas, Haarstraat 105
 N.V. Hozee, In de Bogaard J9-J10
 Fa. J. Kroon, Huis te Landelaan 490
 Fa. H. Schaap, Noorderstraat 47
 Fa. L. Kuyper & Zonen, Hoofdstraat 144
 Fa. Stosberg en F. Esser, Heerlenseweg 6
 Fa. K. Middelbeek, Loet 6
 Fa. G. Kuiper & De Wit, Groteloot E. 204
 Fa. H. van Leuven, Dorpsstraat 215
 Garage Unique N.V., Parkweg 201, Zwammerdamsingel
 25, St. Liduinastraat 52
 Fa. De Rijk, Barak 130
 Fa. G. W. J. Salvino, Deken Thijssenstraat 8
 Fa. F. Kramer, Wijk C. 170
 Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85
 H. Grift & Zonen, Krommeweg 28
 H. Brouwers, Industriestraat 18
 G. van Pelt, Stationsstraat 5
 Fa. C. van Overdijk, Spoordonkseweg 90

SCHIPHOL

SITTARD

SLIEDRECHT

SNEEK

SOESTDIJK

SPEKHOLZERHEIDE

SPIJKENISSE

SPOORDONK-

OIRSCHOT

STADSKANAAL

STEENBERGEN

STEENWIJK

STRIJEN

TEGELEN

TERNEUZEN

TIEL

TILBURG

TWELLO

UDEN

UFFELTE

UITHUIZEN

ULFT

UTRECHT

UTTHOORN

W. Plaggenborg, Hoofdstraat 130
 Firma J. L. Maas, Grote Kerkstraat 17
 Fa. M. de Vroome, Gasthuisstraat 56
 Fa. C. den Haan, Nieuwestraat 19
 Fa. Breuer, Hoogstraat 70-74
 Fa. Gebr. Cappendijk, Axelschestraat 174
 Fa. H. Smits, Weerstraat 18
 Fa. Fr. Bogaers, Schouwburggring 437
 Fa. H. G. Damhuis, Bosscheweg 271
 Fa. Th. v. d. Steeg, Stationsstraat 12
 Fa. A. Verstegen, Marktstraat 11-13
 Fa. G. Klomp, Rijksweg 34 (Gem. Havelte)
 Fa. W. Bos, Schoolstraat 54
 Fa. S. J. A. Abbing, Keijenberg 45
 Fa. Aco, D. van Acquoy, Pieter Nieuwlandstraat 26
 Fa. C. Bos & Zn., Amsterdamsestraatweg 959
 Fa. F. Leeman, Bijkershoeklaan 413
 Fa. Gebr. Maaswinkel, Biltstraat 23
 Fa. D. Wagenvoort, Steenweg 25
 Fa. J. A. van Bunningen, Dorpsstraat 7

VAASSEN

VALKENBURG

VALKENSWAARD

VARSSEVELD

VEENDAM

VEENENDAAL

VEGHEL

VELSEN

VENLO

VENRAY

VIANEN

VLAARDINGEN

VLAGTWEDDE

VLISSINGEN

VOORBURG

VOORSCHOTEN

VORDEN

VOORTHUIZEN

VROOMSHOOP

WAALWIJK

WAGENINGEN

WASSENAAR

WATERINGEN

WEERT

WEURT

ST. WILLEBRORD

WILP

WINSCHOTEN

WINTERSWIJK

WISSEKERKE

WOERDEN

WOLVEGA

WORKUM

WOUDRICHEM

WYCHEN

WIJHE

YERSEKE

IJMUIDEN

ZAANDAM

ZALTBOMMEL

ZEIST

ZEVENAAR

Fa. E. C. Huernink, Julianalaan 1
 Fa. J. G. op het Veld, Cremerstraat 27
 Fa. H. Luybregts, Leenderweg 66
 Fa. B. Hofs, Aaltenseweg 2
 Fa. H. Reurich Ezn., Parallelweg 2
 Fa. W. Waayenberg, Dr. Slotemaker de Bruinestraat 3
 Fa. S. J. van Wijk, Prins Bernhardlaan 110
 Fa. B. A. Booy-Liewes, Hoofdstraat 7
 Fa. Gebr. van Bugnum, Meervlietstraat 69
 Fa. A. Lieuwes & Zn., Wijkersstraatweg 283-285
 Fa. J. A. M. van Hoogstraten, van Bornestraat 25
 M. M. Poels, Grotestraat 26
 Fa. J. A. Chaigneau, Kerkstraat 38
 Fa. W. A. de Jager, Waalstraat 15
 Fa. J. D. van Leeuwen, Dirk de Derdelaan 45
 Fa. J. G. Hovingh, Schoolstraat 12
 Fa. C. L. v. d. Driest, Scheldestraat 59
 Fa. C. Eterman, Parkweg 52-54
 N.V. Hozee, Herenstraat 97
 S. P. Jongeneel & Zn., Schoolstraat 54-58
 Fa. A. G. Tragter, Zutphenseweg 95
 Fa. A. van Drie, Hoofdstraat 146
 J. B. Bekman, Noorderweg 5
 Fa. J. Huiting, Nieuwstraat 3
 Fa. J. J. Mulders, Chrispijnstraat 71
 Fa. H. B. Goedhart & Zn., Grintweg 46 a
 Fa. W. Cornelis, Rijkstraatweg 358
 A. W. Vis, Herenstraat 18
 A. H. Halfers-Niessen, Beekstraat 89
 Fa. W. A. Cleijne, Kerkstraat 10
 Fa. v. d. Veeken, Dorpsstraat 111
 G. Smit Jr., H. W. Iordensweg 136
 Fa. Jac. Smedes & Zn., Blijhamsterstraat 9
 Fa. J. H. Buunk, Markt 40
 Fa. P. A. van Damme, Noordeindstraat 30
 Fa. C. Th. van Breukelen, Hogewoerd 8
 Fa. H. P. Westerhof, Hoofdstraat-Oosteinde 36
 Fa. G. S. Visser & Zn., Markt 27-28
 Fa. H. van Straten, Hoogstraat 6
 Fa. A. F. Driessen-Elémans, Markt 27
 Fa. G. M. Wijnacker, Klapstraat 27a
 Fa. Van Keulen, Stationsweg 24
 Fa. J. van Putten, Noordzandsraat 15
 Fa. Gebr. van Bugnum, Planetenweg 40
 Fa. P. J. Verhoef & Zn., Wilhelminastraat 2
 Fa. C. van Alphen, Gamersstraat 3
 Fa. G. van Amersfoort, Slotlaan 219
 Fa. H. L. Thönissen, Arnhemseweg 1

SOLEX SERVICE STATIONS

ZIERIKZEE
ZOETERMEER
ZUTPHEN
ZWOLLE
ZWOLLERKERSPEL

Fa. J. v. d. Wekken Czn., Driekoningenlaan 1
Fa. J. van Dijk, Schinkelweg 7
Fa. W. M. Weekenstroo, Rijkeshage 16
H. Stoffer, Korte Smeden 8
Fa. E. J. Wildeman, Meenteweg 18 I
Fa. P. Boerrigter, van Laersweg 1
J. van der Werf, Stationsstraat 59
Fa. J. W. Verkerk, Burg. de Bruinelaan 99, Karel Door-
manlaan 55

ZUIDLAREN
ZWIJNDRECHT

HOOFDSTUK VI

GEREEDSCHAP

Bij het demonteren en weer monteren van de Solex heeft men goed en passend gereedschap nodig.

Afhankelijk van de aard van een uit te voeren reparatie zal met eenvoudig standaard- of met speciaal gereedschap gewerkt moeten worden om een gedeelte of de gehele Solex uit elkaar te nemen en weer op te bouwen.

Voor eenvoudige onderhoudswerkzaamheden, zoals beschreven in hoofdstuk II kan volstaan worden met een minimum aan gereedschap (set A). Bij een ingrijpende reparatie echter waarbij het hart van de motor wordt blootgelegd zal het noodzakelijk zijn om, buiten een aantal normale gereedschappen (set C), gebruik te maken van een aantal speciale gereedschappen (set B).

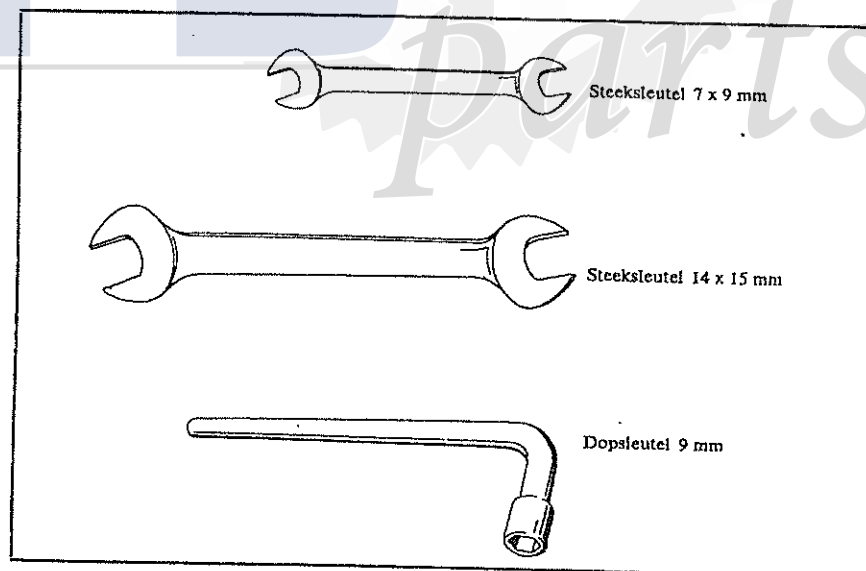
Er volgt nu eerst een overzicht van de sets A, B en C alsmede een afbeelding van elk stuk gereedschap. De sets A en B zijn verkrijgbaar via de Solex service stations en de prijs is uiteraard zo laag mogelijk gehouden om het 'Doe-het-zelf' voor u zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

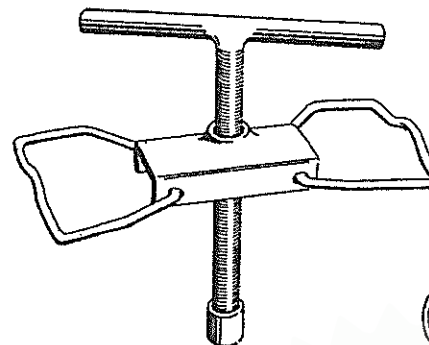
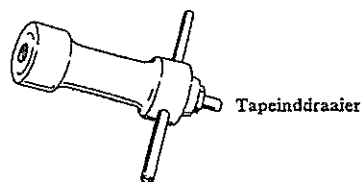
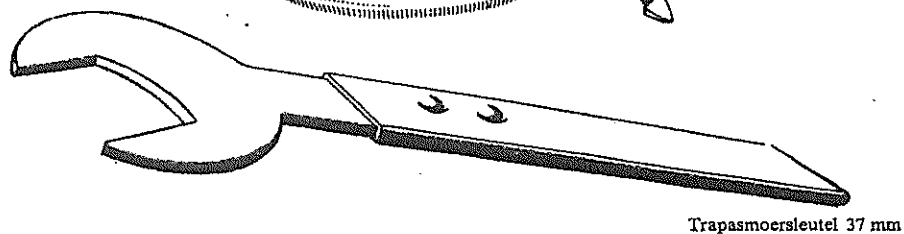
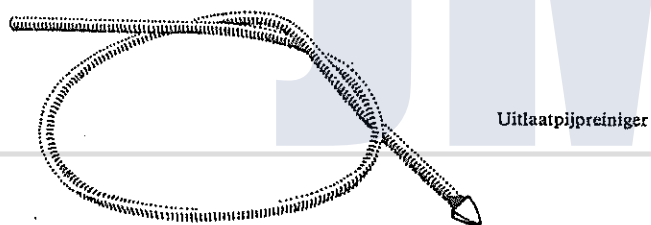
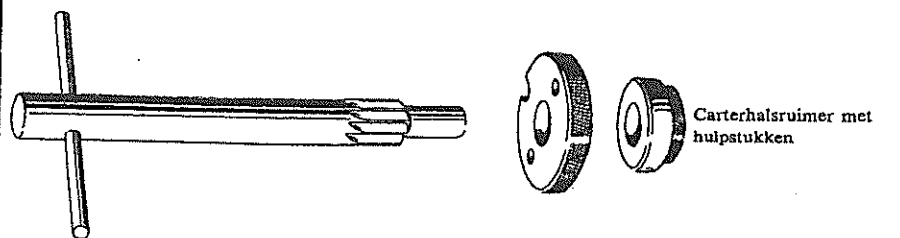
Het gebruik van de speciale gereedschappen wordt daarna afzonderlijk besproken.

SET A

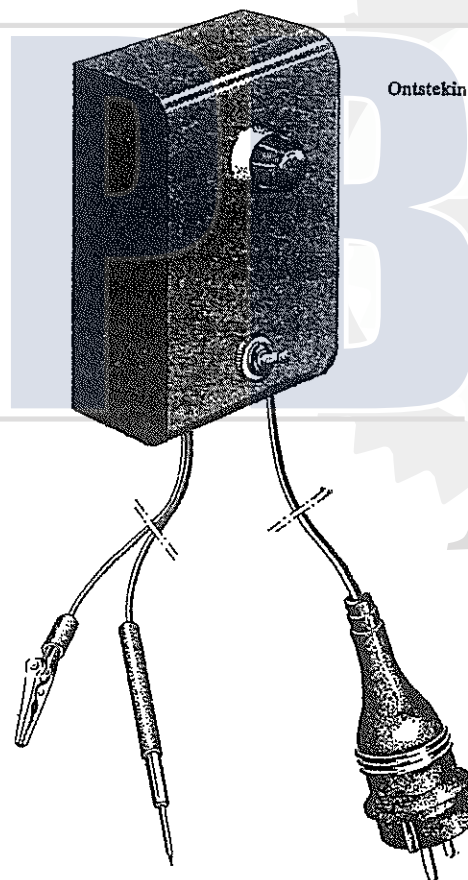
MINIMUMGEREEDSCHAP

SET A

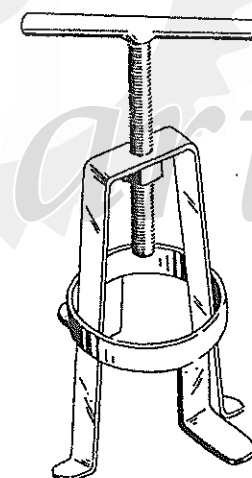




Ontstekingstijdstipcontrole-apparaat



Rol-unittrekker met hulpstuk

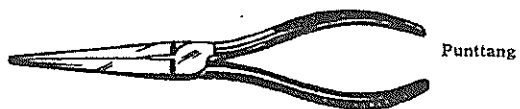




Fittingschroevendraaier



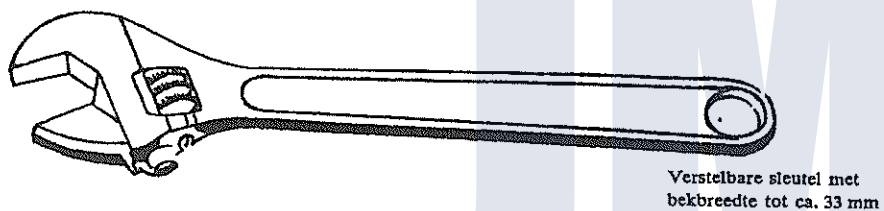
Schroevendraaier 4 en 7 mm



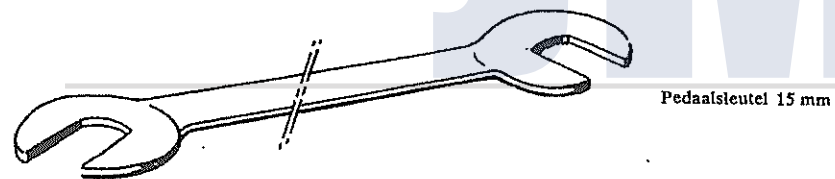
Punttang



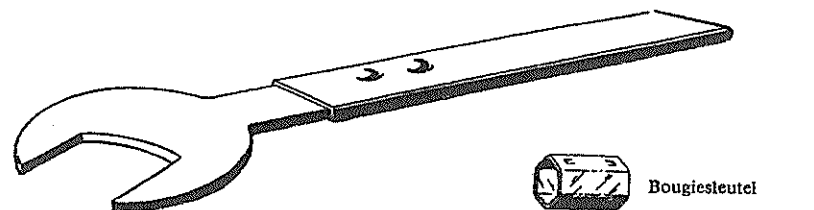
Combinatietang



Verstelbare sleutel met bekbreedte tot ca. 33 mm



Pedaalsleutel 15 mm



Steeksleutel 32 mm



Bougiesleutel



Centerpons



Waterpomptang



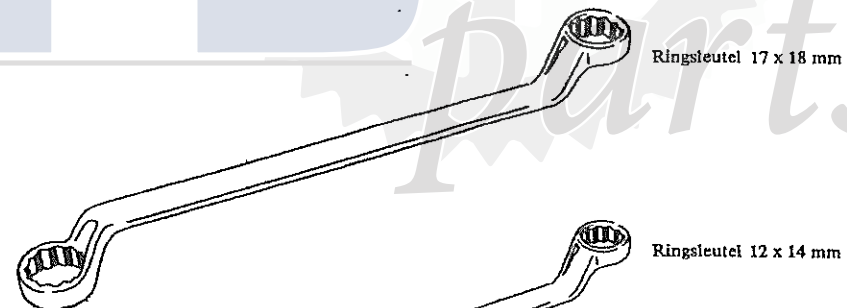
Plastic hamer



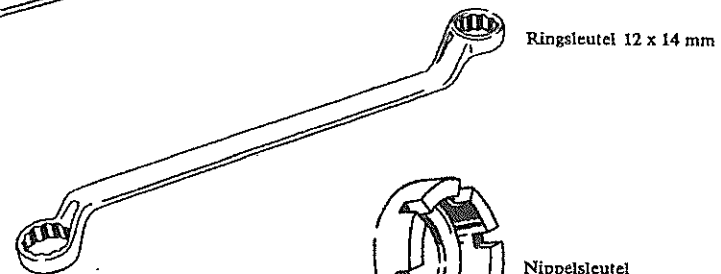
T-sleutel 9 mm



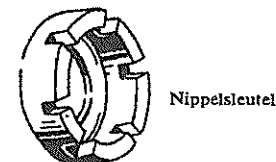
Bandafnemer



Ringsleutel 17 x 18 mm



Ringsleutel 12 x 14 mm



Nippelsleutel

Demontage spoelenplaat

De licht- en ontstekingspoel zijn gemonteerd op een spoelenplaat waarin zich ook een kogellager van de krukas bevindt. De binnenring van het kogellager zit met klempassing op de krukas, zodat een trekker nodig is om de spoelenplaat van de krukas af te nemen.

De speciaal daartoe gevormde beugels van de spoelenplaattrekker, zie fig. 56 worden goed onder de uiteinden van de spoelen geschoven. De T-vormige spindel, welke met een draadeind, door het U-vormige blok loopt, wordt zorgvuldig zover op het uiteinde van de krukas geschroefd, totdat de krukas mee gaat draaien.

Denk er aan dat de krukas beslist niet geblokkeerd mag zijn.

Met de ene hand wordt nu de trekker bij het U-vormige bovenblok of aan de beugels vastgehouden, terwijl met de andere hand de spindel zover wordt aangedraaid, dat de spoelenplaat van de krukas wordt losgetrokken.

De trekker kan ook weer gebruikt worden om de spoelenplaat op de krukas te drukken en hiervoor is een hulpstuk nodig welke bij de trekker geleverd wordt (zie fig. 57).

Montage

De spoelenplaat wordt met de hand zover mogelijk op het krukasuiteinde geschoven.

Schroef nu de T-vormige spindel van de trekker geheel in het bovenblok en schuif het hulpstuk (fig. 57) over de spindel.

Draai de trekker op het asuiteinde van de krukas en zorg dat het hulpstuk goed tegen de lagerring ligt.

Door de beugels van de trekker als handvat te gebruiken wordt, door rechtsom te draaien, de spoelenplaat op zijn plaats gedrukt, waarbij er op gelet dient te worden, dat de verlichtingscontactbout in de juiste uitsparing valt (zie fig. 58).

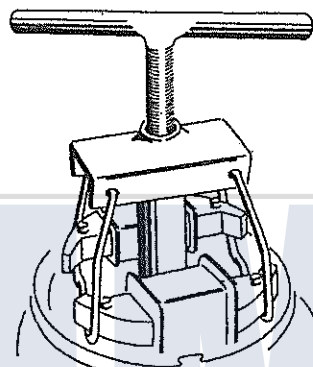


Fig. 56



Fig. 57

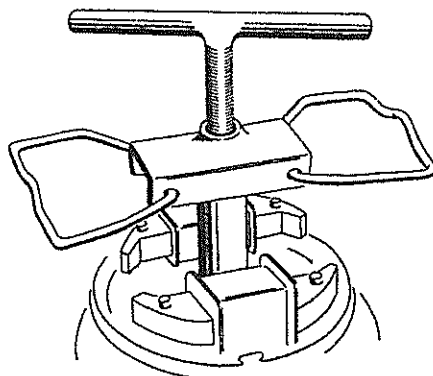


Fig. 58

Demontage rol-unit

Voor het verwijderen van de rol-unit (de aandrijfrol met tussenflens en trommel) is een trekker nodig zoals aangegeven in fig. 59.

De omgebogen uiteinden 1 van de trekker worden in de twee gaten van de rol-unit gestoken, terwijl het losse verschuifbare gedeelte van de trekker 2

zover mogelijk wordt opgeschoven, waardoor wordt voorkomen, dat de omgebogen einden van de trekker uit de gaten van de rol-unit getrokken kunnen worden.

Draai de spindel 3 tegen het uiteinde van de krukas zodat de rol-unit los komt van de krukas.

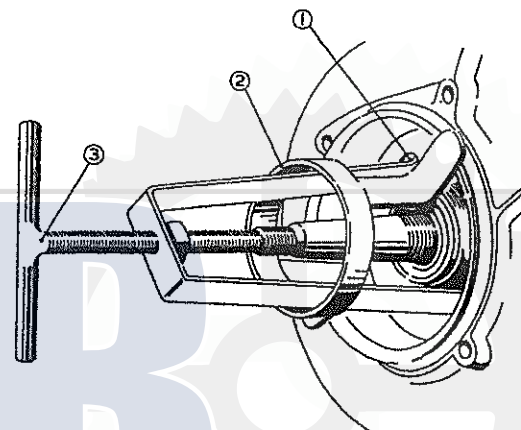


Fig. 59

Montage rol-unit

Voor het monteren van de rol-unit deze eerst zover mogelijk met de hand op zijn plaats drukken en hierbij zorgen dat de rol-unit goed gericht staat ten opzichte van het carter in verband met

de bevestigingsbouten. Het hulpstuk (zie fig. 60) over de as schuiven en met behulp van de spoelenplaattrekker de rol-unit op zijn plaats drukken op dezelfde manier als bij montage van de spoelenplaat, zie blz. 196.



Fig. 60

Controle ontstekingsstijdstip

Het controle-apparaat wordt voor het gebruik op het lichtnet aangesloten, waarbij er op gelet dient te worden, dat het apparaat geschikt moet zijn voor de juiste netspanning, dus 110 V respectievelijk 220 V.

Voor het controleren van de ontsteking wordt één klem aan massa bevestigd (bijv. een koelrib van de cilinder) en de andere klem of taststift tegen het contactpunt gedrukt.

Wanneer bij het draaien van het vliegwiel het merkteken van het vliegwiel gelijk valt met dat op de spoelenplaat, dan moeten de contactpunten beginnen te openen en zal op dit moment het lampje uitgaan indien het brandde of aangaan indien het niet brandde (afhankelijk van de aansluiting in het kastje) (zie hoofdstuk IIA-c).

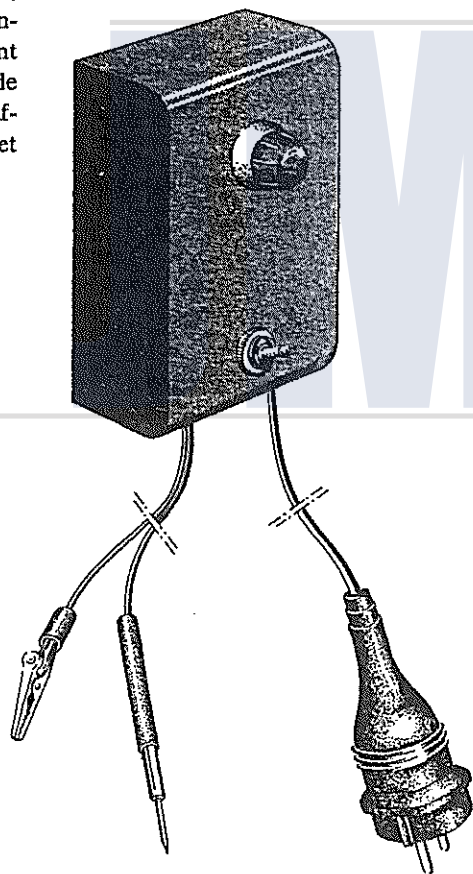


Fig. 61

Wanneer de afstandbus 040 60 ($\varnothing$ 21 mm) welke op de krukas bevestigd is en in de carterhals draait, door speling van het lager de carterhals heeft geraakt, waardoor de carterhals te ruim is geworden, kan een eerste overmaat bus 040 61 ($\varnothing$ 21,25 mm) of een tweede overmaat 040 62 ($\varnothing$ 21,60 mm) gemonteerd worden. Hiervoor moet de

carterhals opgeruimd worden.

Voor een eerste overmaat bus met een eerste overmaat ruimer en voor de tweede overmaat bus met een tweede overmaat ruimer.

Om te zorgen dat de ruimer goed in lijn blijft, zijn twee *hulpstukken* 1 en 2 nodig, welke in het carter bevestigd worden volgens fig. 62.

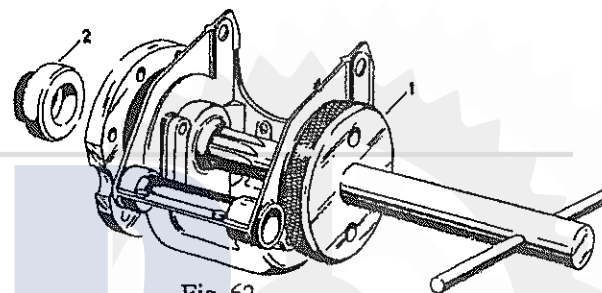


Fig. 62

De eerste overmaatse bus heeft één groef en de tweede overmaat heeft twee groeven op de buitenomtrek van de bus.

Bij het monteren van een nieuwe bus dient de buitenomtrek met grafietvet te worden ingesmeerd. De afstandbus a heeft een uitsparing voor de verende ring b en de afdichtring c zodat bij montage van de bus er op gelet moet worden, dat de uitsparing aan de kant van het lager d komt (zie fig. 63).

Om de carterhals te kunnen ruimen moet de motor gedemonteerd worden tot en met de krukas (zie voorschrift 23). Draai de ruimer met de hand naar rechts tot het materiaal volledig tot de overmaat is weggeruimd. Reinig daarna het carter.

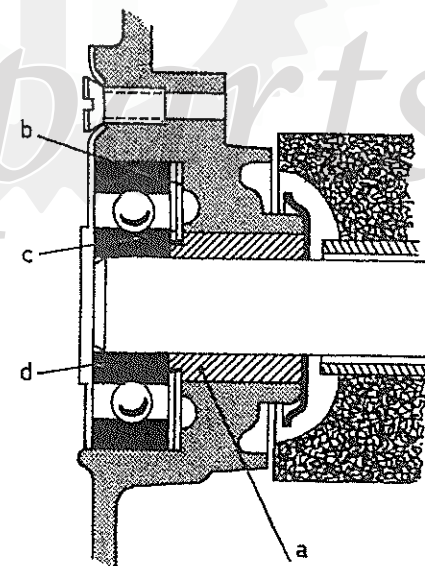


Fig. 63

Als het decompressieklepje en de zitting van het klepje in de cilinderkop, zijn ingebrand dan kunnen de afdichtvlakken met behulp van fijn klepslijp-pasta, weer glad op elkaar worden ingeslepen.

Zijn de vlakken te ver ingebrand dan moet het klepje met de veer vernieuwd worden en de zitting in de cilinderkop worden bewerkt met een decompressorfrees (zie fig. 64).



Fig. 64

DECOMPRESSEURFREES

Deze gehard stalen frees heeft een geleiden welke in het gat gestoken wordt.

Door enkele slagen heen en weer te draaien en daarbij een lichte druk uit te oefenen op de frees, zal een glad verlopend afdichtvlak worden verkregen.

Na het fresen het nieuwe klepje pas-slijpen op de zitting. (Zie hoofdstuk IIA-a).

BLOKKEERBOUT KRUKAS

Voor het blokkeren van de krukas wordt er in het carter een aanslagbout gedraaid in de plaats van de bout 075 13 links naast de pomp (fig. 65).

Indien de merktekens van vliegwiel en spoelenplaat in een lijn liggen kan de bout zonder enige belemmering, gemakkelijk in het carter worden gedraaid.

De blokkeerbout moet worden gebruikt bij de demontage en montage van:

- 1 zuiger (voorschrift 17)
- 2 vliegwiel (voorschrift 19)
- 3 rol-unit (voorschrift 22)

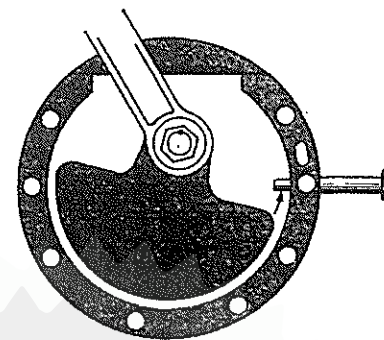


Fig. 65

JMPB parts

Voor het uitschroeven van de tapeinden zonder de draad te beschadigen wordt een tapeinddraaier gebruikt als aangegeven in fig. 66.

De tapeinddraaier wordt over het tapeind geschoven en de drie rollen in het apparaat zullen het tapeind bij verdraaiing naar links of rechts vastklemmen. De *spindel* 1 is verstelbaar en kan met de *moer* 2 worden vastgezet.

Hierdoor is het mogelijk om de tapeinden op gelijke lengte te houden als deze weer worden aangebracht.

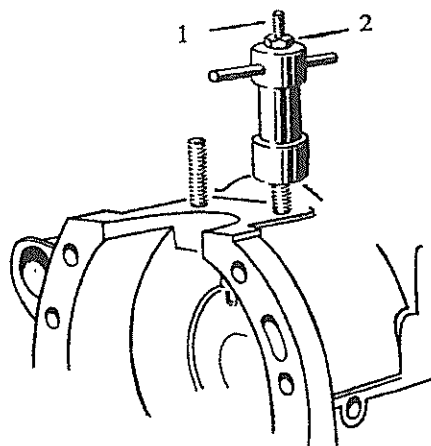


Fig. 66

Wanneer de bocht van de uitlaatpijp van koolaanslag ontdaan moet worden, dan kan gebruik gemaakt worden van de flexibele uitlaatpijpreiniger (fig. 67). Deze bestaat uit een stijf gewonden, ca. 70 cm lange *spiraalveer* 1 welke aan één van de uiteinden voorzien is van een *beiteltje* 2.

De spiraalveer wordt in de kop van een *elektrische boormachine* 3 geklemd en het andere einde, met het beiteltje, wordt in de uitlaatpijp geplaatst. Het beiteltje zal zich nu zelf al draaiende een weg boren door de koolaanslag in de uitlaatbocht.

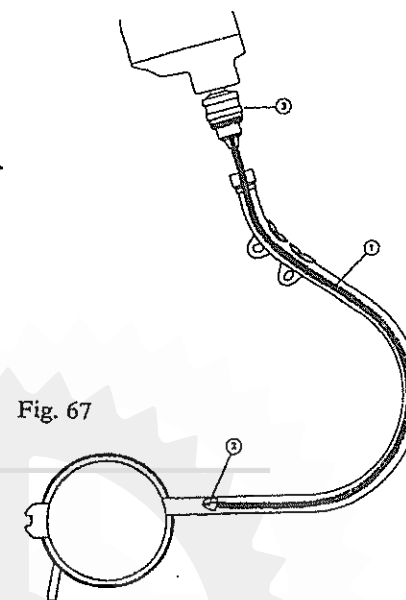


Fig. 67