

Algemene mededeling

(opbergen in Technische Documentatie)

I STELSCHROEF VERSNELLINGSHANDVAT

Met ingang van 1 april '62 zullen wij met het oog op een wat gemakkelijker transport de schakelhandvatten blokkeren in de vrijstand. Wij zullen dit doen door de stelschroef (56-1810) voor de verzending vast te draaien.

II SNELHEIDSBEPERKING

Wij wijzen U er nogmaals op dat althans hier te lande bromfietsen niet sneller mogen lopen dan 40 km per uur. In verband hiermede zijn aan de motor bepaalde maatregelen getroffen die overschrijding van deze limiet verhinderen. U dient onder geen omstandigheid deze maatregelen ongedaan te maken, daar dit voor alle betrokkenen zeer onaangename gevolgen met zich mee kan brengen. Op onze cursussen is deze aangelegenheid voldoende toegelicht.

Voorts wijzen wij U erop dat bij opgevoerde motoren de gebruikelijke garantieverlening geheel en al vervalt. Bij het aantreffen van dergelijke motoren in onze reparatiewerkplaats zullen wij dus bijgevolg alle kosten van reparatie in rekening brengen. Daarnaast zullen wij deze motoren weer afstellen (nieuwe cilinder plus zuiger!) en de kosten hiervan eveneens doorberekenen.

Wij refereren hierbij aan het RAI-besluit waarin de fabrikanten nogmaals hun verplichtingen ten aanzien van de snelheidsbeperking nadrukkelijk onder het oog worden gebracht, een en ander met een zware boetebepaling.

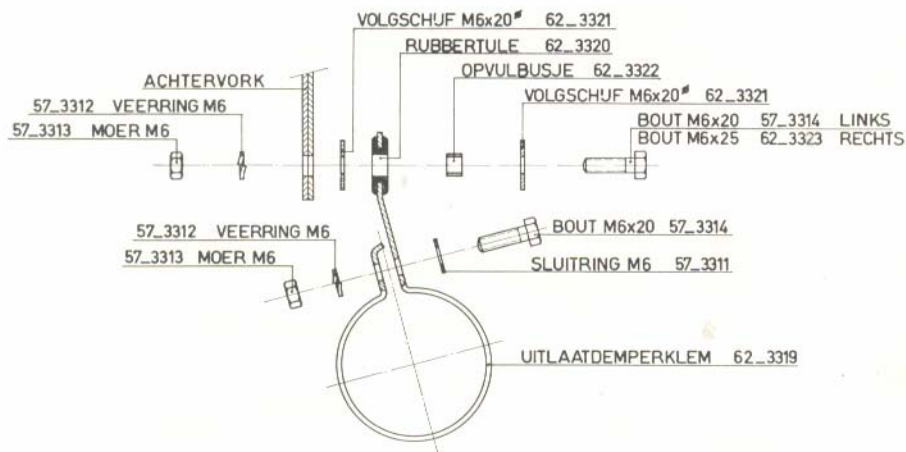
Apeldoorn, 15 maart 1962

Algemene mededeling

(Opbergen in Technische Documentatie)

I UITLAATDEMPERKLEM

De uitlaatdemperklem wordt gewijzigd. Bij het type GF 50 Tour en GF 50 Sport met ingang van frameno. 224000; bij het type GF 50 Sport Speciaal met ingang van frameno. 214550. De klem wordt dan door middel van een rubber tule (62-3320) verend aan de achtervork bevestigd. Onderstaande afbeelding spreekt wat betreft demontage en montage voor zichzelf. Die onderdelen waarvan het codenummer met 62 begint zijn nog niet eerder gemonteerd. Denkt U dus aan Uw onderdelenvoorziening!



N.B. Bij alle modellen van de GF 50 serie wordt thans een uitlaatpijpklem (62-3319) gemonteerd.

II DUBBELE UITLAATPIJP SPORT SPECIAAL

Deze dubbele uitlaatpijp wordt met ingang van framenummer 213835 6 cm verkort. De dempers worden dus ook bij gevolg over deze afstand verder naar voren gemonteerd.

III STELSCHROEF VERSNELLINGSHANDVAT

Het blokkeren van het schakelhandvat door middel van een stelschroef (56-1810) blijkt niet te voldoen. Wij laten dit momenteel dan ook weer achterwege. Bij het inpakken van de bromfietsen laten wij thans wel het koppelingshandle vrij. Dit wordt dus niet mee ingepakt. Wij verwachten dat hierdoor het verdraaien van het versnellingshandvat tijdens het transport minder zal voorvallen.

IV LICHTSCHAKELAAR

De lichtschakelaar (61-258) is inwendig gewijzigd. De aansluitingen blijven elektrisch gezien overigens geheel dezelfde. De nieuwe schakelaar die kenbaar is aan de groene kleur wordt bij de Tour en Sport modellen van de GF 50 serie gemonteerd vanaf framenummer 218770 en bij de Sport Speciaal modellen vanaf framenummer 212650.

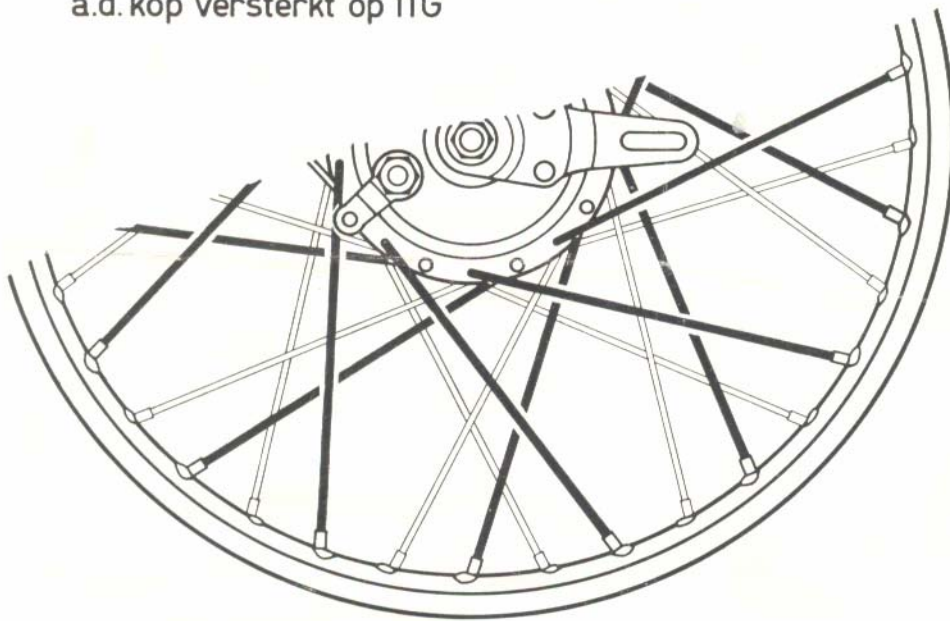
V NAALDLAGER IN DE DRIJFSTANG

Vanaf medio januari is bij de G 50 N motoren (zowel de 2- als de 3-versnellingsversie) die wij inbouwen het bronzen lagerbusje vervangen door een naaldlager. Zie voor verdere details blz. C 3.

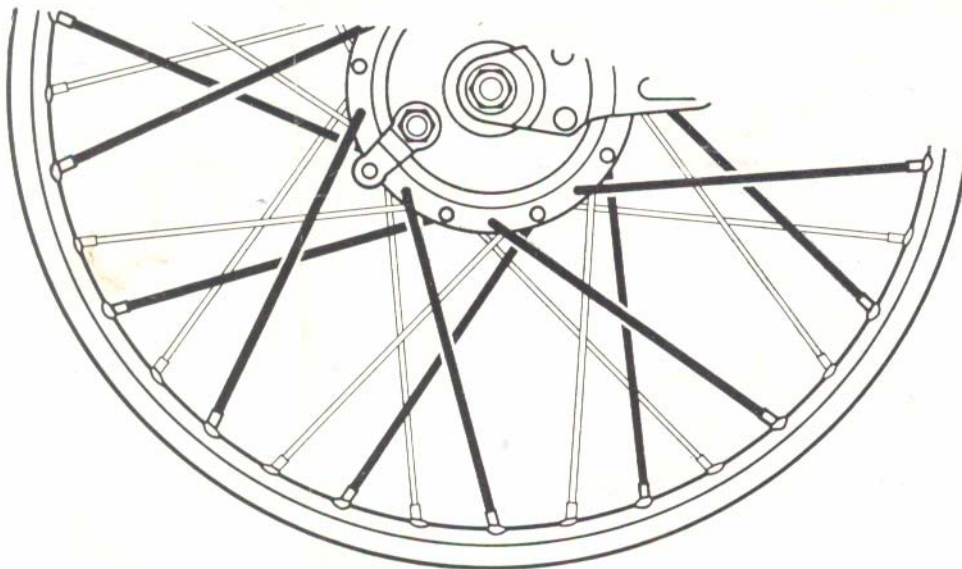
Apeldoorn, 15 mei 1962

Algemene mededeling**(Opbergen in Technische Documentatie)****I VELGEN - SPAKEN**

Thans wordt een gewijzigde velg gemonteerd. De dopping (nippelgat) van deze nieuwe velg is beter aangepast aan het toegepaste 3-kruis spaakpatroon (zie afbeelding). De wijziging is ingegaan bij de modellen GF 50 Tour en GF 50 Sport vanaf framenummer 225500 ; en bij het model GF 50 Sport Speciaal vanaf framenummer 214550. Bij wielreparaties aan bromfietsen van de GF 50 serie waarvan het framenummer lager ligt dan de hierboven aangehaalde nummers kan, althans wanneer het wiel overgespaakt dient te worden, beter een twee-kruis spaakpatroon aangehouden worden (zie afbeelding) omdat voorheen een velg werd gemonteerd waarbij dit spaakpatroon beter tot zijn recht komt. De hiervoor benodigde spaaken (185 mm) zijn bij ons verkrijgbaar.

3_KRUIS**Spaaklengte: 207,5 mm****Spaakdikte: 12 G****a.d. kop versterkt op 11G**

2_KRUIS
Spaaklengte: 185 mm
Spaakdikte: 12 G
a.d.kop versterkt op 11 G



LET OP

1. Alle velgen in de losse verkoop zijn voortaan voorzien van de drie-kruis dopping. Dus vanaf heden na montage van een nieuwe velg steeds het drie-kruis patroon vlechten.
2. Bij de eerste en tweede servicebeurt de spaaknippels nastellen. Evengoed als dit bij bouten en moeren het geval kan zijn, kunnen ook spaken zich „ontspannen”.

II BENZINEKRANEN

Het is voorgevallen dat bij een juist in gebruik gestelde bromfiets een verstopping van de hoofdsproeier optrad.

Nader onderzoek hiervan heeft aan het licht gebracht met fijne deeltjes te doen te hebben, die zich in het inwendige van de kraan kunnen bevinden. Alle kranen worden thans van de slangtule uit voor montage met ± 6 ato doorgeblazen. De verontreinigingen worden hierdoor grondig verwijderd. In een nog voorkomend geval zou U evenzo kunnen handelen.

Apeldoorn, 1 juni 1962

Algemene mededeling

(Opbergen in Technische Documentatie)

I VELGEN - SPAKEN

Thans wordt een gewijzigde velg gemonteerd. De dopping (nippelgat) van deze nieuwe velg is beter aangepast aan het toegepaste 3-kruis spaakpatroon (zie afbeelding).

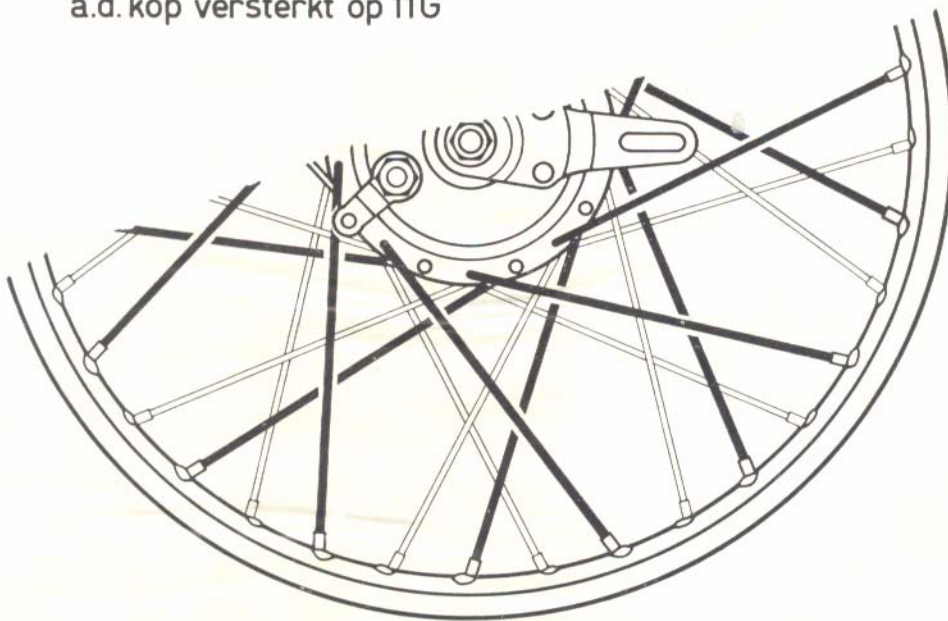
De wijziging is ingegaan bij de modellen GF 50 Tour en GF 50 Sport vanaf framenummer 225500 ; en bij het model GF 50 Sport Speciaal vanaf framenummer 214550. Bij wielreparaties aan bromfietsen van de GF 50 serie waarvan het framenummer lager ligt dan de hierboven aangehaalde nummers kan, althans wanneer het wiel overgespaakt dient te worden, beter een twee-kruis spaakpatroon aangehouden worden (zie afbeelding) omdat voorheen een velg werd gemonteerd waarbij dit spaakpatroon beter tot zijn recht komt. De hiervoor benodigde spaaken (185 mm) zijn bij ons verkrijgbaar.

3_KRUIS

Spaaklengte: 207,5 mm

Spaakdikte: 12 G

a.d. kop versterkt op 11G

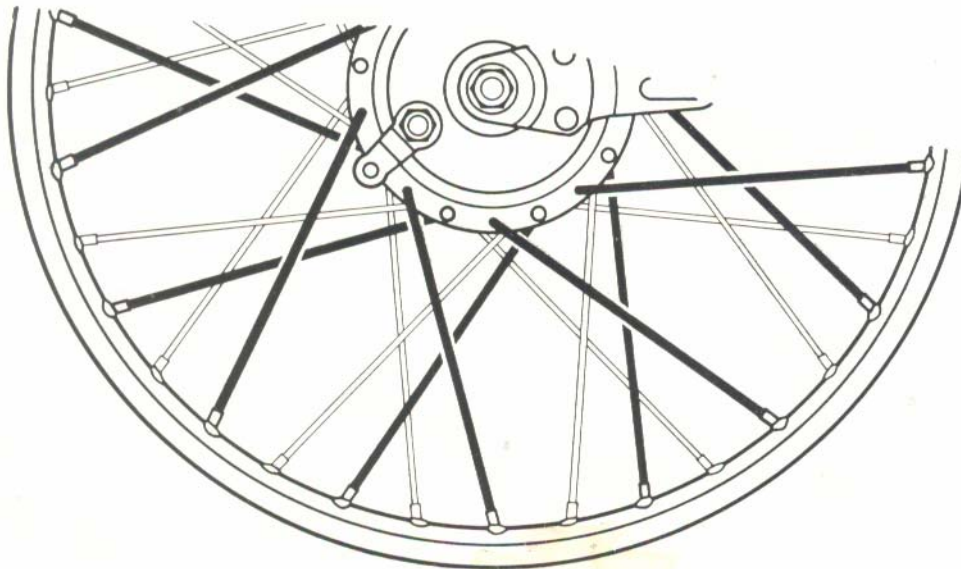


2_KRUIS

Spaaklengte: 185 mm

Spaakdikte: 12 G

a.d.kop versterkt op 11 G



LET OP

1. Alle velgen in de losse verkoop zijn voortaan voorzien van de drie-kruis dopping. Dus vanaf heden na montage van een nieuwe velg steeds het drie-kruis patroon vlechten.
2. Bij de eerste en tweede servicebeurt de spaaknippels nastellen. Evengoed als dit bij bouten en moeren het geval kan zijn, kunnen ook spaken zich „ontspannen”.

II BENZINEKRANEN

Het is voorgevallen dat bij een juist in gebruik gestelde bromfiets een verstopping van de hoofdsproeier optrad. Nader onderzoek hiervan heeft aan het licht gebracht met fijne deeltjes te doen te hebben, die zich in het inwendige van de kraan kunnen bevinden. Alle kranen worden thans van de slangtule uit voorzorg ontage met ± 6 ato doorgeblazen. De verontreinigingen worden hierdoor grondig verwijderd. In een nog voorkomend geval zou U evenzo kunnen handelen.

Apeldoorn, 1 juni 1962

Algemene mededeling

(Opbergen in Technische Documentatie)

I Ontstekingsinstallatie

Momenteel zijn 4 soorten ontstekingsinstallaties in gebruik en wel te weten de installatie behorende bij de Pluvier M 23 motor, de installatie behorende bij de ILO motoren ingebouwd tot \pm januari 1963 verder te noemen ILO oud, de installatie behorende bij de door ons na januari 1963 ingebouwde ILO motoren, verder te noemen ILO nieuw en de installatie op de Saxonette motoren. Het is gebleken dat er verwarring heerst met het oog op het onderling verwisselbaar zijn van de onderdelen van deze installaties. In onderstaande tabel treft U hieromtrent uitsluitel aan. Een kruisje geeft verwisselbaarheid aan.

	Pluvier M 23	ILO oud	ILO nieuw	Saxonette
vliegwiel				
grondplaat	x		x	
ontstekingsspoel	x		x	x
condensator	x	x	x	x
onderbrekerpunten	x		x	
lichtspoel			x	x

We zien bv. dus dat de grondplaat van Pluvier M 23 verwisselbaar is met de grondplaat van ILO nieuw en niet met die van ILO oud of Saxonette. Ook zien we dat de ontstekingsspoelen van Pluvier M 23, ILO nieuw en Saxonette te verwisselen zijn, maar dat de ontstekingsspoel ILO oud alleen in ILO oud te gebruiken is. Voorts kan uit de tabel geconcludeerd worden dat er drie verschillende soorten contactpuntsets zijn. Pluvier M 23 en ILO nieuw hebben dezelfde contactpunten.

II Naven

a. Alle delen van de voornaaf model 1964 en de achternaaf model 1964, gemonteerd op GH 50 Sport en GH 50 Grand Sport zijn onderling verwisselbaar, met uitzondering van de naafhuls, de remhevel en de remankerplaat.

b. De remankerplaat **achter** toegepast op de Sport en Grand Sport modellen 1963 en 1964 (GG 50 en GH 50) zijn niet te gebruiken voor de modellen Sport en Sport Speciaal van 1962 (GF 50).

De remankerplaat **voor** toegepast op de Sport en Grand Sport modellen van 1964 (GH 50) is niet te gebruiken op de Sport en Sport Speciaal modellen van 1962 en 1963 (GF 50 en GG 50).

III

III Uitlaatdemper

De uitlaatdemper dient met de lasnaad aan de onderzijde te worden gemonteerd. Dit houdt verband met de buisjes welke inwendig in de tussenschotjes zijn aangebracht. Wordt de demper anders gemonteerd, dan is het mogelijk dat bij opeenhoping van condenswater in de demper het buisje onder de vloeistofspiegel komt te liggen en hierdoor geheel of gedeeltelijk wordt afgesloten. De motor zal hierdoor stoppen of slecht lopen.

IV Uitlaatdemperklem

De rubbertule 62—3320 (zie algemene mededeling no. 2) is komen te vervallen vanaf frame no. 321567 bij de G 50 serie en vanaf frame no. 354896 bij de SA 50 modellen.

V Middenstandaard en achtervork

Er zijn drie soorten standaards en achtervorken in omloop bij de G 50 modellen, die onderling niet te verwisselen zijn. Wel te verwisselen zijn vorken compleet met standaard.

	Tour Sport	Grand Sport
middenstandaard 1964	no. 64—404	
achtervork 1964	no. 64—223	
middenstandaard 1963	no. 63—404	
achtervork 1963	no. 63—222	
middenstandaard 1962 en ouder	no. 56—404	
achtervork 1962 en ouder	no. 56—221	

VI Voorvork

De voorvork van het model GH 50 Sport en GH 50 Grand Sport is 20 mm breder dan de voorvork van hun voorgangers.

De volgende onderdelen hebben dusdanige veranderingen ondergaan dat deze niet meer toegepast kunnen worden op de vroegere voorvorken.

	GH 50 Sport	GH 50 Grand Sport
vorkkap	64—141	64—1448
vorkkroon met binnenbalhoofdbuis	64—142	64—142
bovendekplaat	64—144	64—144
stabilisator	64—1450	64—1451
verchromde onderbuis	64—149	64—149
stuurdemperstang met stermoer	64—1610	64—1610

N.B. 1 De voorvork GH 50 Tour is **niet** gewijzigd.

N.B. 2 Verchromde onderbuizen (56—149) zijn op de GH 50 Sport en GH 50 Grand Sport modellen te monteren na het uitvijlen van het asgat op 12 mm. Verchromde onderbuizen (64—149) zijn niet te gebruiken op de voorgangers van de GH 50 Sport en GH 50 Grand Sport modellen en evenmin dus op de GH 50 Tour typen en zijn voorgangers.

VII Carburateur 1/12/181

Vanaf framenummer 405.400 bij de Tour- en Sportmodellen en framenummer 418.000 bij de Grand Sport-modellen wordt een gewijzigde Bing-carburateur 1/12/181 toegepast. De carburateur in zijn geheel is uitwisselbaar met de tot dusver toegepaste Bing-carburateurs met 12 mm doorlaat.

Carburateur 1/12/181 heeft de volgende afwijkende onderdelen:

huis	301—181
gasschuif	312—181

Vervolg algemene mededeling**(Opbergen in Technische Documentatie)**

Deze carburateur mist de naaldsproeier en sproeiernaald. In de plaats daarvan is een verstuiver gemonteerd en wel verstuiver no. 651. De hoofdsproeier wordt no. 56 (voor België no. 60).

VIII Stuurhandels

De stuurhandels bij het model GH 50 Grand Sport zijn gewijzigd. De handels van het model GH 50 Sport zijn inmiddels ook hiermede in overeenstemming gebracht.

Nieuwe bestelnummers:

handel compleet	2 versnelling	64—1816
handel compleet	3 versnelling	64—1817
handelhuls	2 versnelling	64—1818
handelhuls	3 versnelling	64—1819
handelhuis	2 versnelling	64—1820
handelhuis	3 versnelling	64—1821
koppelingshandel	2 versnelling	64—1822
koppelingshandel	3 versnelling	64—1823
gashandvat compleet		64—1710
gashandvathuls		64—1711
gashandvathuis		64—1712
remhandel		64—1713

Belangrijk: x Het gedeelte van het stuur waarover het handel geschoven wordt moet recht zijn, desnoods het handel niet helemaal aanschuiven.

x De versnellingskabels, gaskabels en koppelingskabels welke voor de nieuwe handels bestemd zijn, passen niet in combinatie met de oude handels; de stelbouten en de lengte van de binnenkabels zijn anders geworden.

IX Nylonriem

Bij de ILO twee-versnellingsmotoren is vanaf motornummer 481.346568 en bij de drie-versnellingsmotoren vanaf motornummer 481.359821 de nylonriem breder geworden en van een groter aantal tanden voorzien. Ook het hiermee corresponderende krukasrondsel en het koppelingshuis heeft een andere vertanding gekregen. Onderling is een en ander niet uitwisselbaar.

Eovendien is de trapas veranderd in verband met bovengenoemde wijziging. De thans toegepaste trapas is wel bruikbaar op de oudere motoren. Het vorige model trapas echter niet op de thans gangbare motoren.

A p e l d o o r n, 15 april 1964

Algemene mededeling

(Opbergen in Technische Documentatie)

SAXONETTE MOTOREN MET STAANDE START

Vanaf framenummer 563718 zal in de bromfietsen van de SF-50 Automatic serie een Saxonette motor worden gemonteerd, uitgerust met een slipkoppeling. Het zal dan niet langer mogelijk zijn in te koppelen bij hogere toerentallen. Een en ander werd gerealiseerd door het koppelingwiel links op de schets te voorzien van uitdiepingen. Bij een hoger toerental dan het stationaire zullen de borsten van het tandwiel niet in de desbetreffende uitsparingen vallen, doch via genoemde uitdiepingen weer naar boven komen. Dit uitspringen verraadt zich door een ratelend geluid. Op eventuele demontage en montage van de motor heeft deze wijziging geen enkele invloed.

Apeldoorn, 1 augustus 1965

