

WERKPLAATS-HANDBOEK

Mobylette

ALLE MODELLEN

VAKMANSCHAP VERTROUWEN EN GOEDE SERVICE

BEGINNEN BIJ HET GEBRUIK VAN UITSLUITEND ORIGINELE ONDERDELEN

**UNIKAP**

SAMENWERKENDE RIJWIEL- EN MOTORINDUSTRIE UNIKAP N.V.
DEN HULST Ov. - TELEFOON 0 5296 - 641 - TELEX 42085

november 1970

nadruk verboden

INHOUD

	pag.
KOPPELING	
Werking der Moby-koppeling	2
Demontage en montage der Moby-koppeling	3
Werking der Moby-koppeling met Variateur	4
Demontage en montage der Moby-koppeling met Variateur	4
Gereedschap	5
VLEIOWIELONTSTEKING	
Afstellen van de ontsteking	6
Kontrolle op de goede werking der Vliegwielmagneet ontsteking	6
Demontage en montage der ontsteking	7
Vliegwielonsteking met bobine	8
Vliegwielonsteking normaal	8
Storingen in de ontsteking	9
Gereedschappen	10
Afstelgegevens ontsteking	10
MOTOR	
Uitnemen en inhangen van komplette motor	10
Motordemontage	11
Iets over de nieuwe krukas (modellen 1967)	12
Motormontage	13
Motorkontrolle op karterlekkage	14
Ontkolen der motor	14
Gereedschappen	14
KARBURATEUR	
Algemene tips karburateur	15
VORK	
Telescoopvork	16
Demontage	16
Montage	17
Gereedschap	17
BRACKETGROEP	
Demontage en montage bracketgroep	18
Draadmaten, cranks en pedalen	18
Gereedschap	18
V-SNAAR	
. 19	
ROLMECHANISME	
. 19	
Koppelen van de motor op de band, afstellen en kontroleren van de roldruk	20
Gereedschap	20
DEMONTAGE	
Demontage en montage van silentlagers motorophanging	21
Demontieren van kogellagers in navens	21
STORINGEN	
Tekort aan vermogen	21
SMEERVOORSCHRIFTEN	
. 22	
SERVICE BEURTEN	
. 23	
BESTELNUMMERS GEREEDSCHAPPEN	
. 24 + 25	

BEKNOPTTE BESCHRIJVING VAN DE WERKING DER AUTOMATISCHE MOBY-KOPPELING. (zie fig 1)

1e fase:

Snaarschijf is gekoppeld; bij het aantrappen gaat de grondplaat (1) van de koppeling draaien; de hierin gemonteerde vlieggewichten (2) bewegen zich door de centrifugaalkracht vanuit het hart naar buiten en nemen de binnentrommel (3), die vast op de krukas zit, mee; de motor gaat nu draaien.

2e fase:

Bij het terug nemen van het gas bewegen de vlieggewichten (2) zich weer in de richting van het hart van de grondplaat (1) en komen in ruststand; de motor blijft stationair draaien.

3e fase:

Op de binnentrommel (3), die door een spie (4) met de kruktaf is verbonden, bevinden zich 3 stalen strippen (5) met gelijmde voering (6); wanneer nu gas wordt gegeven, zullen deze strippen (5) zich naar buiten begeven en zich vastzetten tegen de binnenzijde van de binnentrommel (1), die één geheel is met de grondplaat; door deze koppelende beweging zal de motor, bij voldoende gas, op zijn beurt het rijwiel meenemen.

4e fase:

Zodra een snelheid van 6 kilometer is bereikt, zullen de vlieggewichten (2) het werk overnemen en is een konstante verbinding tussen motor en rijwiel ontstaan.

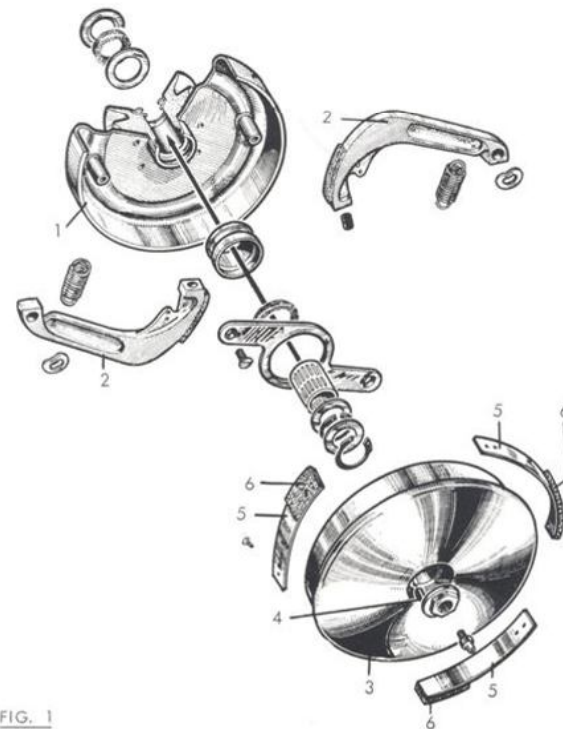


FIG. 1

Demontage Moby-koppeling (zie fig. 1):

- * Smeernippel verwijderen.
- * Vliegwieltrommel op rotor plaatsen (9.004.59).
- * Koppelingmoer losdraaien met haakse sleutel 14, rechtse draad.
- * Met behulp van de noktrekker 24 x 1 (9.004.01) de binnenkoppelingstrommel (3) afnemen (op vitring en spie letten).
- * Met seegerringtang (9.002.03) de grote seegerring uit het koppelingshuis nemen, daarna met magnetisch trekijzer (9.004.56) 1 of 2 vulringen verwijderen.
- * Met seegerringtang (uitwendig) (9.002.04) seegerring van krukas nemen.
- * Nu kan koppelingshuis (1) met kooilager afgenomen worden.
- * Bij verwisseling van vlieggewichten (2), goed op de juiste volgorde der vulringen en veerschotels letten (zie fig. 1), hiervoor 2 of 4 verzonken schroeven losdraaien, maar niet forceren. Als de schroeven erg vastzitten, kan men het beste de S-plaat in het midden doorknippen. Door licht hieraan te buigen, kunnen de schroeven er gemakkelijk uitgedraaid worden. De vlieggewichten (2) altijd per stel, met veren, S-plaat en verzonken schroeven vernieuwen. Ook de seegerringen geen tweede keer gebruiken.

Het is mogelijk het moment van koppelen der automatische koppeling te verstellen.

De vlieggewichten zijn voorzien van vier gaatjes $\varnothing 2$ mm., die het inhaken van twee trekveren mogelijk maken. Om sneller aangrijpen der gewichten te verkrijgen, worden de veertjes meer naar het hart der krukas geplaatst. Omgekeerd zal de koppeling dus later aangrijpen (fig. 2 en 3).

- * Wanneer de staalstrips met voering vernieuwd dienen te worden, moet men er op letten, dat eerst de buitenste klinknagel vastgeklonken wordt, daarna de nagel, die het dichtst bij de voering zit. Men bereikt hiermede dat de staalstrip goed tegen de trommel aan komt te liggen. Zijn de drie strips geklonken, dan dient de binnenzijde, met een kleine amarijstift in de boormachine geklemd, glad geslepen te worden.
- * Denk erom dat de vlieggewichten uitslaan tegen de draairichting der motor in en de stalen strips uitslaan met de draairichting der motor mee (fig. 2 en 3).
- * Wanneer de koppeling bij aantrappen teveel geluid maakt, dienen de voeringen licht gevet te worden, hierna is de koppeling veel soepeler.



9.004.01.



9.004.56.

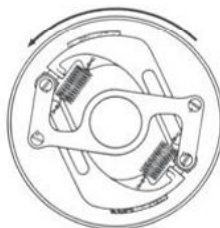


FIG. 2



9.002.04.



9.002.03.



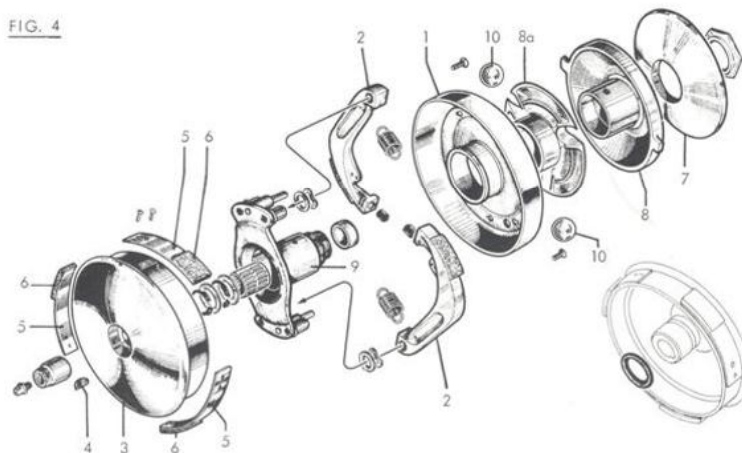
FIG. 3

De werking van de automatische versnelling of variateur berust evenals de werking van de automatische koppeling, op de centrifugaalkracht. De poelie bestaat namelijk uit twee schijven (7 en 8), waarvan die aan de motorzijde (7) vast op de naaf (9) is gemonteerd, terwijl de andere (8) uit 2 delen (8 en 8a) bestaande schijf axiaal over de naaf (9) kan bewegen. Deze beweging wordt gedregeerd door een krans van 4 kogels (10), die zich in banen in het schijfdeel (8a) bevinden. De begrenzing van deze kogels (10) wordt gevormd door de buitentrommel met grondplaat (1). Deze is eveneens op de naaf (9) gemonteerd.

De banen van de kogels (10) hebben een hellend verloop; zodra bij groter wordend toerental deze kogels zich in de richting van de buitenomtrek bewegen (centrifugaal- of middelpuntvliedende kracht), wordt de beweegbare poelieheft (8 en 8a) in de richting van de vaste poelieheft (7) gedrukt. Het gevolg hiervan is een grotere diameter van de samengestelde poelie (7, 8 en 8a). De overbrengingsverhouding is hierdoor gewijzigd. De motor moet derhalve beweegbaar zijn in vóór- en achterwaartse richting, hetgeen is verkregen door lagering in de bovenste motorophanging en een snaarspanner in de vorm van een veiligheidsspel aan de onderzijde van de motor. Deze leidt tevens de heen- en weer gaande beweging.

Wanneer nu door belastingen of hellingen het toerental der motor terugloopt, wordt de centrifugaalkracht op de kogels minder, met gevolg dat de onder spanning gehouden V-snaar de poelieheften (7, 8 en 8a) van elkaar afdrukt en dus kleinere poeliediameter bewerkstelligt. De motor neemt dus, onder welke omstandigheden dan ook, door middel van de variateur steeds het gunstigste toerental aan ten aanzien van het vermogen.

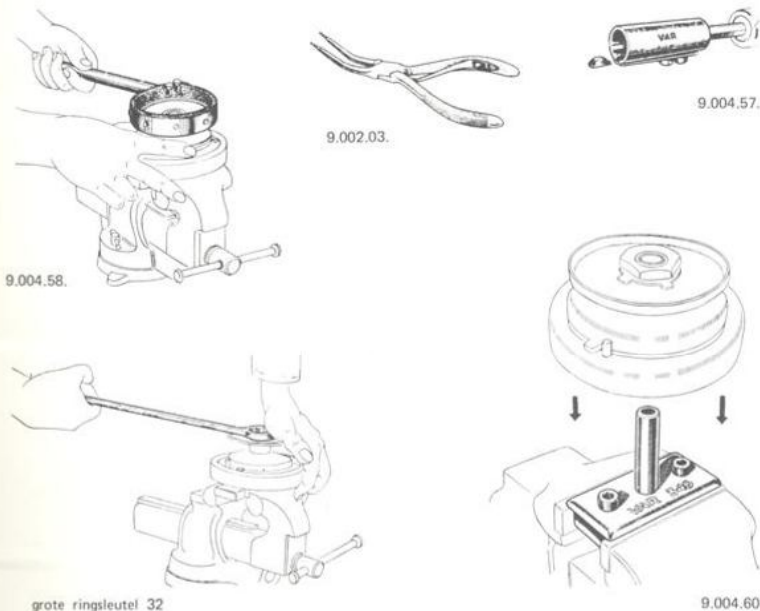
FIG. 4



DEMONTAGE EN MONTAGE VAN DE MOBY-KOPPELING MET VARIATEUR (zie fig. 4)

- * Bij de variateur is het nodig de koppeling van de achterzijde af te demonteren. Men gaat dan als volgt te werk:
- * Plaats de variateurhouder (9.004.60) in de bankschroef. De variateur met Moby-koppeling is net als de gewone koppeling reeds volgens voorgaand schema van de krukas afgenomen.
- * Plaats nu de complete variateur op de houder, draai met een grote steeksleutel 32, de moer aan de achterzijde los. Let op, linkse draad. Nu kan met de variateurklem de poelieheft (7) er afgedraaid worden, hierna kan men de afstelringen, de bewegende poelieheft (8) en de kogelkrans (8a) met kogels (10) losmaken. Let er op dat de kogels niet zoek raken.
- * Nu zijn de vier verzonken schroeven, die langer zijn als bij de gewone Moby-koppeling, zichtbaar en kunnen er uitgedraaid worden.

- * In omgekeerde volgorde monteren. Om de Moby-koppeling of Moby-variateur op de krukas te plaatsen, gaat men als volgt te werk:
- * Neem de koppeling of Moby-variateur in de hand en plaats het ingevette kooinaaldlager. Leg hierop één dikke stelling en daarna de kleine seegerring. Dan volgen 1 of 2 vulringen, afhankelijk van de axiale speling. Maximaal 0,1 mm. Hierna de grote seegerring in het huis plaatsen met binnen-seegerringtang (9.002.03). Zorg ervoor dat alle delen op één lijn liggen en schuif het geheel op de krukas.
- * Plaats nu de spie, met het lijze naar het draaeind der krukas, gebruik hiervoor de spiebrenger (9.004.57). Daarna de binnenkoppelingstrommel (3), de moer en de smeerring (let op de vierring) monteren.
- * Smeer de koppeling een weinig door met Shell Retinax AM.



DEMONTAGE EN MONTAGE VAN AUTOMATISCHE KOPPELING EN/OF VARIATEUR

Te gebruiken speciale gereedschappen:

	bestelnummer:	
Koppelingtrekker 24 x 1,	9.004.01.	
Kombinatie Afstelstop,	9.004.50.	
Magnetisch trekijzer,	9.004.56.	
Spie inbrenger,	9.004.57.	
Variateurhouder,	9.004.60.	
Variateurklem,	9.004.58.	
Seegerringtang binnen,	9.002.03.	
Seegerringtang buiten,	9.002.04.	
Schroevendraaierstuitel voor vetnippel,	9.001.60.	

AFSTELLEN VAN DE ONTSTEKING

- * Demonteer de rotor met behulp van de vliegwielklemband en de inbusleutel 10 mm. Trek de onderbrekernok van de krukas met de noktrekker 26 x 1 mm.
- * Schuif de onderbrekernok los op de krukas en draai de nok in de draairichting van de motor, tot de onderbrekerpunten geheel op lichten staan.
- * Stel de onderbrekerpunten in op 0,35-0,40 mm. met de stelveer.
- * Breng de afstelstop aan in het bougiegat, en plaats de zuiger in het b.d.p. Draai nu de krukas tegen de draairichting terug, op de af te stellen voorontsteking, b.v. 2,5 mm, en draai de onderbrekernok in de draairichting tegen de onderbrekerhamer tot deze net begint te lichten.
- * Gebruik voor de controle een lampje aangesloten op een transformator.
- * Als u het lampje parallel schakelt met de onderbreker kunt u het openen zeer nauwkeurig controleren.
- * Tik nu de onderbrekernok vast en controleer nog een keer.
- * Plaats de rotor en zet de moer vast.
- * Is de moer van de krukas gemerkt met de letter G dan is er LINKSE draad gesneden, is de moer gemerkt met de letter D dan is er RECHTSE draad gesneden.

KONTROLE OP DE GOEDE WERKING DER VLEIOWIEL-MAGNEET ONTSTEKING

Als men te werk gaat volgens onderstaande beschrijving, is elke storing te verhelpen.

- * Neem bougie los en controleer of de elektroden op de juiste afstand afgesteld zijn. Dit is 0,4 mm. Maak de bougie goed schoon en test zonodig in in een drukkamer tot 8 atmosfeer. Onder deze druk moet de bougie op het testapparaat regelmatig vonken.
- * Neem de bougiekap af en controleer deze op te grote weerstand. Dit kan men doen op de condensator-test van het testapparaat. De plus-zijde doet men in de bougieaansluiting, de min-zijde in de bougie-kabelaansluiting. De bougiekap is in orde als bij indrukken van de oplaadknop de neonlamp hel oplicht.
- * Als men de bougiekabel met de isolatie tussen de koelribben houdt, moet er een krachtige vonk overspringen bij flink draaien aan het vliegwiel. Is dit niet het geval dan moet deze op breuk gecontroleerd worden. Indien ook hier geen afwijking gevonden wordt neemt men, volgens de reeds besproken methode, het vliegwiel weg. De contactpunten zet men open en zo kan de ontstekingsspoel, dus met stroomafnemer en bougiekabel, getest worden. Het is beter de aansluiting van de condensator los te nemen. Na de spoel test men de condensator. Zijn beide in goede staat dan kan het aan de onderbrekerpunten liggen. Als deze schoon, goed afgesteld en niet ingebrand zijn, dan zou de storing nog in het contactveld kunnen zitten.
- * Aan de binnenzijde van de rotor zijn twee pennen aangebracht, als men hierover een lijn trekt, dient deze uit te komen in het midden van de magneetblokken of poolschoenen. Denk erom dat de vonkenbrug op het testapparaat niet te groot wordt! Bij elk goed testapparaat is een beschrijving, houdt deze nauwkeurig aan.
- * Bij het onnodig vergroten der contactbrug van het testapparaat, moet de spanning hoger worden om de grotere afstand en dus een weerstand te overbruggen. Het gevolg kan dan zijn, dat men de ontstekingsspoel stuk test, terwijl deze goed was.
- * Bij micro farad meting geldt 0,18 mf. Beneden 0,16 mf. is onvoldoende.
- * Bedenk dat een ontsteking van binnen goed schoon dient te zijn, daar anders de goede werking gevaar loopt. Wanneer men een spoel vervangt, is het nodig om de kalibrering te gebruiken en hiermee de spoel in de juiste cirkel te plaatsen. Hiermee controleert men de luchtspleet ten opzichte van de magneten in het vliegwiel.
- * Bij normale bobineontsteking, kunt u de bobine testen zonder deze te demonteren. Neem de stekker van de primaire kabel los, trek bougiekabel van bougie, en sluit uw testapparaat op dezelfde wijze aan als bij een ontstekingsspoel. Dus massa op bobine bevestiging, primairekabel op contra-stekker en hoogspanningskabel op bougiekabel. De vonkenbrug bij 6 volt, op 7 mm. instellen.

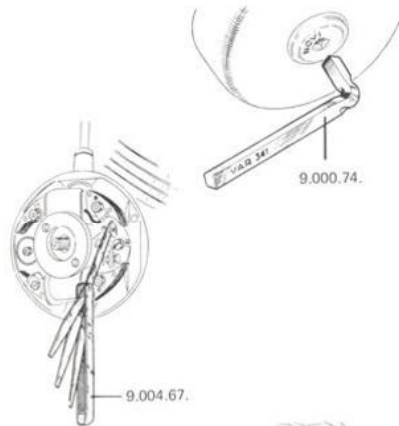
LET OP: De bobine van een elektronische ontsteking mag u nooit op een testapparaat testen. Deze zou dan verbranden.
Zend een elektronische ontsteking compleet op en wij maken deze in orde.

DEMONTAGE EN MONTAGE DER ONTSTEKING

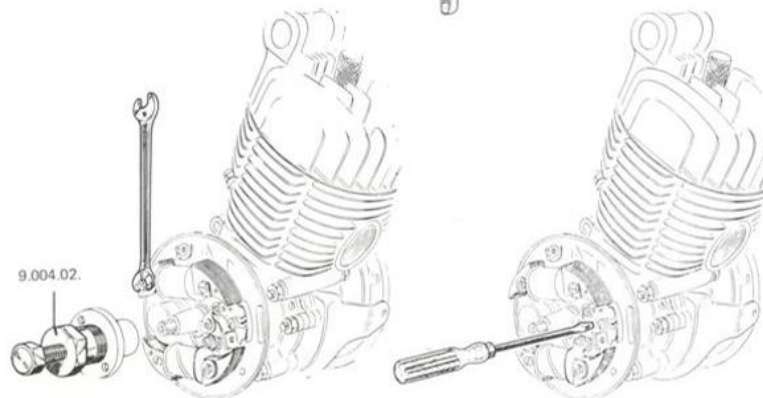
- * Verwijder met een bougie-sleutel de bougie.
- * Plaats de vliegwieltrem (9.004.59) en draai met een inbusleutel, vierkant 10 mm. (9.000.74), de moer aan de rechterzijde der motor los. Deze moer is gemerkt met een D of een G. De letter D wil zeggen: rechte draad, de letter G wil zeggen: linkse draad. Let hier goed op. Wanneer de moer er af is, kan het vlieg wiel weggenomen worden.
- * Voor demontage onderbrekernok gebruikt men een noktrekker. Men schroeft deze goed diep in de nok en draait dan aan de bout totdat hij stuit. Door een tik met een plastic hamer op de bout schrikt deze en men kan nu gemakkelijk de nok losdraaien. Bij het monteren van de nok dient men ervoor te zorgen dat deze, en het konische krukastapeind, goed vetvrij zijn!
- * Als de complete grondplaat afgenomen moet worden, draait men de nylon borgmoeren links boven en rechts onder op de spoelen los.
- * Monteer in omgekeerde volgorde.



9.004.66.



9.000.74.

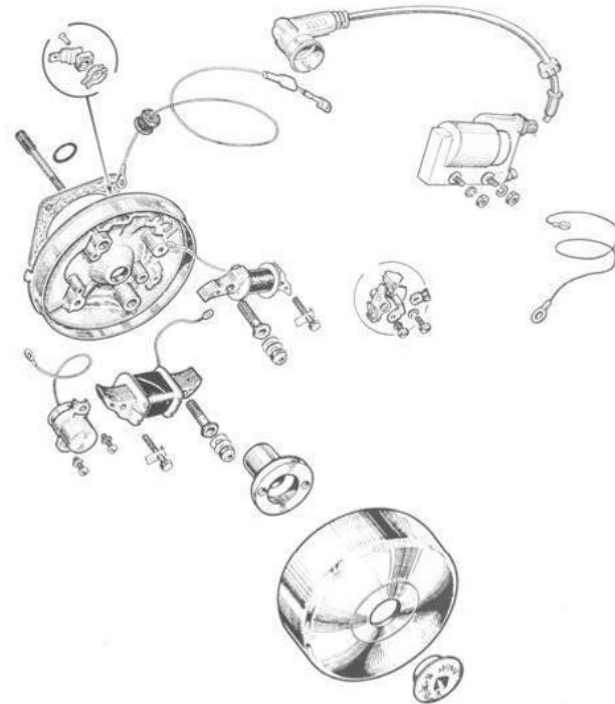


9.004.02.

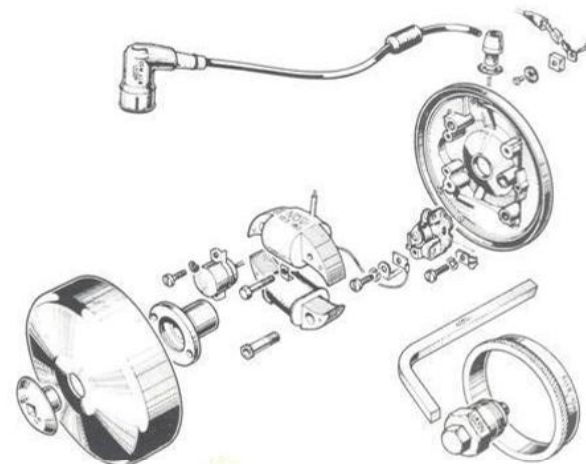
Afstelling der onderbrekerpunten

7

VLIEGWIELONTSTEKING MET BOBINE



VLIEGWIELONTSTEKING NORMAAL



8

STORINGEN IN DE ONTSTEKING

AFWIJKINGEN	MOGELIJKE GEVALLEN	DAARBIJ AANSLUITEND MIDDEL OM DIT TE VERHELPEN
I De motor start slecht	1 - Aangeslagen of slechte bougie.	1 - Vervangen door een bougie gelijk aan de originele. Opening der elektroden 4/10 mm.
	2 - De onderbrekerpunten gaan onvoldoende of niet meer open.	2 - Opening afstellen op 0,35 - 0,40 mm. Onderbreker vervangen indien noodzakelijk. Onderbrekernok onderzoeken, indien noodzakelijk vervangen.
	3 - Onderbrekerhamer staat vast op het asje.	3 - Het asje polijsten, monteren met een druppeltje grafietolie op de as.
	4 - Veer gebroken.	4 - Vervanging van complete onderbreker.
	5 - Vuil tussen onderbrekerpunten, zwart of verbrand.	5 - De onderbrekerpunten goed laten sluiten. Onderbreker vervangen indien noodzakelijk. Condensator en de kabel nazien, deze kunnen de oorzaak zijn van de moeilijkheden.
	6 - Condensator of hoogspanningspoel zwak of defekt.	6 - Nazien met testapparaat. Eventueel vervangen.
	7 - Lek in stroomafnemer (zwart puntje zichtbaar).	7 - Vervangen. Pas op het contactveertje (niet verliezen).
	8 - Slechte bougiekap.	8 - Vervangen.
	9 - Kabel condensator in kortsluiting met grondplaat.	9 - Condensator vervangen volgens het model.
	10 - Rotor is beschadigd.	10 - Rotor vervangen. Opgelet voor voltage.
	11 - Slecht afgestelde voorontsteking.	11 - Nazien.
II Geen soepele gang der motor met brandend licht	1 - Ontstekingspunten te wijd open.	1 - Opening ontstekingspunten 0,35-0,40mm.
	2 - Beschadigde rotor.	2 - Doe een proef met een rotor van dezelfde voltage.
III Motor draait onregelmatig op hoog toerental	1 - Zelfontsteking of oververhitting bougie door vervuiling.	1 - Vervangen of schoonmaken bougie.
	2 - Onderbrekerhamer draait moeilijk op het asje.	2 - Asje polijsten, monteren met een druppeltje grafietolie.
	3 - Asje onderbrekerhamer los.	3 - } 4 - } Onderbreker vervangen.
	4 - Abnormale speling van onderbreker of te zwakke veer.	
	5 - Grondplaat onderbreker los.	5 - }
	6 - Slecht werkende condensator.	6 - Na te zien met testapparaat.
	7 - Zwakke hoogspanningspoel.	7 - Indien noodzakelijk vervangen.

Te gebruiken speciale gereedschappen:

Vliegwieltrekker 26 x 1,	bestelnummer:	9.004.02.
Inbusleutel 10 mm.	"	9.004.74.
Centreerring voor spoelen,	"	9.004.66.
Feelerset,	"	9.004.67.
Draadbeschermers voor krukas 4 stuks 2 x 10, 2 x 11 mm.,	"	9.002.99.
Kombinatie afstelstop,	"	9.004.50.

AFSTELGEGEVENS ONTSTEKING

- * Alle modellen tot aan 1963 hebben een zelfde voorontstekingstijdstip. Dit is 2,8 mm. voor het B.D.P.
- * De lichthoogte voor al deze modellen is 0,35 mm. tot 0,40 mm.
- * De motoren met automatische Moby-variateur hebben een voorontsteking van 2 mm.
- * De modellen na 1963 hebben een voorontsteking van 2,5 mm.
- * De modellen Elektronic en Moby-sport hebben een voorontsteking van 1,5 mm.
- * De bougie-elektroden bij alle types afstellen op 0,40 mm.
- * De onderbrekerpunten afstand is dus bij alle gelijk.

UITNEMEN EN INHANGEN VAN KOMPLETE MOTOR

Om een vaste motor met Moby-koppeling uit het frame te nemen gaan we als volgt te werk:

1. Maak motorschermen los, zowel rechts als links.
2. Draai klembout van carburateur los en haal de carburateur er af.
3. Trek steker van bobine en verlichtingsaansluiting.
4. Draai uitlaatmoer geheel los en licht dekompressor-kabel uit beugel.
5. Maak onderste bevestigingsbout, waarmee de motor en de uitlaat aan het frame bevestigd zijn, los en trek deze er geheel uit.
6. Draai boven-bevestigingsbout van de motor er af, ondersteun de motor en trek nu de bout er geheel uit. Gelijktijdig V-snaar afnemen.

Om een scharnierende motor, al of niet met variateur uit frame te nemen, gaan we als volgt te werk:

1. Volg de punten 1 t/m 4 zoals boven beschreven.
2. Maak onderste bevestigingsbout, waarmee de uitlaat aan de schetsplaten van de motor zit, los. Nu kan de uitlaat gedemonteerd worden.
3. Draai de twee bevestigingsbouten, waarmee de haarspeldveer aan de framebeugel zit, er geheel uit. De motor scharniert nu los in het frame op de bovenste ophangbout. Verwijder nu de V-snaar.
4. Draai de bovenste lange ophangbout los en ondersteun de motor, let hier speciaal op de wijze waarop de afstandsbusen aangebracht zijn.
5. Trek nu de bout er geheel uit en maak de motor los.

Let bij motor met bobineontsteking op het bevestigen van de massakabel. Dit verdient bij hermontage bijzondere aandacht. Ook dient men acht te slaan op het vastzetten van de bovenste bevestigingsbout (zie fig. 7). Dit doet men pas als de V-snaar omgelegd is en de motor op de halve slag naar achteren is getrokken. Dit alles is nodig om de silentlagers niet te veel belasting te geven. (zie fig. 7). Hierna controleert men of de poelies in lijn staan. Een stalen rei wordt tegen de boven-achterzijde van de snaarschijf gelegd. De punt hiervan laat men rusten tegen de vaste poeliehelft en deze moet uitkomen op het midden van de rand. Zo controleert men ook de onderkant van de snaarschijf en vaste poeliehelft. Mankeert er iets aan, dan kan door verschuiven van de haarspeldveer of veranderen van de lengte der vulbussen aan de cilinderkop een correctie toegepast worden.



FIG. 7. Vastdraaien bovenste bevestigingsbout (motor hangend halfweg scharnierend).

Het weer opnieuw inhangen geschiedt in omgekeerde volgorde en zal geen moeilijkheden gevenmits men bij de vaste motor erom denkt dat ook hier de motor gespoord dient te worden in het frame. Dit gebeurt op de zelfde wijze als bij de motor, die scharnierend is opgehangen. Eventueel dient de onderste bevestigingsplaat van het frame nagericht te worden.

MOTOREDEMONTAGE

- * Het is zeer nuttig de motor voor de uitwendige reiniging eerst goed van alle kanten te bekijken. Sterke plaatselijke vervuiling of olieplekken wijzen op lekkage. Hiermede kan men rekening houden bij de reparatie.
- * Als de motor gereinigd is, wordt deze in de bankschroef gezet. Spanplaten gebruiken.
- * Uitlaat losmaken.
- * Koppeling demonteren (zie onder betreffende hoofdstuk).
- * Ontsteking demonteren (zie onder betreffende hoofdstuk).
- * Cilinderkop door verwijdering van vier moeren M 7 x 10 mm. Losnemen (zonodig dékompressor-klep verwijderen uit cilinderkop). Hierna kan de cilinder er af geschoven worden.
- * Als de motor niet verder wordt gedemonteerd, de karteropening met een schone doek dicht stoppen. Daarna de borgveren uit de zuiger nemen en de zuigerpen verwijderen met behulp van de zuigerpen-uitdrijver.
- * Bij voortgezette demontage 7 karterbouten verwijderen. Het karter tot 90° verwarmen boven een gas- of spiritusvlam en de karterheften van de krukas tikken met behulp van een rubber hamer.

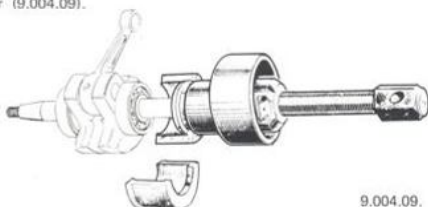
- * Draadbeschermers gebruiken, op krukas tapeinden.
- * Oliekeerringen er uitnemen.

- * Krukas-lagers verwijderen met kogellagertrekker (9.004.09).

- * Vulringen, die er voor dienen om de axiale speling weg te nemen, verwijderen.

- * Nu alle delen controleren en testen.

- * Vanzelfsprekend gebruikt men bij de montage altijd nieuwe pakkingen, oliekeerringen en krukaslagers. Neem niet het risico, dat later voor een tweede maal de motor gedemonteerd moet worden, doordat belangrijke delen, die weinig kosten, toch weer een tweede keer gebruikt zijn.



9.004.09.

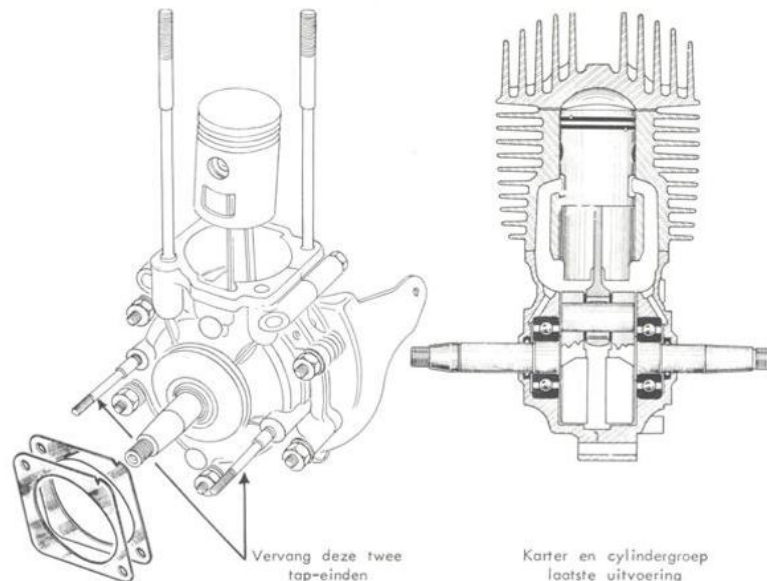
- * Wij controleren de krukas op slingering. Het maximale slinger-effekt mag 4/100 mm. zijn. Om de axiale speling op de krukas te kunnen vaststellen, maakt men gebruik van de zogenaamde paslagers. Dit zijn lagers, welke normaal in de motor gemonteerd worden van dezelfde maat en kodering.

- * Van de buitenring dient zoveel afgeslepen te worden, dat deze gemakkelijk in het karter past. Van de binnenring wordt zoveel afgeslepen met een slijpsteentje, dat deze binnenring zeer soepel over de krukastappen geschoven kan worden. Men schuift de paslagers op de te monteren krukas en monteert de karterheften. Nu kan nagegaan worden of de krukas zijdelings speling heeft. Deze speling moet gereduceerd worden tot nul door het monteren van vulringen, die in een dikte van 1/10 tot 3/10 mm, verkrijgbaar zijn. Deze uitmeting gebeurt zonder dat er een karterpakking gemonteerd is. Als bij de montage de karterpakking er bij komt, is de vereiste speling verkregen.

- * Nadat vastgesteld is hoeveel vulringen achter de lagers komen te liggen, verdeelt men deze over beide krukas-tapeinden, hierbij zorgdragend, dat de grootste dikte aan de koppelingzijde komt. Men plaatst nu de krukas over de montageplaat (9.004.63), die men op de bankschroef legt.

- * De nieuwe lagers worden verwarmd tot circa 70° in olie of op een elektrische kookplaat. Zij kunnen nu gemakkelijk op de krukastappen geschoven worden en met een klein buisje (9.004.62) op hun plaats getikt worden.

- * Natuurlijk plaatst men nooit een krukas in de bankschroef! (zie tekening).



Vervang deze twee tap-einden

Karter en cilindergroep laatste uitvoering

- * In de Mobylette motoren tot 1960 werden verschillende typen oliekeerringen gebruikt. De grote oliekeerringen, welke eenzelfde buiten diameter hebben als de kogellagers, worden met het bepalen van de zijdelingse speling ook tegen de paslagers aangeschoven. Denk hierom bij de uitmeting.

- * De kleine oliekeerringen, die in de karterwand geplaatst worden komen met de open zijde naar buiten en de dichte zijde naar binnen.

IETS OVER DE NIEUWE KRUKAS (modellen na 1967).

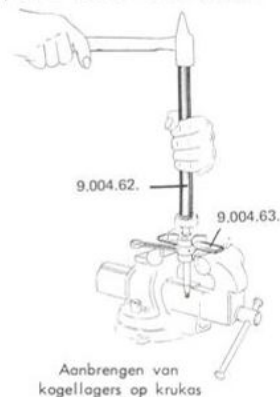
- a) Het karter bij alle nieuwe Mobylettes is 2 mm. breder geworden, dit in verband met het monteren van een dubbel werkende simmerring en verbeterd smeersysteem der kartergroep.

- b) De krukas bij alle motoren en de 2 bevestigingstapeinden voor bevestiging grondplaat en ontsteking op karter zijn hierdoor eveneens 2 mm. langer.

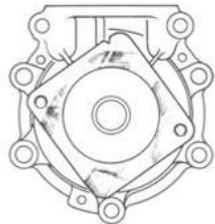
- c) Het nieuwe model krukas is in een oud model karter te monteren, mits eveneens de 2 bevestigingstapeinden voor de grondplaat der ontsteking vernieuwd worden. Eveneens dienen 1 of 2 vulplaten, die op de tekening te zien zijn, aangebracht te worden. Deze vulplaten zijn nodig om de grondplaat ten opzichte van het vliegwiel van de ontsteking op afstand te houden. Het monteren van 1 of 2 vulplaten is uiteraard afhankelijk van het vrij draaien van het vliegwiel.

- d) Let bij het monteren der vulplaten op inkepingen, die naar de linkerbovenzijde van de kartervoet moeten wijzen (zie fig. 8).

- e) Bij levering van de krukas kunnen bijgeleverd worden de 2 tap-einden en de 2 vulplaten.



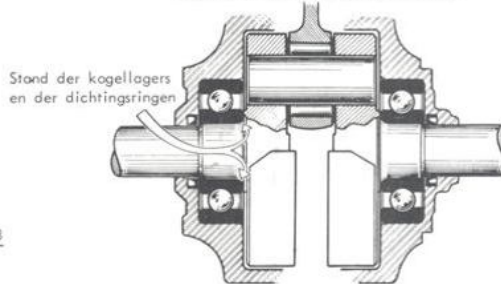
Aanbrengen van kogellagers op krukas



Zo monteert men de vulplaat of vulplaten

FIG. 8

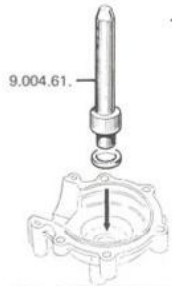
LET BIJZONDER OP DE RICHTING VAN DE MONTAGE VAN DE KOGELLAGERS



Stand der kogellagers en der dichtingsringen

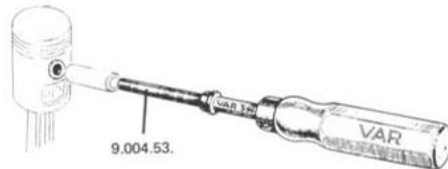
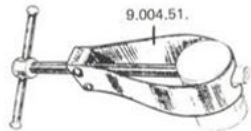
Zijdelingse speling maximum 1/10 mm.

MOTORMONTAGE



niet, dan met een stalen buisje, wat de zelfde diameter heeft als de buitenring van het kogellager van de krukas, even op het karter tikken. Hierdoor zet het karter zich en zal de krukas soepel lopen.

- * Verwarm met een gas- of spiritusbrander eerst het karterdeel van de ontsteking. Kenbaar aan de twee tapeinden. Plaats de oliekeerling (zie schets). Plaats nu de krukas met het conische deel in het karter (ontstekingszijde). Spuit wat olie op het lager en laat het afkoelen. Nu de karterpakking in olie dompelen en op de karterhelft plaatsen. Verwarm intussen de karterhelft van de koppelingzijde en breng ook hierin de oliekeerling aan. Schuif deze karterhelft dan evenzo over de krukas en breng de twee korte karterbouten aan. Daarna het gehele karter in de schetsplaten zetten en de andere 5 karterbouten monteren. Denk erom; de koppen der bouten aan de koppelingzijde! Deze kruislings aandraaien (handvast). Nu controleren of de krukas soepel loopt. Zo niet, dan met een stalen buisje, wat de zelfde diameter heeft als de buitenring van het kogellager van de krukas, even op het karter tikken. Hierdoor zet het karter zich en zal de krukas soepel lopen.
- * Alle bouten vastzetten. Denk erom dat de beide karterhelften op de cilindervoetpassing goed vlak zijn.
- * Kooinaaldlager in het drijfsgangoo schuiven.
- * De zuiger verwarmen tot circa 80° en op de drijfslag zetten.
- * De zuigerpengeleider (9.004.53) door het kooinaaldlager heen in de zuiger schuiven en van de andere zijde de zuigerpen met behulp van de zuigerpendrijver op z'n plaats brengen. Daarna de borgveertjes monteren. Altijd nieuwe borgveertjes gebruiken. Zorg ervoor dat de borgveertjes goed in de daarvoor bestemde groeven komen. Nu de cilindervoetpakking op het karter leggen en de zuigerveren in de schoongemaakte sponningen aanbrengen. Zuiger en cilinderwand oliën en de cilinder met behulp van de zuigerverklemband (9.004.53) over de zuiger schuiven.
- * Koppakking op de cilinder leggen (droog). Zonodig de koppakking splitsen om dezelfde dikte te verkrijgen als van de oude pakking.



- * De zitting van de dékompressorlemp eventueel opfransen met de dékompressorfrans. Niet schuren maar het nieuwe klepje direct plaatsen. Even een klein tikje en beugel en splitpen monteren.
- * De cilinderkop zonodig vlakken op een vlakplaat of dikke glasplaat voorzien van een vel schuurlijnen. Daarna cilinderkop met ophangbeugels aanbrengen en diagonaalsgewijs de moeren vastzetten.
- * Nu volgt de montage van de koppeling en de ontsteking, zoals aangegeven in het betreffende hoofdstuk.
- * Motor afmonteren en in het frame plaatsen.

MOTORKONTROLE OP KARTERLEKKAGE

- * Karburateur van het spruitstuk nemen.
- * Een stukje plastic slang op het spruitstuk schuiven.
- * Rotor draaien tot de zuiger in het bovenste dode punt staat.
- * Rook in het karter blazen en nagaan of inlaatspruitstukpakking, voetpakking, karterpakking en oliekeerlingen lekken.
- * Het inlaatspruitstuk kan ook als volgt op lekkage worden gecontroleerd: (valse lucht).
- * Bij stationair draaiende motor olie op de aansluiting der karburateur spuiten. Bij grotere rookontwikkeling dan normaal uit de uitlaat, zal het spruitstuk gevakt moeten worden of de aansluiting der karburateur voorzien moeten worden van een nieuwe vulbus.

ONTKOLEN VAN DE MOTOR

Wanneer de afstelling van de motor in orde is en de juiste brandstof wordt gebruikt, zal het ontkolen pas nodig zijn na ca. 6.000 km. Meestal is het dan voldoende de uitlaat in z'n geheel te demonteren en grondig te reinigen. Bij zeer grote vervuiling is het echter nodig ook de cilinderkop en cilinder te demonteren en schoon te maken. Let hierbij op de dékompressorlemp en het afvoerkanaal van deze klep in de cilinder. Bij het schoonmaken van de uitlaatpoort moet men er voor zorgdragen dat de chroomlaag niet wordt beschadigd. **BESLIST GEEN SCHERPE GEREEDSCHAPPEN GEBRUIKEN.** Bij een uitgebreide ontkolingsbeurt is het nodig ook de zuigerverponningen schoon te maken.

MOTORDEMONTAGE EN MONTAGE

Te gebruiken speciale gereedschappen:

A. Als bij koppeling en ontsteking.

	bestelnummer:	
B. Steeksleutel 32/35,	9.000.79.	
Draadbeschermers voor krukas 2 x 10, 2 x 11 mm.,	"	9.002.99.
Dopsleutel 10 mm.,	"	9.000.56.
Dopsleutel 14 mm.,	"	9.000.57.
Dékompressorfrans,	"	9.002.85.
Zuigerpendrijver,	"	9.004.51.
Krukaskogellager trekker 42 en 47 mm.,	"	9.004.09.
Paslagers (2 stuks) zelf te maken van oude lagers.		
Montageplaat kogellager	"	9.004.63.
Buis 18 x 22 x 150,	"	9.004.62.
Montagestift voor Simmerring,	"	9.004.61.
Zuigerpen inbrenger met geleider,	"	9.004.53.
Zuigerverklemband,	"	9.004.54.

De diverse karburateurs zijn voorzien van een spuitstuk, let er op dat dit goed vlak is. De pakking dient altijd vernieuwd te worden bij demontage of montage. Het vlakken van het spuitstuk kan geschieden door het te schuren over een stuk schuurlijnen op een dikke glas- of vlakplaat.

Het controleren van een vlotter op lekkage gaat uitstekend in water met een temperatuur van 60° C. U kunt dan elke lekkage opsporen.

De diverse karburateurs zijn uitgevoerd met een geruiskap en filter. Deze dienen goed schoon gehouden te worden.

Het stationair afstellen geschiedt met de veerbout aan de linkerkant der karburateur. Mocht de motor hierop niet reageren, dan kan de toevoer in het lage-gebied verstopt zijn. Dit is dus het primaire toevoerkanaal wat verbinding heeft met de verstuiver. Als men in de aanzuigbuis van de karburateur kijkt, ziet men middenonder een kanaal dat verbinding heeft met de verstuiver-ruimte. Dit kan men doorprieken of met 3 à 4 atmosfeer luchtdruk schoonblazen.

Het choken bij de diverse Mobyettes vindt plaats d.m.v. een choke-plunjer.

Bij het optrekken hiervan wordt extra brandstof, buiten de hoofdsproeier om, toegevoerd.

Als men nu onder het rijden aan de choke trekt en de motor hierdoor sneller gaat lopen, is dit een teken dat de vaste sproeier of verstuiver vervuild is.

Gaat de motor langzamer lopen dan is de situatie normaal.

In de aanzuigbuis der karburateur is een pakkingbus aangebracht. Deze is van kunststof en dient goed diep in de aanzuigmond gedrukt te worden. Deze pakkingbus zorgt voor een goede afdichting en voorkomt valse luchtzuiging.

Het afsluitdeksel der mengkamer dient goed vlak te dragen. Is dit niet het geval dan dient het bevestigingsgedeelte 0,2 mm. afgevlakt te worden.

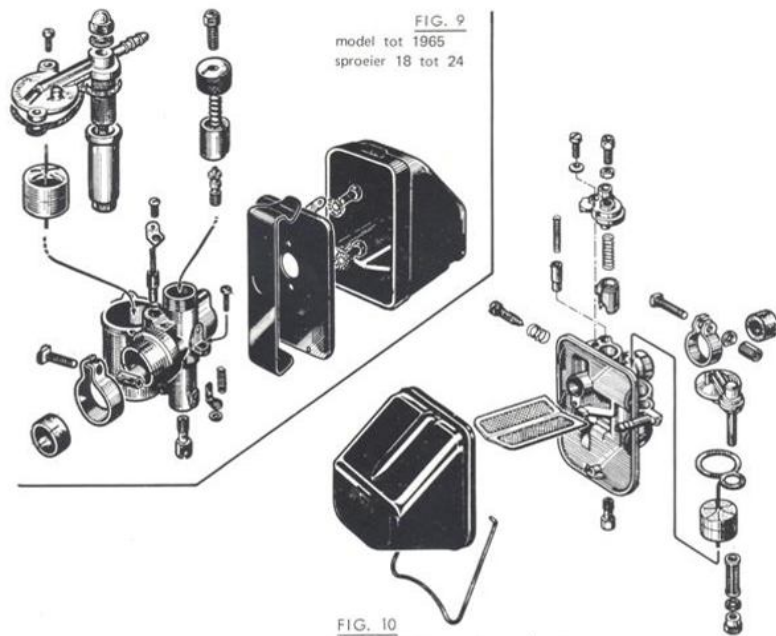


FIG. 10
model na 1965 sproeier 78 tot 80

De voorvork is van het eenvoudige telescopische type, werkend volgens het principe van op trek en druk belaste veren. De lengte van de onbelaste veer is 235 mm. Bij langdurig gebruik zal deze veer nagemeten dienen te worden en wanneer minder dan 230 mm. gemeten wordt dient de veer vervangen te worden. Uiteraard altijd twee stuks vervangen. De eigenlijke vork bestaat uit twee naadloos getrokken stalen buizen, die door middel van hoogfrequent solderen aan onder- en bovenplaat zijn verbonden. In elke buis bevinden zich drie zelfsmerende nylon glijlagers, die door stalen pijpen op afstand worden gehouden. Dit gehele binnenwerk wordt, van de onderkant af, aangedrukt door middel van een wartelmoer, waarin twee olie-keerringen zijn geperst. Deze olie-keerringen hebben ten doel binnendringen van vuil, van buitenaf, tegen te gaan.

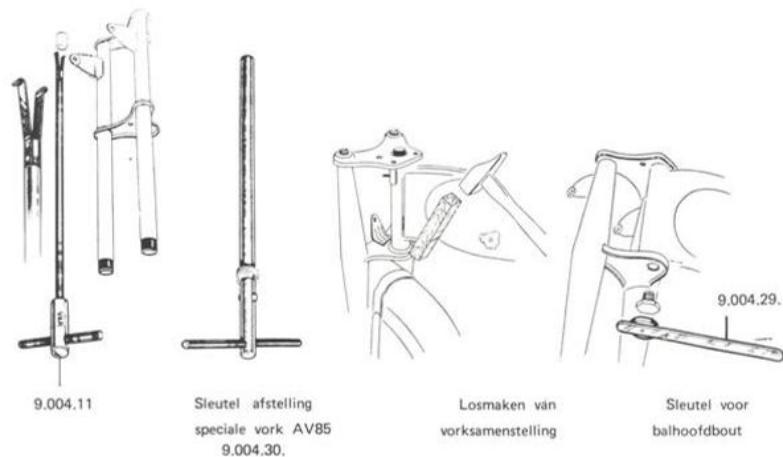
In de glijlagers beweegt zich, nauwkeurig op maat geslepen, een plunjer. Aan de plunjer is de schroefveer verbonden, die aan de bovenkant is voorzien van een veerhouder van een speciale aluminiumlegering, die met nokken in de bovenplaat van de vork past. De veerhouder wordt door een gekartelde moer op zijn plaats gehouden. De montage aan het frame geschiedt door middel van een binnenbalhoofdbuis en een speciaal balhoofdstel. Aan de onderkant van de binnenbalhoofdbuis, tegen de onderplaat, wordt een borgplaat met balhoofdbout gemonteerd. Dit is dus de opsluiting van de vork in het frame. Om een gelijkmatige beweging van beide plunjers te verzekeren, is een stabilisatorstang aangebracht op de ashouderplaten der vorkplunjers. Voor hetzelfde doel heeft de vooras een grotere diameter dan normaal.

Demonteren:

Remkabel bij de remhevel losnemen. Met behulp van een waterpomptang met ingelegde koperlagen, de moeren en wartelmoeren losdraaien. Dit zijn dus de bovenste twee moeren op het verlengde der plunjers en de gekartelde wartelmoeren aan de onderzijde der vorkpijpen. Het gehele binnenwerk, met voorwiel en spatbord, uit de vork trekken. Als een veer moet worden gedemonteerd, de tang op het begin van de eerste winding zetten.

Indien vervanging van één of meerdere oliekeerringen nodig blijkt, moet een nieuwe wartelmoer dus met nieuwe oliekeerring worden gemonteerd. Om de glijlagers te kunnen vervangen, moeten de afstandspijpen met behulp van een speciale trekker (9.004.11), uit de vorkpijp getrokken worden.

Als de telescoopvork uit het frame genomen wordt, de omgebogen kant van de borgplaat aan de onderzijde der vorkplaat terugslaan. Met behulp van de speciale sleutel (9.004.29), de balhoofdbout losmaken. Nu de boven-balhoofdmoer losdraaien, dit kan gebeuren met een normale steeksleutel. Daarna de borgplaat aan de onderzijde afnemen en met een hamer even tegen de onderplaat der vork aantikken. Het gehele vorkhuis kan nu weggenomen worden.



9.004.11

Sleutel afstelling
speciale vork AV85
9.004.30.

Losmaken van
vorksamenstelling

Sleutel voor
balhoofdbout

Monteren:

Bij deze instructies wordt ervan uitgegaan, dat de vork geheel gedemonteerd is. De binnenbalhoofdbuis en het balhoofdstel, uitgezonderd de buitenbalhoofdmoer, monteren. Als men de cups vult met kogels, deze geheel rondom volleggen en daarna twee kogels uit elke ring nemen. Dit bevordert het soepel draaien van de binnenbalhoofdbuis.

Nu monteert men eerst de afstandsbuizen en krijgt men dus in elke vorkpijp om- en om een afstands-buis en een lager. Het laatste lager dient circa 9 mm. uit de vorkpijp te steken.

De wartelmoeren met oliekeerringen kunnen er losjes opgedraaid worden. Daarna de vorkplunjers voorzien van veren en veerhouders en controleren of de plunjers haaks op de vooras staan. Men monteert de plunjers op de as en zet de asmoeren vast. Meet nu de afstand vanaf bovenkant velg tot aan het hart der plunjer. Deze afstand dient aan beide zijden gelijk te zijn. Men heeft nu de plunjers sporend gemaakt ten opzichte van het wiel. Zonodig kan door licht verbuigen der plunjer, een correctie aan-gebracht worden.

Nu monteert men de worksamenstelling. Deze wordt aan de bovenzijde met de bovenplaat over de bin-nenbalhoofdbuis geschoven en de onderplaat wordt krachtig in de uitsparing van de binnenbalhoofdbuis gedrukt. Draai daarna de bovenbalhoofdmoer handvast en breng aan de onderzijde de borgplaat met de onderbalhoofdbout aan. Deze met de speciale sleutel goed vast draaien en de borgplaat om één zijde der moer tikken. Nu het balhoofd op speling controleren. Zonodig bijstellen en de bovenopsluitmoer goed vastzetten. Men kan nu het voorwiel met de plunjers en de gemonteerde veren en veerhouders in de vorkpijpen schuiven.

De veren der plunjers eerst goed invetten! Daarna de gekartelde moeren er op draaien en handvast zetten.

De veerhouders zijn van een aluminium legering, als de moeren dus te vast aangetrokken worden, kun-nen de veerhouders breken!

Als de vork geheel afgemonteerd is, de wartelmoeren om en om zodanig aandraaien, dat het wiel met de vorkplunjers soepel kan bewegen zonder speling. Door de wartelmoeren van tijd tot tijd iets aan te draaien kan de vork wat de plunjers betreft op speling gekorrigeerd worden, zonder de soepelheid na-delig te beïnvloeden.

VOORVORK DEMONTAGE EN MONTAGE

Te gebruiken speciale gereedschappen:

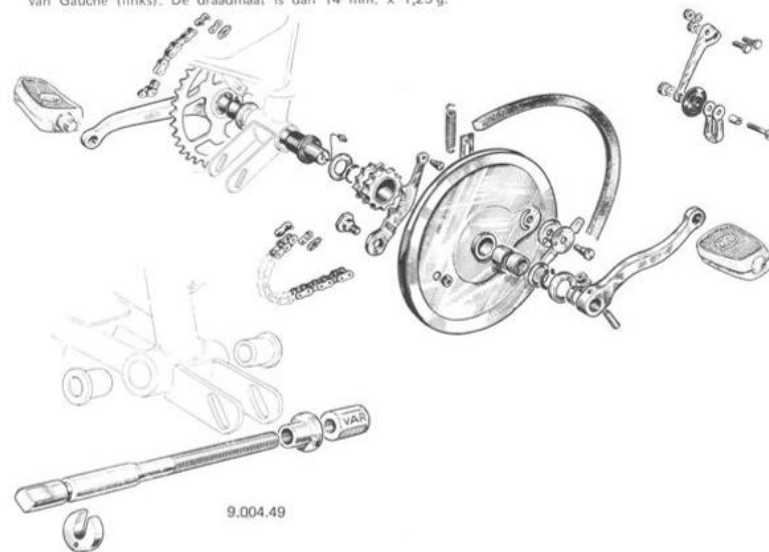
Sleutel voor onder-balhoofdbout,	bestelnummer:	9.004.29.
Vork nylonlagertrekker,	"	9.004.11.
Sleutel afstelling speciale voorvork AV85 AV89,	"	9.004.30.

DEMONTAGE EN MONTAGE BRACKETGROEP

- * Neem linker en rechter motorscherm af.
- * Draai onderste bevestigingsbout van de motor los en neem de V-snaar af.
- * Duw de motor naar voren.
- * Demonteer de linker crank.
- * Maak de verbindingsschakel van de motorketting los en neem de schakel uit.
- * Neem het stofdeksel, de seegerring en buitenring er af.
- * Nu kan de snaarschijf afgeschoven worden nadat de draaiknop in de stand "vrij" is geplaatst. Let op de achterste grote stelling.
- * Als nu de volgende seegerring uitgenomen wordt kan de as naar rechts uitgetrokken worden.
- * De bracketlagers kan men met een drevel er uit tikken en voor montage gebruikt men de bracketla-gerpers (9.004.49).
- * De snaarschijflagers kan men met een stalen buisje \varnothing 21 mm. uitdrijven. Bij montage der snaarschijf-lagers er voor zorgen dat de naaf goed draagt en er op letten dat de snaarschijflagers gelijk komen met het uiteinde der naaf.
- * Het monteren geschiedt in omgekeerde volgorde. Hierbij er om denken dat de stelling die direkt ach-ter het tandwiel komt een buitendiameter heeft van 33 mm.
- * Het dubbelbandwiel kan dan niet van de naaf afschuiven.
- * Smeer de snaarschijf goed door, het vet moet er aan voor- en achterzijde uitkomen. Gebruik retinax AM als doorsmeervet.

DRAADMATEN, CRANKS EN PEDALEN

- * De draad in de cranks kan zijn Engelse draad 9/16" - 20 g.
- * De pedaalassen zijn dan gemerkt met een L of R.
- * Is het echter millimeterdraad dan zijn de pedaalassen gemerkt met de D van Droite (rechts) en de G van Gauche (links). De draadmaat is dan 14 mm. x 1,25 g.



DEMONTAGE EN MONTAGE BRACKETGROEP

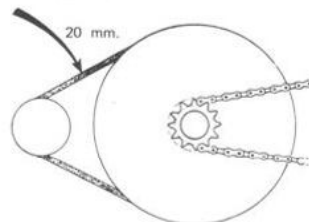
Te gebruiken speciale gereedschappen:

Seegerringtang binnen,	bestelnummer:	9.002.03.
Bracketlagerspers,	"	9.004.49.

V-SNAAR OVERBRENGING

Het systeem van overbrenging door middel van een V-snaar is zeer zeker bijzonder soepel. Onder normale omstandigheden is het een ideale geruisloze overbrenging mits de volgende punten in acht genomen worden:

- Monteer altijd een originele V-snaar.
- Zorg voor de juiste spanning. Door een te lage spanning wordt de snaar vernield; door een te hoge spanning worden onnodige krachten op de motoras uitgeoefend en daalt het vermogen.
- Het stellen der V-snaar en de controle op die afstelling gaat als volgt:
- Bij de vaste motor kan de V-snaar gesteld worden door het losdraaien van de onderste ophangbout. De motor scharniert nu alleen op de bovenste bout en kan dus naar voren of achteren bewegen worden.
- Bij de verend opgehangen motor wordt de V-snaar automatisch gesteld door de haarspeld-veer.
- Bij de motor met rolloverbrenging dient men het handle naar achteren te plaatsen zodat de rol op de band staat. Nu draait men de onderste ophangbout los en kan men de motor naar voren of naar achteren schuiven. Bij de rolloverbrenging beslist de V-snaar afstellen zonder de trekstang te bewegen en dus het handle niet als afsteller gebruiken. Men zou dan grote krachten op de rolloverbrenging en V-snaar uitoefenen, waardoor deze delen geforceerd worden.
- Op bijgaande tekening is te zien hoe men de V-snaar op spanning moet controleren. De doorbuiging moet met de duim gekontroleerd worden en dient ongeveer 20 mm. te zijn.
- Bij afstellen der V-snaar op de juiste spanning let men er vooral op dat de poelies zuiver sporen. Dit kan gecontroleerd worden door een stalen rei tegen de poelievlakken te leggen aan boven- en onderzijde.
- Wanneer op de sporing der snaarschijven een correctie moet worden uitgevoerd, dienen de onderste bevestigingsplaten aan het frame verzet te worden.

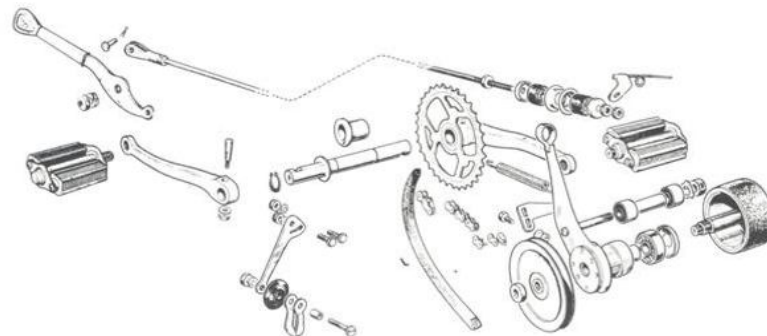


DEMONTAGE EN MONTAGE ROLMECHANISME

De gaffel, waaraan de trekstang met silentblok en brandstofkraanbediening is bevestigd, heeft in het midden een scharnieras welke aan één eind is voorzien van draad met opsluitmoer. Aan de liggende achtervork, ter hoogte van de bracket, is een stalen bus gelast. In deze stalen bus bevinden zich twee silentblokken, die dienen als soepel scharnierpunt. Onder aan de gaffel is een lichtmetalen huis bevestigd waarin zich twee kogellagers bevinden met een afstandsbus. Het geheel is gevuld met vet, retinax AM en behoeft geen ander onderhoud dan eens per 10.000 km. vet versen. Op de rolas is aan de linkerzijde tweemaal draad gesneden. Op het dikke gedeelte rechtse draad (hierop is de poelie bevestigd). Op het uiteinde, dat iets dunner is, is linkse draad gesneden waarop de borgmoer is gedraaid.

Bij demontage gaan we als volgt te werk:

- Trekstangbevestiging aan de onderkant losnemen.
- Aan de rechterzijde moer van scharnieras er afdraaien en het complete gaffelhuis er uittrekken.
- Nu een poeliesleutel (9.004.25) in de bankschroef plaatsen en de rol op de twee pennen zetten.
- Draai de borgmoer rechtsom los en de poelie met de poeliesleutel linksom los.
- Met een plastic hamer de rol uit het huis tikken.
- Op de rolas is een kogellager aangebracht dat met de rolslagertrekker (9.004.06) verwijderd kan worden.
- Als men het rolhuis schoon gemaakt heeft vult men dit met vet, retinax AM, en plaatst men de afstandsbus.
- Daarna het kogellager in het huis plaatsen (dus niet op de as) en ook de stofplaat aanbrengen.
- Nu het complete gaffelhuis op de bankschroef plaatsen en de rolas intikken.
- Vervolgens poelie en borgmoer opschroeven.
- Nu het geheel in het frame plaatsen en de trekstang monteren.



KOPPELEN VAN DE MOTOR OP DE BAND, AFSTELLEN EN KONTROLEREN VAN DE ROLDRUK

In de fabriek wordt de rolindrukking t.o.v. de band en de rolsporing juist afgesteld.

In de praktijk kan het echter voorkomen, dat b.v. tijdens het vervoer, of door een aanrijding, deze afstelling nadelig wordt beïnvloed. Het verdient daarom aanbeveling deze afstelling en sporing bij aflevering en service-werkzaamheden te controleren.

Onnodig om te zeggen, dat hierdoor een overmatige bandenslijtage wordt voorkomen.

Door middel van de aanzethevel wordt de rol tegen de band geplaatst. Als eerste gaan we de rolindrukking in de band controleren. Deze moet 8 tot 9 mm. zijn. Zonodig bijstellen. Daarna het rijwiel op een zijkant leggen of op de kop zetten. Het achterwiel een halve slag voor- en achteruit bewegen, de denkbeeldige hartlijnen over rol en band moeten in één lijn liggen. Zonodig het rolhuis en de gaffel bijrichten. Bij afwijkingen zal de band naar één kant wringen, wanneer het achterwiel vóóruit wordt gedraaid, naar de tegenovergestelde kant, wanneer dit achteruit wordt gedraaid.

Afstellen:

Aanzethevel in de voorste stand: motor is ontkoppeld.

Aanzethevel in de achterste stand: motor is gekoppeld.

Roldruk in de band 8 à 9 mm.

De afstelling is te regelen door het verplaatsen van het rubberblok onderaan de trekstang in het gaffeloo. De maat van het blok gemeten tussen de moeren aan de buitenzijde van de schotels, moet 28 mm. zijn. Deze verbinding mag nooit op spanning staan. Bij gekoppelde stand van de aanzethevel wordt door middel van een pianoever, de brandstofkraan geopend.

Wanneer de aanzethevel in de voorste stand staat, moet de rol enige mm. van de band zijn verwijderd. De aanzethevel mag NOOIT worden gebruikt tijdens het rijden; de rol moet constant op de band gekoppeld blijven.

Bij het parkeren: de aanzethevel in de voorste stand zetten; de brandstofkraan wordt hierbij automatisch gesloten.

DEMONTAGE EN MONTAGE ROLMECHANISME

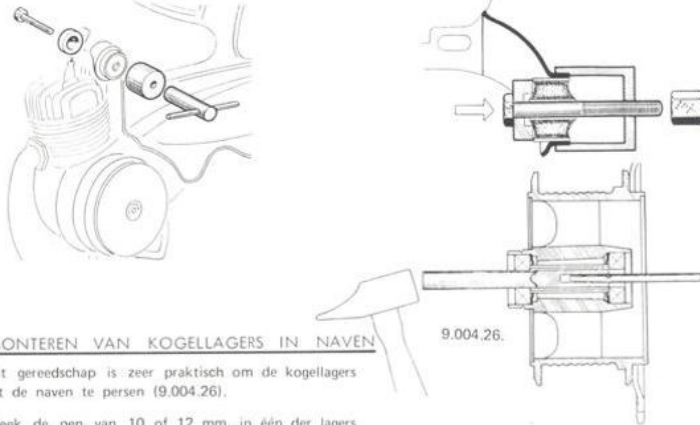
Te gebruiken speciale gereedschappen:

Rolaslagertrekker,	bestelnummer:	9.004.06.
Demontage sleutels rol en poelie,	"	9.004.25.

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN SILENTLAGERS MOTOROPHANGING :

* Het gereedschap (9.004.48) (op de tekening afgebeeld) is absoluut noodzakelijk voor deze bewerkingen.

silentlagerpers 9.004.48.



DEMONTEN VAN KOGELLAGERS IN NAVEN

* Dit gereedschap is zeer praktisch om de kogellagers uit de navens te persen (9.004.26).

* Steek de pen van 10 of 12 mm. in één der lagers van de naaf, zodanig dat het opengezaagde gedeelte voor de binnenring van het tweede lager komt.

* Steek langs de andere zijde de conische pen in de holle pen van 10 of 12 mm., zodat deze op spanning komt.

* Klop vervolgens het lager uit de naaf (zie tekening).

TEKORT AAN VERMOGEN

Bij tekort aan vermogen het volgende controleren:

- * Is de dékompressor-kabel teveel gespannen, of een lekkende dékompressor-klep? (daardoor verlies van druk).
- * Gaat de gasschuif volledig open? De regeling van het gashandvat kan onvoldoende zijn, zodat de gasschuif niet geheel omhoog komt!
- * Wordt de motor niet geremd door overmatige spanning der kettingen? Wij wijzen er op dat bij de Mobylettes met achtervering de kettingen gesteld moeten worden met gedeeltelijk belaste vering!
- * Een overmatige spanning van de V-snaar kan de motor afremmen (modellen zonder verende motorophanging).
- * Zijn de remmen normaal afgesteld?
- * Is het luchtgaatje in de tankdop open en stroomt de brandstof goed door?
- * Is de gebruikte bougie in overeenstemming met het voorgeschreven type?
- * Is het geen geval van ontkolen van uitlaatpijp of demperpot en in het bijzonder de bocht van de pijp?
- * Door overmatig aandraaien der 4 moeren van de cilinderkopbevestiging kan het motorvermogen zakken.
- * Het blijft mogelijk dat een niet zichtbaar defekt zich voordoet, b.v. in de ontsteking. In dat geval dienen de verschillende delen daarvan te worden nagezien.

SMEERVOORSCHRIFTEN

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. gashandle | : eenmaal per maand (of: elke 1.000 km.) enige druppels olie; |
| 2. kabels | : eenmaal per maand (of: elke 1.000 km.) enige druppels olie; |
| 3. wiellagering | : eenmaal per jaar (of: elke 15.000 km.) voorzien van nieuw vet; |
| 4. freewheel (indien aanwezig) | : eenmaal per maand (of: elke 1.000 km.) rijkelijk met Mobylette olie smeren; |
| 5. balhoofdlagering | : eenmaal per jaar (of: elke 15.000 km.) voorzien van nieuw vet; |
| 6. snaarschijflagering | : eenmaal per maand (of: elke 1.000 km.) doorsmeren met dun vet, smeernippel op linkeruiteinde bracketas; |
| 7. pedalen | : eenmaal per drie maanden (of: elke 3.000 km.) enige druppels olie; |
| 8. kettingen | : eenmaal per drie maanden (of: elke 3.000 km.) afnemen, reinigen, nieuw kettingvet (talkvet). Bij regelmatig gebruik onder slechte weersomstandigheden moet dit veelvuldig geschieden; |
| 9. automatische koppeling | : doorsmeren met vet elke 3.000 km; |
| 10. variateur | : smeren met vet elke 3.000 km; |
| 11. kettingspanner | : eenmaal per maand (of: elke 1.000 km.) enige druppels olie; |
| 12. telescoopvork | : vet inspuiten indien de veren niet geruisloos werken; |

VOORAL NIET TE VEEL SMEREN!

- A. Het freewheel moet, regelmatig goed met MOBYLETTE-olie worden gesmeerd, 's winters meer dan 's zomers;
- B. Draaipunten van de vlieggewichten in de automatische koppeling elke 3.000 km. met MOBYLETTE-olie smeren;
- C. Als doorsmeervet adviseren wij Shell Retinax A-M.

SERVICEBEURTEN

na de eerste 500 km.	elke 1.000 km.	elke 5.000 km.	UIT TE VOEREN WERKZAAMHEDEN
X	X	X	1. Proefrijden.
X	X	X	2. Bouten en moeren van rijwieligedeelte controleren en zonodig vastzetten.
X	X	X	3. Bouten en moeren van motor controleren en zonodig vastzetten.
X	X	X	4. Verlichting controleren.
X		X	5. V-snaar demonteren, controleren op slijtage en weer monteren. Sporing van snaarschijven controleren, zonodig corrigeren.
X	X	X	6. Motorketting controleren op juiste spanning, zonodig stellen. Bij de modellen met achterwielvering dient dit met gedeeltelijk belaste vering te geschieden.
		X	7. Kettingspanwiel op lagerspeling controleren.
X		X	8. Alle kabels controleren en zonodig stellen en smeren.
X		X	9. Balhoofdagering op speling controleren en zonodig stellen.
X		X	10. Spanning van spaken en wielen op slingeren controleren en zonodig richten.
X		X	11. Voornaaf op lagerspeling controleren en zonodig stellen.
X	X	X	12. Centrerig (juiste ligging) van banden op velgen controleren en zonodig recht leggen.
X	X	X	13. Remmen controleren en zonodig stellen.
X	X	X	14. Bougie controleren (oorzaken van eventuele afwijkingen wegnemen), schoonmaken en afstellen.
X	X	X	15. Bij de modellen met telescoop voorvork speling controleren, zonodig stellen.
X		X	16. Onderbrekerpunten controleren en stellen. Zo nodig met fijn Polijstpapier opzuiveren (geen vijl gebruiken).
X		X	17. Karburateur demonteren, geheel schoonmaken, monteren en afstellen.
		X	18. Kogelbanen van de variateur dun invetten met "SHELL RETINAX" AM.
X		X	19. Achtervering-bevestigingen bij de modellen met achterwielvering controleren en zonodig vastzetten.
X		X	20. Moby-koppeling op goede werking controleren.
		X	21. Dékompressorlepie op lekkage controleren, zonodig vernieuwen.
		X	22. Pakkingen op afdichting controleren.
X	X	X	23. Proefrijden!

BESTELNUMMERS GEREEDSCHAPPEN

BESTELNUMMER	ARTIKEL
9.004.01.	Noktrekker 24 mm. demontage koppelingstrommel.
9.004.02.	Noktrekker 26 mm. demontage onderbrekernok.
9.000.74.	Inbussleutel, rotor zijde 10 mm.
9.002.50.	Demontageset voor verstuurkarburateur.
9.004.26.	Stel stiften voor kogellager demontage in trommelnaaf 10 en 12 \varnothing (2 stuks).
9.003.25.	Nippelspanner, speciaal.
9.002.03.	Seegerringtang, binnen.
9.002.04.	Seegerringtang, buiten.
9.002.85.	Frais voor klepzitting, dékompressor.
9.004.50.	Kombinatie-afstelstop voor ontsteking.
9.004.51.	Zuigerpendriver.
9.004.60.	Variateurhouder.
9.004.57.	Spie-inbrenger.
9.004.56.	Magnetisch trekijzer.
9.004.58.	Variateurklem.
9.004.59.	Vliegwieltklem.
9.004.54.	Zuigerveerlemband.
9.004.09.	Kombinatie krukaslagertrekker 42 - 47 mm, alle modellen.
9.004.11.	Vork nylon lagertrekker.
9.004.48.	Silent lagerpers.
9.004.49.	Trapas lagerpers.
9.004.61.	Montagestift voor simmerring.
9.004.62.	Buis, voor kogellager-montage.
9.004.63.	Montageplaat kogellager.
9.004.51.	Zuigerpen inbrenger.
9.004.29.	Balhoofdboutsleutel.
9.004.30.	Voorvorkleutel S 65 en AV 85.
9.004.32.	Freewheel-demontagesleutel.
9.002.99.	Krukas draadbeschermers, 4 stuks per zakje.
9.004.66.	Centreerring voor spoelen.
9.001.60.	Vetnippel sleutel.
9.000.79.	Steekleutel voor uitlaatmoer 32 - 35 mm.
9.000.56.	Cylinderkop dopsleutel 10 mm.
9.000.57.	Dopsleutel 14 mm. voor koppeling.
9.004.67.	Voelermaten 18 bladen van 0,04 tot 1 mm.

Gebruiksaanwijzing:

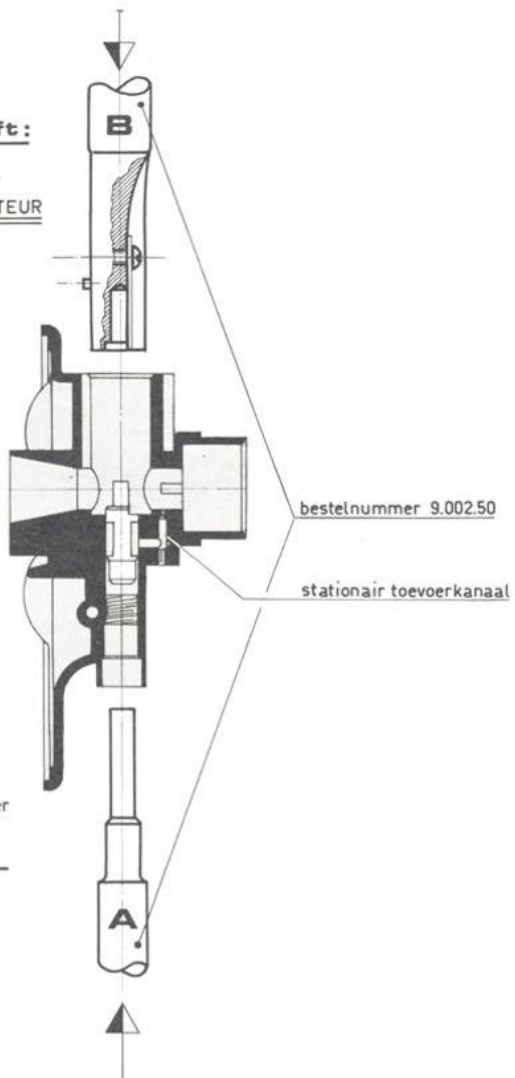
**DEMONTAGE - EN MONTAGESET
VOOR VERSTUIVER, CARBURATEUR**

1 Met de pen A de verstuiver
omhoog uitdrijven.

2 Kanalen in verstuiver en
carburetor doorblazen.

3 Verstuiver in houder B
plaatsen en van boven naar
beneden voorzichtig op
zijn plaats brengen.

4 Platte kant aan de verstuiver
komt aan de voorzijde der
carburetor.




UNIKAP