

N.V. Rijwiel- en Motorenfabriek **BATAVUS** Heerenveen
Tel. 0 5130 - 6305

INSTRUCTIE-ONDERHOUDSBOEK



BATAVUS

bromfietsen met motoren G 49

V 49

GA 50

www.oudebromfiets.nl

SNELHEIDSBEPERKING

Alle BATAVUS brommers zijn overeenkomstig de wettelijke voorschriften afgesteld op een maximum snelheid van 40 km en als zodanig door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd. Het keurmerknummer is op iedere brommer aangebracht.

Het feit, dat uw BATAVUS brommer is goedgekeurd, ontheft u echter niet van de wettelijke bepalingen ten aanzien van de maximum snelheid (30 km binnen de de bebouwde kom, 40 km daarbuiten).

Bij gunstige omstandigheden (b.v. harde wind in de rug) loopt uw BATAVUS beslist wat sneller dan 40 km. Voor overtreding van de snelheidsbepalingen kunnen wij dan ook geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden.



Geachte Batavus-rijder,

Toen U besloot een bromfiets aan te schaffen, is Uw keuze gevallen op een Batavus. Voor die keuze en voor het vertrouwen, dat U blijkens Uw keuze in ons bedrijf stelt, zijn wij U zeer erkentelijk.

Uw Batavus werd met zorg ontworpen, doch ook met grote accuratesse gefabriceerd. Alle fasen van het productie-proces staan onder voortdurende controle en geen Batavus verlaat onze fabriek alvorens tijdens een proefrit door ervaren rijders elk onderdeel zorgvuldig is getest.

Thans is de bromfiets aan Uw zorg toevertrouwd. Van die zorg zal het mede afhangen of Uw Batavus U de voldoening geeft, die U ervan verwacht. *Daartoe is het in de eerste plaats nodig alle instructies voor inrijden en onderhoud goed te lezen en ze ook nauwkeurig op te volgen.* Hoe zorgvuldig Uw Batavus ook werd geconstrueerd, tegen verwaarlozing en mishandeling is hij op de duur beslist niet bestand.

Laat U voorts, als U nog nooit op een bromfiets hebt gereden, even goed instrueren door Uw Batavus-dealer. Hij doet dit graag voor U.

Mogen we U tenslotte veel bromfietsgenoegen toewensen?

BATAVUS N.V.

65705 1

Inhoud

Garantie	3
Enkele tips	4
De motor JLO G 49	5
Technische gegevens JLO motor G 49 V 49	6
Technische gegevens JLO motor GA 50	7
Instructies voor het rijden (G 49)	8
Instructies voor het rijden (GA 50)	19
Inrijden	13
Onderhoud	14
Encarwi-carburateur	20
Systematisch opsporen van storingen	23
Verlichting en elektrische installatie	24
Winterberging	25

Garantie

Uw Batavus-brommer werd met bijzondere zorg geconstrueerd en gebouwd in de hypermoderne BATAVUS fabrieken te Heerenveen, waarbij niet alleen gebruik werd gemaakt van een 35-jarige ervaring in de motorrijwiel- en bromfietsfabricage, doch tevens van de laatste ontwikkelingen der hedendaagse techniek. Het zeer moderne produktie-proces (de automatische lakkerij-installatie van Batavus b.v. is uniek in de gehele Europese bromfietsindustrie) wordt in elk stadium uiterst nauwgezet gecontroleerd, terwijl uitsluitend materialen van uitgezochte kwaliteit worden gebruikt. Batavus stelt er dan ook een eer in u een produkt te leveren waarop u volledig kunt vertrouwen.

De motor van uw brommer wordt vervaardigd door de **JLO**Werke te Pinneberg, pioniers op het gebied van tweetaktmotoren. De samenwerking tussen Batavus en **JLO** is bijzonder nauw, waardoor ook, wat dit gedeelte van uw brommer betreft, aan de allerhoogste eisen wordt voldaan.

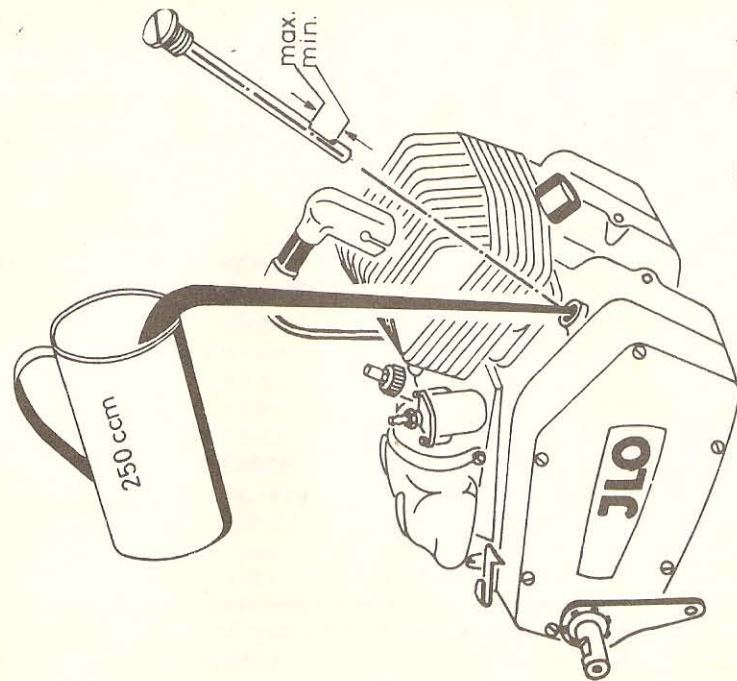
Wat tenslotte het uiterlijk van uw brommer betreft: over een volstrekt roestwerende fosfaatlaag worden 2 lagen grondlak en 2 kleurlaklagen aangebracht. Deze lak is in hoge mate buig- en slagvast, hardt niet na en behoudt zijn glans en kleur. Het chroomwerk op koper-nikkelbasis is vrijwel poriënvrij en derhalve van zeer hoge kwaliteit.

Garantie bepalingen **JLO**-motor

De garantie geldt voor een periode van 6 maanden - te rekenen vanaf de dag van levering - voor wat betreft de motor en van 12 maanden voor het rijwielgedeelte. Gedurende deze periode verplichten wij ons alle delen, welke naar het oordeel van de fabrikant defect zijn geraakt als gevolg van een materiaal- of bewerkingfout, gratis te repareren of door nieuwe te vervangen onder uitsluiting van elke verplichting. Delen welke door normale slijtage, onvoldoende onderhoud of onoordeelkundige behandeling onbruikbaar zijn geworden vallen niet onder deze garantie, evenmin als kettingen en kettingwielen. Voor deze laatste delen wordt de beste kwaliteit gebruikt. Tot gratis montage van vervangen delen zijn wij niet verplicht. Defecte of onbruikbaar geworden delen moeten via een Batavus-dealer franko aan ons worden toegezonden. De delen dienen te zijn voorzien van een speciale garantie-label, welke volledig dient te worden ingevuld. Terugzending geschiedt door ons voor rekening en risico van de koper. Eventueel vervangen delen worden ons eigendom.

Enkele tips

1. Noteer direkt als u uw nieuwe Batavus in ontvangst neemt het framenummer, het motornummer en het nummer van het slot en berg deze gegevens goed op. U hebt er bijzonder veel gemak van, b.v. als u ooit uw sleuteltjes eens mocht verliezen. (Alleen als u ons het nummer kunt opgeven, kunnen wij u passende nieuwe sleutels leveren).
2. Lees, alvorens uw Batavus in gebruik te nemen, de in dit boekje opgenomen instructies goed door. Een op de juiste wijze bereden en onderhouden brommer gaat veel langer mee, is veilig en geeft u het volle rijgenoegeen.
3. Laat reparaties en onderhoud over aan uw Batavus-dealer. Hij is deskundig (zijn vakkennis wordt door de Batavus Instructiedienst voortdurend op peil gehouden) en hij zal er voor zorgen dat uw Batavus in goede conditie blijft.
4. Koop uw mengsmering bij een vertrouwd adres, bij voorkeur bij uw Batavus-dealer. Let er op, dat de juiste mengverhouding wordt aangehouden (vooral bij z.g. zelfmengende olie de aanwijzing op de verpakking lezen) en houdt u zoveel mogelijk aan hetzelfde merk. Aanbevolen: Batavus tweetakt olie
5. Zorg, dat u de verkeersregels kent en naleeft. Volg zo mogelijk een veilig verkeerscursus. Door een juist gedrag in het verkeer bouwt u mee aan de goede naam van de bromfietser als weggebruiker en helpt u mee om een situatie te scheppen waarin vele thans bestaande beperkende bepalingen kunnen worden gemist.



1. Oliepeilstok
2. Aftappplug
3. Dichtring



Technische gegevens **JLO** motor G 49 (2 of 3 versnellingen) en V 49 (3 versnellingen)

Type:	tweetakt
Koeling:	rijwind (V 49 Turbokoeling)
Slag:	39,5 mm
Boring:	40 mm
Cilinderinhoud:	49 cc
Elektr. installatie:	vliegwielmagneet met lichtspoel Bosch, wisselstroomcap. 17 W, 6 Volt (V 49 met extra 6 Volt, 5 W stoplicht spoel)
Afstand onderbrekerpunten:	0,35-0,40 mm
Ontstekingsmoment:	1,5-2,0 mm voor b. d. p.
Poolschoenafstand:	12 mm
Bougie:	KLG F 75
Elektrodenafstand bougie:	0,4-0,5 mm
Carburateur:	Encarwi A 66 met aanzuiggeruilsdemper en automatische choke
Sproeier:	50, na Inrijden eventueel 48
Koppeling:	meerplaten koppeling
Aandrijving:	2 of 3 versnellingen
Kettingwiel:	1/2" x 3/16", roldiameter 7,8 mm
Motorsmering:	mengsel van goed merk benzine – geen super – en speciale tweetakt olie SAE 40-50 met anti-corrosie middel zoals Batavus tweetakt olie
Mengverhouding:	eerste 1000 km 1:20, daarna 1:25 (bij zelfmengende olie gebruiksaanwijzing volgen!)
Versnellingsbak:	inhoud 250 cc. Aanbevolen olie o.a. Batavus carterolie Mobil Oil Arctic SAE 20, Mobil Oil A SAE 30, Shell X-100 SAE 20

Technische gegevens **JLO** motor GA 50 (met centrifugaalkoppeling)

Slag:	38 mm
Boring:	43 mm
Cilinderinhoud:	49 cc
Elektr. installatie:	vliegwielmagneet met lichtspoel Bosch met wisselstroomcap. 17 W, 6 Volt
Afstand onderbrekerpunten:	0,3-0,4 mm
Ontstekingsmoment:	2,0-2,5 mm
Bougie:	KLG F 70
Elektrodenafstand bougie:	0,4-0,5 mm
Carburateur:	Encarwi A 65
Sproeier:	56, na Inrijden eventueel 54
Kettingwiel:	1/2" x 3/16", roldiameter 7,8 mm
Motorsmering:	mengsel van goed merk benzine – geen super – en speciale tweetakt olie SAE 40-50, met anti-corrosiemiddel
Mengverhouding:	eerste 1000 km 1:20, daarna 1:25 (bij zelfmengende olie gebruiksaanwijzing volgen)
Versnellingsbak:	inhoud 250 cc. Aanbevolen olie o.a. Batavus carterolie Mobil Oil Arctic SAE 20, Mobil Oil A, SAE 20, Shell X-100 SAE 20

Instructies voor het rijden

(Modellen met  G 49 motor, met 2 of 3 versnellingen).

Controleer, alvorens uw Batavus in gebruik te nemen, de oliestand in het carter d.m.v. de oliepeilstok. Let er verder op dat Uw tank gevuld is met de juiste brandstof (mengverhouding 1:20, goed merk benzine, geen super, goede tweetaktolie SAE 40-50 met anti-corrosiemiddel zoals Batavus tweetakt olie).

Het starten

Benzinekraan openen (vleugel naar beneden).

Met rechterduim de chokegrendel indrukken en gashandvat geheel van U af draaien (dus richting „gas afgesloten“).

Versnelling in vrijloop (0-stand) zetten.

Motor starten en een weinig gas geven (gashandvat naar U toe draaien). Hierdoor wordt de automatische choke tegelijk buiten werking gesteld.

Indien de motor niet direct aanslaat, dan even met gashandle een weinig heen en weer draaien.

Na het aanslaan van de motor koppelingshandle intrekken, 1e versnelling inschakelen en koppeling onder gelijktijdig gasgeven langzaam (vooral niet plotseling!) loslaten.

Het schakelen

De motor moet steeds in die versnelling worden gereden, die in overeenstemming is met zijn belasting. Bij wegrijden en bij het nemen van hellingen moet in de 1e versnelling worden gereden. Nadat op de vlakke weg in de 1e versnelling een snelheid van 16-18 km is bereikt, moet worden overgeschakeld naar de 2e versnelling. Dit gaat als volgt:

Gas terugnemen (gashandle van U af draaien).

Koppeling intrekken.

2e versnelling inschakelen.

Het rijden met de BATAVUS GA 50 (automatische koppeling)

In het algemeen gelden de hiervoor gegeven instructies voor het rijden met de modellen met G 49 2- of 3-versnellingsmotor ook voor de automatische Batavus GA 50. Het starten wijkt echter af, terwijl het schakelen uiteraard geheel vervalt.

Het starten

Vóór het starten benzinekraan openen. Vervolgens het nylon grendelschuifje op het linkerhandvat met de duim wegschuiven en handvat in de positie S (starten) draaien. U kunt nu de pedalen in de gunstigste stand voor het starten zetten. Daarna trekt U de linker handle in en start de motor d.m.v. een der pedalen. Zodra de motor loopt laat u de linker handle los en draait het linker handvat in positie R (Rijden). Door gas te geven trekt uw Mot'O Mat vlot en soepel weg. Bij start met koude motor gebruikt u even de choke. Met de duim schuift u de chokeknop weg en draait tegelijk het gashandvat van u af (richting „gas dicht“). Zodra u gas geeft wordt de choke automatisch buiten werking gesteld.

Het rijden

Voor het rijden gebruikt u uitsluitend het gashandvat. Zodra u gas afsluit ontkoppelt de motor automatisch en draait rustig stationair door. Het linkerhandvat en de linker handle zijn tijdens het rijden geblokkeerd; deze kunnen en mogen niet worden bediend zo lang de motor loopt, daar hieraan anders ernstige schade kan worden toegebracht. Bij langdurig snel rijden verdient het aanbeveling nu en dan eens wat gas te minderen (zg. „spelen“ met het gas). Vermijdt langdurig stationair draaien van de motor. Om de motor te doen stoppen, drukt u de kortsluitknop van de lichtschakelaar in. Na gebruik dient u de benzinekraan te sluiten (vleugel naar voren).

Koppeling langzaam loslaten en gelijktijdig langzaam gas geven, tot de gewenste snelheid is bereikt. Het terugschakelen van de 2e naar de 1e versnelling is nodig als men een helling gaat berijden, volgend op een vlakke weg. De handelingen zijn dezelfde als hierboven beschreven, echter schakelt men nu uiteraard de 1e versnelling in na het gas te hebben teruggenomen en de koppeling te hebben ingetrokken.

Het rijden

Berijd uw Batavus „stevig”, d.w.z. laat de motor niet met lage toerentallen draaien, vooral niet in de hoogste versnelling. De motor loopt dan schokkend en onregelmatig, hetgeen voor alle delen der overbrenging en voor de motor zelf zeer schadelijk is. Zorg er daarom voor, dat uw motor steeds een gelijkmatig „snorrend” geluid laat horen.

Regel Uw snelheid alleen met het gashandle, en nooit door een half ingetrokken, slippende koppeling. Deze slijt hierdoor vroegtijdig.

Bij langdurig snel rijden verdient het aanbeveling niet steeds met vol gas te rijden, doch nu en dan eens wat gas te minderen (z.g. „spelen” met het gas).

Bij kortstondig stilstaan kan men de motor stationair laten draaien (koppeling intrekken en vrijloop inschakelen). Langdurig stationair draaien dient echter steeds te worden vermeden!

Bij bergafwaarts rijden nooit in de vrijloop schakelen! De hoogste versnelling inschakelen, kortsluitknop indrukken en halfgas geven. Op deze wijze krijgt uw motor voldoende smering en koeling. Bijremmen afwisselend met voor- en achterrem.

Stoppen

Dit gaat als volgt: Gas afsluiten. Ontkoppelen en in vrijloop schakelen.

Kortsluitknop van stuurschakelaar indrukken. Benzinekraan dichtdraaien (vleugel naar voren).

BANDENTIPS VAN VREDESTEIN



VREDESTEIN buiten- en binnenbanden zijn veilige, duurzame kwaliteitsbanden.

Zij gaan nóg langer mee, wanneer U deze tips opvolgt!

Teneinde de veiligheid zo hoog mogelijk op te voeren en de slijtage van de banden tot een minimum te beperken, werd Uw Batavus uitgerust met Vredestein banden, waarvan het achterwiel, in verband met de zware belasting, voorzien is van een band met NYLON binnenwerk.

NYLON geeft zeer grote voordelen:

NYLON heeft een buitengewone trekkracht

NYLON is uitermate geschikt voor zwaar gebruik

NYLON biedt een enorme weerstand tegen herhaaldelijke buigingen

Evenals dit het geval is bij de andere onderdelen van Uw bromfiets, is het ook wenselijk, de nodige aandacht aan de banden te besteden. Wij geloven er daarom goed aan te doen U op het volgende te attenderen.

Het kan een enkele keer, b.v. wanneer U onderweg bent, onvermijdelijk zijn, dat U een lekke band zelf moet repareren, doch wij zouden U willen adviseren dit zelf-repareren zoveel mogelijk te beperken en indien hiertoe

even de gelegenheid is, een reparatie of het omwisselen van de banden te laten verrichten door een vakman. Uit ervaring weet hij n.l. op welke wijze een reparatie het beste kan worden uitgevoerd om Uw bromfiets weer voor 100% bedrijfsklaar te doen zijn. Bovendien beschikt hij over de meest geschikte gereedschappen en het juiste reparatiemateriaal.

Olie is een vijand van rubber. Zij tast de rubber aan en werkt dus een versnelde slijtage van de band in de hand. Bescherm daarom Uw banden tegen hun vijand en wees voorzichtig bij het smeren en oliën van Uw bromfiets.

Ook de spanning van uw banden is zeer belangrijk. Dit geldt zowel voor de slijtage- als voor de veiligheidsfactor. Controleer regelmatig de spanning. Een juiste spanning verhoogt n.l. de levensduur van de band, terwijl hierdoor tevens de voor Uw veiligheid zo belangrijke juiste wegligging wordt bevorderd.

VREDESTEIN *betekent tevreden zijn!*

Bij langdurig gebruik van Uw hulpmotor kan het voorkomen, dat er zich tussen de velg en de binnenband vuil van de weg vastzet. Dit vuil kan vooral op de binnenbanden een ongunstige werking hebben. Daarom is het wenselijk dat bij het repareren of verwisselen van de banden ook even de velgen worden schoongemaakt. Controleert U dan tegelijk even of het velglint zich nog in goede toestand bevindt. Wanneer dit laatste niet het geval is doet U er het beste aan een nieuw en vooral goed passend velglint te laten monteren.

Wanneer U in de omstandigheid komt, dat U zelf een reparatie aan de band moet uitvoeren, maakt U natuurlijk ge-

bruik van bandenlichters. Weest U hiermede echter voorzichtig. Niet wringen of steken. Hiermede vermoordt U n.l. de banden.

Bij het opnieuw monteren van de band moet er op worden gelet, dat de band goed recht gemonteerd is. Wringende of scheef gemonteerde banden verhogen n.l. zeer sterk de slijtage en bevorderen tevens het gevaar van slippen.

Ook het ventiel vraagt bij het monteren Uw aandacht. Zorg, dat dit onderdeel van de band goed recht zit, omdat anders de binnenband aan een te sterke trekking wordt blootgesteld en op bepaalde plaatsen een funeste extra belasting ondergaat.

Heeft U ook zo'n broertje dood aan pompen?

Die zorg heeft Vredestein van U afgenomen. POTDICHT-binnenbanden, gemaakt van een speciale soort rubber, zijn tien- tot twintigmaal zo luchtdicht als gewone binnenbanden, hetgeen er op neerkomt, dat U deze binnenbanden slechts een of twee keer per jaar hoeft bij te pompen.

Kiest daarom:

POTDICHT - de binnenband met de langste adem.

Het inrijden

Een Inrijperiode van 1000 km is noodzakelijk. Tijdens deze Inrijperiode de volgende instructies volgen:

- 1 Een mengverhouding van 1:20 aanhouden; na de inrijperiode, dus na 1000 km, wordt dit 1:25.
- 2 Vooral tijdens eerste 300 km rijden met volgas vermijden. Daarna van tijd tot tijd gashandle even geheel opendraaien en dan weer iets afsluiten („spelen” met het gashandle).
- 3 Sproeier niet veranderen; het z.g. vier-takten, dat eventueel optreedt bij geringe belasting van de motor is weliswaar wat hinderlijk, doch zorgt tegelijk voor een zeer goede smering. Eerst als na de Inrijperiode, dus na 1000 km, het benzineverbruik te hoog blijkt en het vier-takten veelvuldig blijft optreden, mag een kleinere sproeier worden gemonteerd. Laat de beslissing hierover echter aan Uw Batavus-dealer over! Gebruik geen z.g. regelbare sproeier en bedenk steeds dat een te kleine sproeier zeer schadelijk is voor uw motor.
- 4 Na de eerste 50 km verdient het ten sterkste aanbeveling de carterolie af te tappen, de motor even door te spoelen met een olie-benzinemengsel 1:1 en daarna het carter weer met de voorgeschreven olie te vullen. De tweede keer verversen na 200 km, de derde keer na 1000 km. Daarna elke 3000 km.
- 5 Vermijd gedurende de gehele Inrijperiode het rijden met duopassagier of zware bagage. Wacht bij voorkeur met het monteren van een windscherm tot na de Inrijperiode.

Het onderhoud

SMEREN EN OLIE-VERVERSEN

Mengsmering

Mengverhouding inrijperiode (eerste 1000 km): Mobilmix TT (beslist geen Mobil BB) of andere zelfmengende tweetaktolie van goed bekend staand merk en normale merkbenzine (geen super) 1:16. Na inrijperiode mengverhouding 1:20. Bij gebruik van niet-zelfmengende tweetaktolie (SAE 40-50, voorzien van anti-corrosiemiddel) dient de mengverhouding tijdens inrijperiode 1:20 en nadien 1:25 te zijn.

Carter

Inhoud ca. 500 cc. bij G 49 en V 49 en 250 cc. bij GA 50. Aanbevolen olie Batavus carterolie Mobiloil Arctic SAE 20, Mobiloil A SAE 30, Shell X 100 SAE 20. De samenstelling van deze oliesoorten is zodanig, dat hierdoor in geen geval de synchroflex snaar in de motor wordt aangetast.

1e verversing: na 50 km (met doorspoeling).

2e verversing: na 200 km

3e verversing: na 1000 km

Daarna elke 3000 km

Oliestand elke 1000 km controleren d.m.v. oliepeilstok.

Naven

Remsleutels van trommelnaven iedere 1000 km met enige druppels olie smeren. Oppassen voor teveel olie!

Achtere telescopen

Voor zover voorzien van smeernippels van tijd tot tijd wat olie inbrengen.

Telescopische voorvork

Ook deze heeft normaliter geen onderhoud nodig. Slechts indien na een groot aantal kilometers de vering te wensen overlaat moet de vork worden gedemonteerd en van een nieuwe vetvulling worden voorzien.

Kabels

Van tijd tot tijd wat olie geven. De kabels zijn voorzien van een plastic smeernippel.

Handles en Pedalen

Draaipunten van tijd tot tijd een paar druppels olie geven.

Ketting

Indien deze te droog wordt, een beetje olie aanbrenge (b.v. dezelfde olie, die U voor Uw mengsmering gebruikt). Periodiek ketting afnemen en reinigen in benzine op petroleum. Daarna ketting dompelen in gesmolten kettingvet (au bain marie verwarmen), af laten druipen en ketting weer monteren. Hierbij er op letten, dat veertje van de verbindingsschakel zo wordt gemonteerd, dat de dichte kant in de loopricting van de ketting komt (zie schets pag. 27).

Aandrijving kilometer teller

Deze is op de voornaaf gemonteerd aan de linkerzijde. D.m.v. de smeernippel tenminste elke 3000 km wat olie inbrengen.

Voetrem

(Alleen bij de modellen met Patent Crank). Van tijd tot tijd smeren d.m.v. smeergat.

Alle smeerpunten vóór het inbrengen van olie of vet eerst goed schoonmaken, zodat geen zand of vuil mee naar binnen wordt gedrukt! Dit geldt ook voor aftap- en peilstokopening van het carter.

Overige onderhoudswerkzaamheden

Bouten en moeren

Controleer minstens eens per week of alle bouten en moeren goed aangedraaid zijn. U voorkomt hiermee niet alleen gerammel, maar ook snelle slijtage van bepaalde delen. Denk vooral aan de wielmoeren, de bouten waarmee de motor aan het frame is bevestigd, de schommelasmoe van de achtervork en de achtertelescoopbouten.

Schommelasmoe achtervork

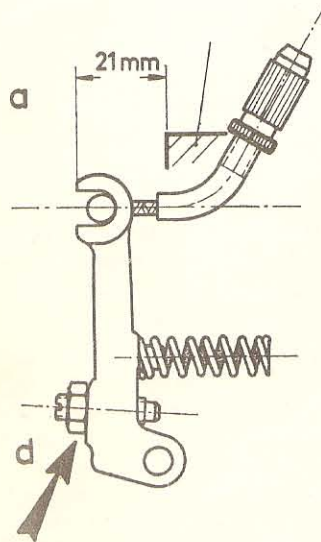
Deze is voorzien van speciale polyamide lagers, welke zeer slijtvast zijn. Het geheel is gevuld met vet en behoeft geen verder onderhoud.

Remmen

Voorrem zo nodig bijstellen door middel van de kabelstelbout op de remplaat van de naaf. Achterrem door middel van de remstelgroep op de remstang.

Koppeling (alleen bij G 49 motoren met 2 of 3 versnellingen)

De koppelingshandle op het stuur moet een speling (dode slag) hebben van 6 mm; zonodig corrigeren met stelschroef aan de koppelingshandle op het stuur. Voorts moet de hevel op de motor zo afgesteld staan, dat de afstand tussen carterrand en hevel 21 mm bedraagt (zie afb.). Hiertoe contraoer d losdraaien en schroef zover in- of uitdraaien dat deze afstand wordt bereikt. Daarna contraoer weer vastzetten.

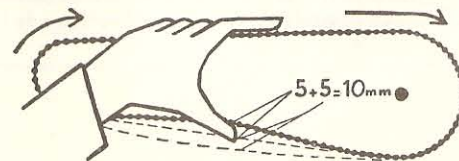


Versnelling (alleen bij G. 49 motoren met 2 of 3 versnellingen)

Indien een ratelend geluid wordt gehoord als de brommer in de vrijloop wordt voorbewogen, moet de versnelling worden bijgesteld. Hiertoe het versnellingshandvat in stand O zetten en door middel van de stelschroef van het versnellingshandvat de versnellingskabel bijstellen. Ook de versnellingshevel op de motor kan worden bijgesteld. De versnelling is goed afgesteld indien de pijl van de versnellingshevel op de motor tegenover het merkteken staat.

Ketting

Van tijd tot tijd spanning van de ketting controleren door uitnemen van de plastic dop in de kettingkast. Bij juiste spanning mag de ketting hoogstens 5 mm omhoog en omlaag (totaal 1 cm) kunnen worden bewogen. Bijspannen van de ketting als volgt: wielmoeren losdraaien en wiel naar achteren trekken door middel van kettingspanners. Asmoeren weer goed vastdraaien. Hierbij terdege opletten dat het wiel zodanig in de vork wordt gemonteerd, dat de afstand tussen vorkschede en velg aan de kettingkastkant 12 mm groter is dan aan de andere zijde.



Voor het verstellen van het stuur moet bij enkele modellen de stuurkap met ingebouwde tellerklok worden verwijderd door uitdraaien van 4 bevestigingsboutjes (aandrijfkabel even losmaken van de tellerklok). Het stuur kan nu worden versteld door de 2 moeren los te draaien, stuur in de gewenste stand te zetten en moeren weer vast te zetten. Daarna tellerkabel weer monteren en stuurkap weer aanbrengen.

Banden

Houd deze goed op spanning en raadpleeg verder de in dit boekje opgenomen bandentips van Vredestein. Uw Batavus brommer is voorzien van Vredestein Potdicht binnenbanden, hetgeen het pompen aanzienlijk beperkt.

Schakelkabel (uitsluitend Mot'O-Mat met automatische koppeling).

Vóór de afstelling linkerhandvat in stand „S” (startpositie) zetten. Daarna kabelstelschroef links op carter zo afstellen, dat pedalen zonder moeite kunnen worden rondgedraaid. Na afstelling contraoer weer vastzetten. Afstelling kan ook plaatsvinden d.m.v. de stelschroef aan het handvat.

Startkabel (uitsluitend Mot'O-Mat met automatische koppeling).

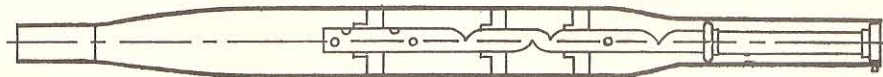
Linkerhandvat in stand „S” zetten en vervolgens stelschroef aan het koppelingsdeksel (rechts boven crank) zo afstellen, dat pedalen vrij kunnen worden rondgedraaid. Na afstelling contraoer weer vastzetten. Ook de startkabel kan worden afgesteld d.m.v. de stelschroef aan de linkerhandle.

Ontkolen

De koolaanslag welke wordt gevormd in de cylinderpoorten, etc. van uw motor, dient elke 5000 km te worden verwijderd. Dit ontkolen kan het beste door uw dealer gebeuren. Ook indien de trekkracht afneemt vóór de 5000 km-beurt, is de oorzaak hiervan waarschijnlijk koolaanslag.

Demper

Ook de demper dient voor een goede werking van de motor elke 5000 km te worden ontkoold. Hiertoe heeft alleen de binnendemper te worden verwijderd. Aan de achterzijde van de demper het kleine boutje uitdraaien en met een tang de binnendemper uittrekken. Na reiniging deze weer monteren.



Encarwi-carburateur

Bijzonderheden betreffende benzine-toevoer en carburateur Encarwi met automatische choke.

Benzinekraan

Hieraan en wel aan het gedeelte, dat in de tank zit, bevindt zich een zeeffe. Ofschoon dit een groot oppervlak heeft, kan zich onder in de tank zoveel vuil vormen, dat dit zeeffe gedeeltelijk verstopt raakt. Voor reinigen is het nodig de benzinekraan los te draaien, het vuil te verwijderen (b.v. door enige benzine uit het kraangat te laten lopen, waardoor het vuil meegaat). Bij normaal gebruik kan een en ander hoogstens eens per 5000 km nodig zijn. De kraan zelf is uitgerust met een reservestand. Alleen in geval van nood wordt de kraan op deze reservestand gebruikt. Normaal rijdt men dus met de kraan gewoon open. Stopt de motor wegens gebrek aan brandstof, dan kan de kraan in de reservestand worden gezet, men kan dan weer rijden tot de dichtstbijzijnde benzinepomp. Er dient echter op gelet te worden, dat, wanneer men de reservestand nooit gebruikt, deze verstopt kan raken. Het verdient dus wel aanbeveling deze reservestand zo nu en dan te controleren.

Standen kraan: naar beneden – open
 horizontaal naar voren – dicht
 horizontaal naar achteren – reserve.

Voor zover cijfers en letters bij de onderdelen worden genoemd, corresponderen deze met de onderdelen, voorkomende op de hierbij geplaatste afbeelding van de carburateur.

Voor het goed functioneren van de benzine-toevoer is het noodzakelijk de benzine-toevoernippel 15, alsmede het hierbij behorende zeeffe 14 van tijd tot tijd te reinigen. Aanbevolen wordt reiniging in ieder geval na iedere 1500 km. Men verwijdt hiervoor de motorafschermplaten, sluit benzinekraan en trekt de plastic-

leiding van de nippel. De nippel wordt losgeschroefd met een sleutel, het kleine zeeffe 14 wordt verwijderd. Beide delen goed doorblazen. Na volkomen reiniging weer monteren; vergeet U vooral niet het afdichtingetje, dat zich om de nippel bevindt!

Reiniging luchtfilter

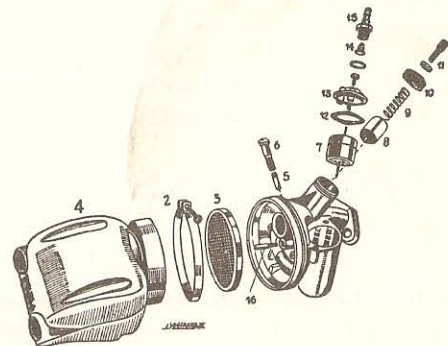
Het verdient aanbeveling dit na ca. iedere 2000 km te doen. Men gaat als volgt te werk: Klemstrop 2 losmaken door losdraaien boutje en geruisdemperkap 4 met luchtfilter 3 wegnemen. Deze delen in de benzine uitwassen, na reiniging oliën en daarna alles weer monteren.

Verstopping hoofdsproeier

(Dit kan praktisch niet voorkomen, daar de benzine-toevoer vanuit de tank geschiedt door zeeffjes).

Eventueel handelen als volgt: (de carburateur kan aan de cilinder blijven zitten). Sproeierhouder 6 met schroevendraaier of goed passend sleuteltje losdraaien. Dan de sproeier 5 uit de sproeierhouder schroeven.

Deze goed krachtig doorblazen, eventueel met fietspomp. Na reiniging tegen het licht controleren (vooral geen ijzerdraadjes of een naald of iets dergelijks gebruiken). Sproeier en houder met gevoel weer vastzetten.



Overlopen van de Carburateur. (Dit komt zeer sporadisch voor).

Eventueel als volgt te werk gaan: Daar dit euvel te wijten is aan het niet goed sluiten van de vlotter 7 veroorzaakt door vuil, deksel 13 verwijderen door het losschroeven van de beide boutjes. Vlotter 7 verwijderen en schoon maken. Dan benzineleiding nippel 15 met zeefje 14 verwijderen. Dit goed reinigen (doorblazen). Bij het weer monteren letten op het juist inbrengen van vlotter 7 en zeefje 14. Verder de pakkingring 12 niet vergeten – alles met gevoel weer vastzetten.

Reserve-sproeier

Deze bevindt zich in het midden van het carburateurhuis en kan na het verwijderen van geruisdemperkap en luchtfilter zonder meer uitgenomen worden. Vraag Uw handelaar of U de reserve-sproeier moet monteren nadat de motor is ingereden. In vele gevallen is het namelijk niet noodzakelijk. Overmatig benzineverbruik alsmede veelvuldig optreden van z.g. viertakten zijn verschijnselen, die er op kunnen wijzen, dat de reserve-sproeier moet worden gemonteerd. Ga hiermee echter niet zelf experimenteren! Een te kleine sproeier is namelijk bijzonder schadelijk voor de motor.

Het stationair laten lopen van de motor

Het stationair doorlopen van de motor met dichtgedraaid gashandvat kunt U regelen met de kabel regelschroef 11. Door deze omhoog te draaien wordt de binnenkabel korter gemaakt. Daarna de contra-moer weer vast draaien. Zorg er echter voor dat de motor stationair, niet te snel loopt (max. 1200 toeren/min.) vooral bij de Mot'O-Mat met automatische koppeling is dit belangrijk.

Vergeet U vooral het geregeld schoonmaken van de luchtfilter niet

Het verhoogt de levensduur van Uw motor

Systematisch opsporen van storingen

Indien de motor niet wil starten of plotseling stopt, is dit als regel te wijten aan brandstofgebrek of een storing in de ontsteking. Ter opsporing van het defect de volgende systematiek volgen:

1. Nagaan of de tank nog gevuld is en of de benzinekraan wel open staat. Tevens controleren of ontluchtingsgatje in de tankdop niet verstopt is. Is dit alles in orde, dan
2. Bougie controleren. Uit cilinderkop draaien, schoonmaken en elektrodenafstand controleren (0.4–0.5 mm).
3. Daarna kabel weer aan bougie bevestigen en bougie met een geïsoleerde tang met de zijkant tegen cilinder houden. Indien men de motor nu met startsnelheid ronddraait, moet er een krachtige vonk tussen de elektroden overspringen. Is dit het geval, dan bougie weer monteren. Start motor nog niet, dan
4. Sproeier uitdraaien en doorblazen, zo mogelijk met fietspomp. Nooit met een speld of dergelijke doorprikken!
5. Springt er geen vonk over bij de in punt 3 omschreven contrôle, dan de bougiekap van de kabel nemen, kabel op 4 mm afstand van cilinder houden en motor ronddraaien op startsnelheid. Indien er nu wel een vonk overspringt, dan is de bougie defect. Is er geen vonk, dan
6. Bougiekabel inspecteren op breuk of lekkage in de isolatie. Is deze goed, dan
7. Linker carterdeksel demonteren. Vliegwiellangzaam ronddraaien en via de openingen in het vlieg wiel nagaan of de onderbrekerhamer wordt gelicht en of de contactpunten wel vastzitten. Is dit goed, dan
8. Contactpunten vlakken met behulp van contactviltje. De afstelling van de punten controleren en zo nodig bijstellen op 0.3–0.4 mm. Opnieuw proberen of een vonk wil overspringen tussen bougiekabel en cilinder. Lukt dit weer niet, dan ligt de fout in de condensator of de ontstekingsspoel. Hieraan is onderweg zonder speciaal gereedschap en reservedelen echter niets te doen.

Verlichting en elektrische installatie

G 49

- 51. VOEDING — geel
- 56A. HOOFDLICHT — blauw
- 56B. DIMLICHT — bruin
- 58 ACHTERLICHT — wit
- 2. KORTSLUITCONTACT — rood
- H. CLAXON — zwart

Lampjes in Batavus GA 50:

voor: 6 V 15-15 W duplo.

Fittingdiameter 15 mm

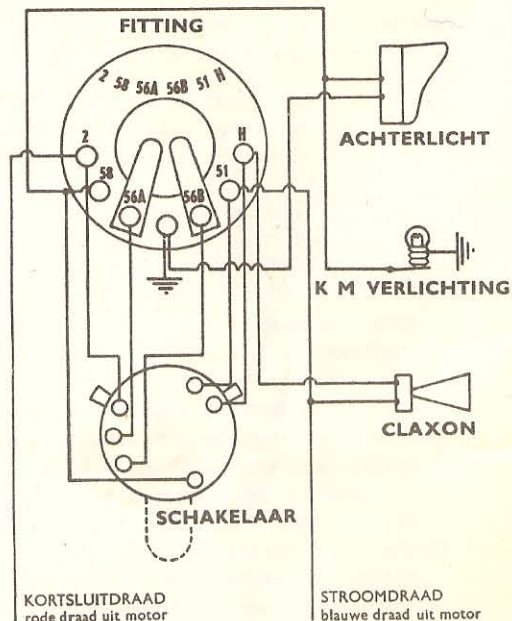
achter: Splendor 79a

kilometerteller: 6 V - 1.2 W (mignon).

De lichtbundel is instelbaar hetzij door gehele inbouwkoplamp te verdraaien (dit kan gewoon met de hand gebeuren) of door stelschroefje onder aan de lamprand.

Denk erom, dat de lichtbundel zo wordt gericht, dat deze ook bij groot licht niet verblindt.

AANSLUITSCHEMA VERLICHTING G 49



Enkele wenken voor de winterberging

Indien U 's winters Uw Batavus eventueel langere tijd niet gebruikt, is het zaak de volgende voorzorgsmaatregelen te treffen.

1. Een flinke rit maken in stevig tempo, zodat de motor door en door verwarmd wordt. Bij terugkomst benzinekraan sluiten, zodat de motor de in de carburateur nog aanwezige benzine geheel gebruikt.
2. Bougie uit cilinderkop draaien.
3. Carterolie aftappen, ook de peilstok verwijderen. Olie tot laatste druppel laten wegvloeien. Daarna aftapplug weer indraaien en carter doorspoelen met benzine. Daarbij 1e versnelling inschakelen en motor d.m.v. de pedalen enige keren laten ronddraaien. Benzine aftappen en wachten tot U zeker bent dat de laatste resten benzine zijn vervlogen en de motor geheel is afgekoeld.
4. Aftapplug weer monteren en 250 cc anti-corrosie olie in het carter gieten. Van dezelfde olie 2 of 3 eetlepels in het bougie-gat gieten en de motor weer enige malen ronddraaien.
5. Koelribben van cilinder en kop met staalborstel schoonmaken en zo nodig met cilinderlak insmeren.
6. Brandstoftank ofwel tot de rand toe vullen, of geheel aftappen en even doorspoelen met zuivere benzine. Wat anti-corrosie olie in de tank doen en over de gehele tankwand verdelen door flink schudden.
7. Gehele brommer goed schoonmaken; chroomdelen met zuurvrije vaseline insmeren, lakdelen met was.
8. Banden goed oppompen en eventueel reinigen van olie- of vetplekken.
9. Brommer droog, koel en donker opbergen.

Tijdens de „winterslaap” de motor niet starten!

In het voorjaar carter en tank weer goed doorspoelen na anti-corrosie olie te hebben afgetapt. Voorgeschreven olie weer ingieten en bougie monteren.