

## Enige bijzonderheden van het rijwielgedeelte van de G 50 serie

### VOORVORK

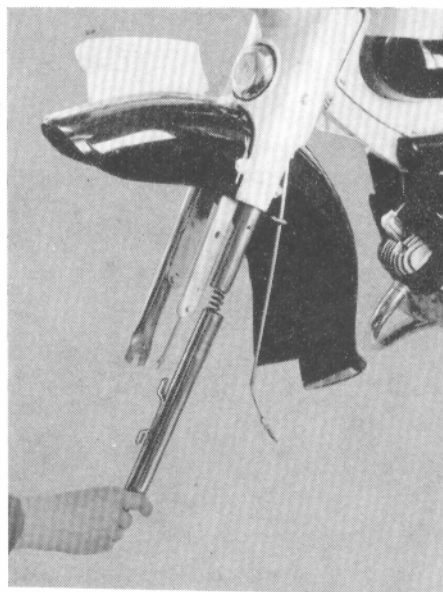
De voorvork is van het telescooptype en wordt d.m.v. olie afgedempt en gesmeerd. De bewegende delen hiervan zijn de verchroomde onderstukken, onderling verbonden door de stabilisator (eventueel spatbord) en de vooras. Deze onderstukken, waarin lagers zijn ingeperst van speciaal materiaal, geleiden ieder over een stevige buis, die vastgeschroefd is in de vorkplaten. De veer bevindt zich in de genoemde binnen-vorkbuis en wordt aan de bovenzijde hierin vastgeschroefd; de onderkant van deze veer is in het verchroomde vorkstuk vastgeschroefd. Onder in de vork bevindt zich normale motorolie van een dikte SAE 30.

De hoeveelheid per vorkpoot is 100 cc. Mocht de vering van de vork te soepel of te stug zijn, dan is het in het uiterste geval mogelijk om desgewenst elke andere oliedikte te gebruiken, de juiste viscositeit is echter door de fabriek nauwkeurig vastgesteld, zodat hiervan niet te snel mag worden afgeweken. Verversing van de olie is niet nodig.

Indien de olie eventueel vervangen zou moeten worden, dan is dit mogelijk door het voorwiel en de stabilisatorbeugel (eventueel spatbord) te demonteren en de verchroomde onderstukken los te schroeven door deze enige slagen linksom te draaien en eruit te nemen (afb. D 1). Deze kunnen nu worden leeggegoten en opnieuw worden gevuld met 100 cc olie per vorkpoot. Van deze hoeveelheid mag niet afgeweken worden. De veren kunnen, indien nodig, ook door linksom te draaien verwijderd worden.

Door middel van de inbusbouten of de M 6 bouten (bij ingebouwde telescoop-vorkkap) aan de zijkant van de vork en de schroeven in de vorkdekplaat zijn de geleidingsbuizen en (bij de modellen tot en met GC 50) de stofhulzen bevestigd. Alle delen dienen volkomen vrij te zijn van zand en stof, wanneer U deze weer monteert.

Bij het weer vastdraaien van de vorkonderstukken moeten deze, zodra de veer pakt nog even stevig doorgedraaid worden, om zekerheid te hebben dat de veereinden zowel boven als onder goed zijn ingeschroefd. Mochten de twee geplette uiteinden, waar de as van het wiel inkomt, niet goed tegenover elkaar komen te staan, dan kan dit bereikt worden door de vorkonderstukken later even terug te draaien, doch natuurlijk niet zover, dat de veren weer los komen te zitten en de onderstukken er uitgetrokken kunnen worden. Overigens behoeft de vork in het geheel geen onderhoud.



Afb. D 1



Afb. D 2

Let U er op dat de stabilisator, of bij typen waarbij het spatbord deze functie waarneemt het spatbord, gemakkelijk tussen de vorkpoten past.

De stabilisator of het spatbord mag geen zijdelingse druk kunnen uitoefenen daar dit het veren van de voorvork kan belemmeren. Bij klachten over een stugge voorvork hiernaar kijken en eventueel de stabilisator voldoende doorzetten.

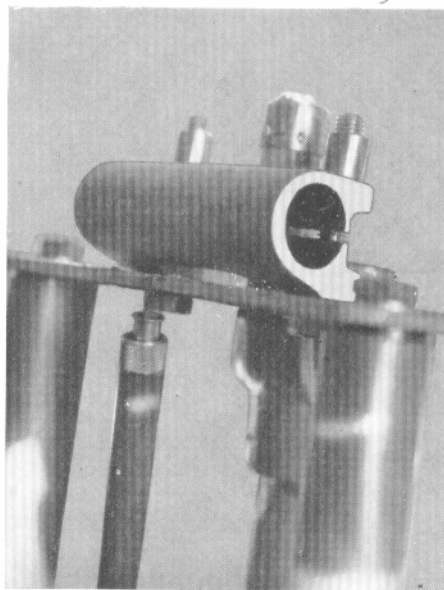
In de chroomlagerbuizen zijn twee lagers ingeperst. Hierop loopt de geleidingsbuis. Het is duidelijk, dat tussen deze lagers en deze buis enige speling moet zijn om vastlopen of iets dergelijks te voorkomen. Deze speling is merkbaar wanneer bij stilstaande bromfiets het stuur heen en weer gedraaid wordt, uiteraard bij op de grond staand voorwiel. Men hoort of voelt dan een knappend geluid. Dit moet dus aanwezig zijn en met het balhoofd heeft dit dus niets te maken.

#### KOPLAMP OMHULLING

De koplampomhulling wordt als volgt gedemonteerd (afb. D 2), Koplamp uitnemen. Tellerkabel losnemen. Beldop afdraaien. Stuurdemper demonteren (splitpen onder verwijderen) lange lip kan blijven zitten. Stuurstroppen lossen. (afb. D 3). Stuurhelften uittrekken. 4 boutjes van voorspatbord losnemen. 2 M 6 bouten zijkant uittrekken. Kabels vrijleggen. Kap naar boven schuiven (voorzichtig opdat het frame niet beschadigd wordt). Bij montage letten op de volgende punten. Kap mag niet tegen de chroomlagerbuizen schuren. Spatbord dient voldoende afstand t.o.v. chroomlagerbuis te hebben.

De koplampomhulling mag uiteraard evenmin tegen de onderkant van het balhoofd T stuk komen. Een ruimte van minstens 10 mm is noodzakelijk om uitloop te hebben voor trillingen.

Komt de koplampomhulling niet helemaal recht te staan, dan dienen de 4 gaatjes in het voorspatbord wat uitgevijld te worden, zodat een rechte montage mogelijk is.



Afb. D 3

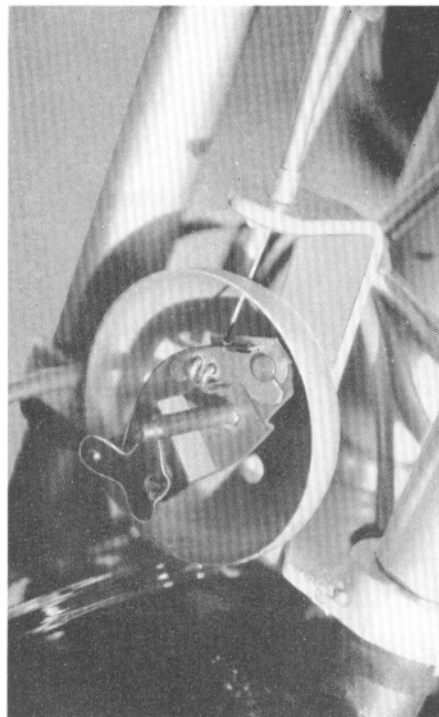
#### **BELCONSTRUCTIE** (vanaf model G D 50)

Voor het monteren van een nieuwe belkabel kan het beste het matverchroomde stampstuk gedemonteerd worden, door dit in de richting van de veer weg te schuiven. De nippel van de kabel tussen de open vork van het bevestigingsbeugeltje schuiven en deze beugel van achter uit door het stampstuk steken, zodanig dat de kabel aan de achterzijde in het gesloten gedeelte van de beugel terecht komt. (afb. D 4).

Tingelt de bel tijdens het rijden, dan wordt dit veroorzaakt door de achterzijde van de klepel. Om dit te verhelpen kan het beste de veer even krachtig op spanning gebracht worden (de klepel naar boven drukken en het veeruiteinde aan de tegenovergestelde kant met een tang vasthouden).

Produceert de bel maar één heldere toon, dan kan wel aangenomen worden, dat de doos van de bel tegen het balhoofd T stuk komt (juist onder in de ronding). Dit is te verhelpen door de bevestigingslip op het balhoofd T stuk in de richting van de balhoofdbuis door te zetten.

De bel zelf wordt met behulp van twee tabbouten op de lip bevestigd.

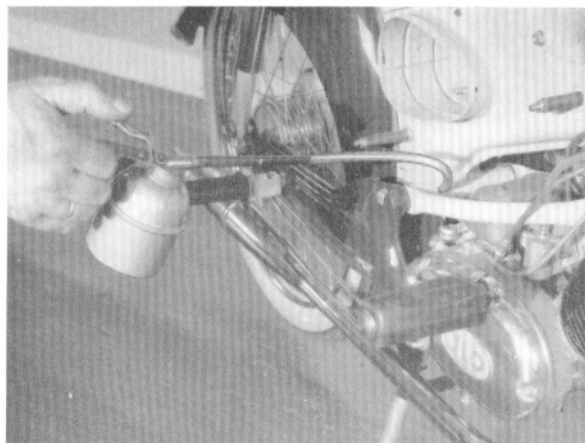


Afb. D 4

#### **SCHARNIERAS**

De scharnieras moet regelmatig met dunne motorolie gesmeerd worden, (afb. D 5). In de lagerbuis zit aan weerskanten een lager ingeperst. Wanneer de speling te groot wordt, kunnen deze lagers tezamen met de bus worden vervangen. De lagers zijn in de regel er wel uit te tikken. Mocht het echter voorkomen dat er één erg vast zit, dan kan met een smal ijzerzaagje dit lager worden doorgezaagd. Het monteren van nieuwe lagers gaat als volgt :

lagers inpersen met behulp van lange bout en moer. De moer wordt dan gewoon aange-



Afb. D 5

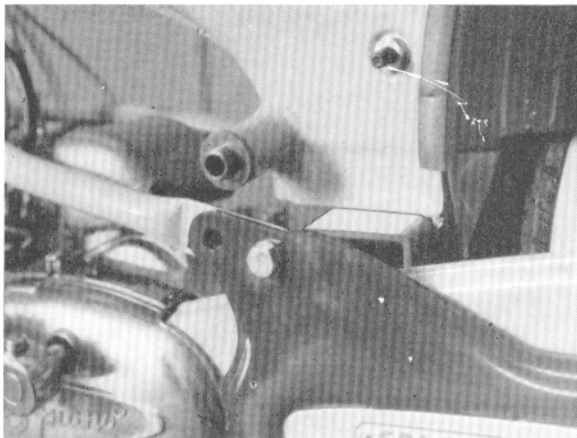


D 4

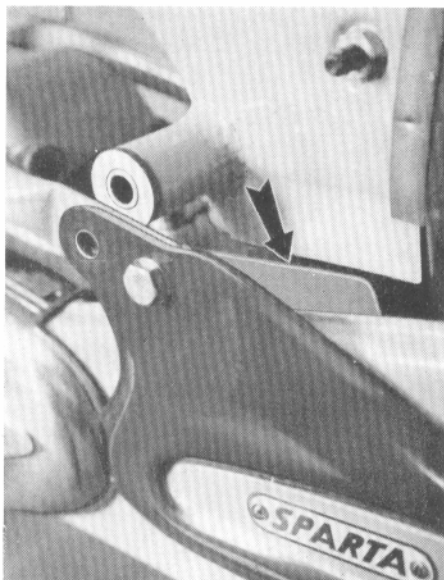
draaid totdat de lagers geheel aan zitten. Vooral niet slaan of tikken daar anders de lagers kunnen breken (bros materiaal).

Lagers ruimen, met verstelbare ruimer (bestelnummer GR 113) zodat tussen lagers en bus een enigszins straffe passing ontstaat. Het lager vooral ruim met olie (SAE 20) smeren.

Het kan gebeuren dat er na verloop van tijd wat zijdelingse speling op deze plaats optreedt. Dit veroorzaakt dan een onaangenaam gonzend geluid. De speling ontstaat, doordat op de duur de lagers iets of wat in de lagerbuis gedrukt worden.



Afb. D 6



Afb. D 7

Het gevolg hiervan is dat de afstandsbuis aan beide zijden te ver buiten de lagers gaat steken. Het is dan zaak deze bus iets in te korten, zodanig, dat de bus aan weerszijden hoogstens 0,1 à 0,2 mm hierbuiten steekt. De afstandsbuis kan bereikt worden door de lange scharnierbout uit te nemen en de bromfiets eenvoudig op te beuren. Leg even een plaatje tussen het frame en de achtervork (afb. D 6). Let er op dat de moer op de scharnierbout zeer vast wordt aangetrokken.

#### ACHTERVORK

Het is belangrijk dat de beide binnenste opstaande schetsplaten van de achtervork niet met de onderzijde van het frame in aanraking kunnen komen. Zonodig deze schetsplaten afbuigen om de trillingen en het gegons dat hierdoor kan ontstaan te ondervangen. (afb. D 7).

#### SCHOKDEMPER. (afb. D 8)

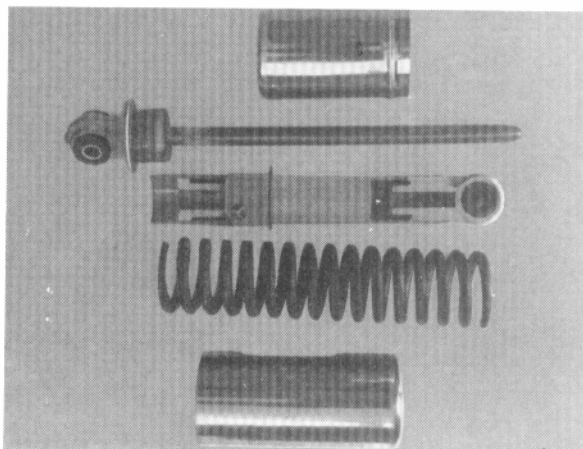
Tot medio 1957 (GA 50) werd een schokdemper van Italiaanse makelij gemonteerd. Sinds die datum een van eigen fabrikaat. Deze laatste demper laat zich eenvoudig demonteren door de bovenste bus enkele slagen linksom te draaien. Het zelfde kan met de veer en de onderste bus gedaan worden.

Het is wel zaak de demper recht op te houden, daar anders de olie wegloupt. (Per poot 20 cc SAE 140). Deze olie heeft niet ververst te worden. Het monteren geschiedt op overeenkomstige wijze (rechtsom draaien).

Het is wel gewenst dat de veer in het vet zit om piepen en klapperen hiervan tegen de bussen te voorkomen.

Het verdient aanbeveling van tijd tot tijd de rubbers, waarmee de schokdempers aan vork en frame verbonden zijn te vernieuwen.

Voor schokdemper-bevestiging aan het frame. (Zie afb. D 9).

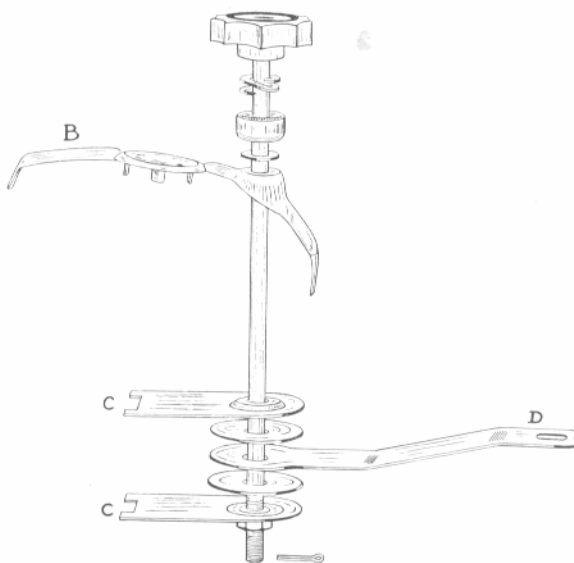


Afb. D 8

### STUURDEMPER

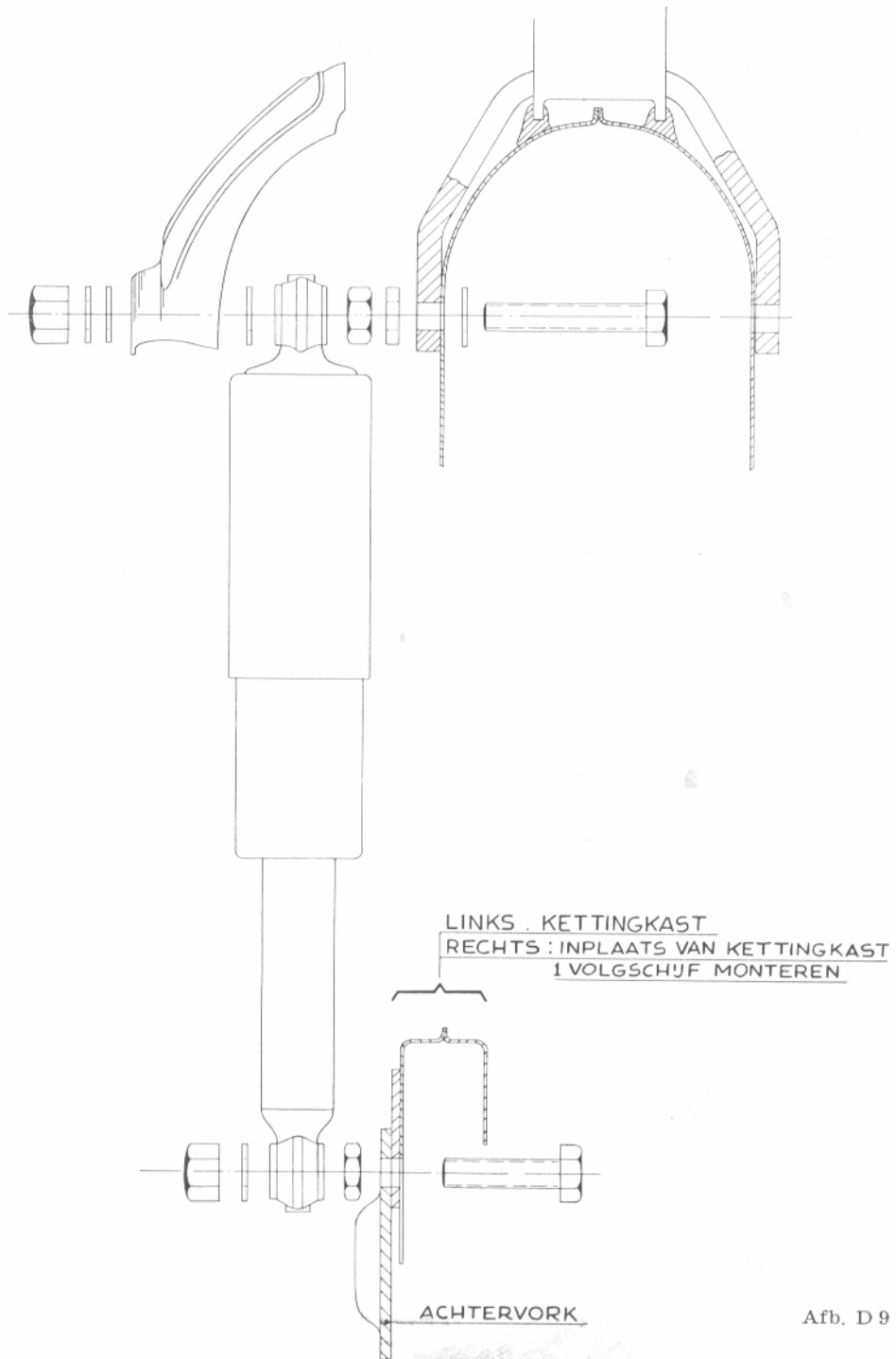
Vanaf het model GE 50 (1961) wordt een stuurdemper toegepast. Deze stuurdemper kan ook op het model GD 50 (1960) aangebracht worden. Hieronder vindt U een montagebeschrijving. Deze is uiteraard ook van toepassing, met uitzondering van de koplampkap-wijziging, bij montage op de GE 50 en GF 50.

Allereerst dient de achterste sierstrip op de koplamp gede-monteerd te worden; deze vervalt en wordt later vervangen door een nieuw exemplaar „B” afb. D 10, waarop een vlak is aangebracht dat de druk van de stuurdemperknop kan opvangen. Voordat deze nieuwe strip gemonteerd wordt, dient U eerst de opstaande kam op de koplampkap bij „A” afb. D 11 even weg te vijlen, ongeveer ter plaatse waar het gat voor de stuurdemper moet komen. Hierna wordt de nieuwe strip gemonteerd en het gat geboord, waarbij het gat dat zich reeds in de sierstrip bevindt als geleiding voor de boor (6 of 6,25 mm) wordt aangehouden. Dan is het noodzakelijk dat er onder van de



Afb. D 10

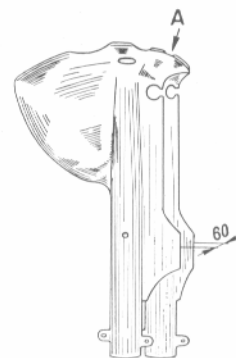
D 6



D 7

vorkkap aan weerskanten een strookje wordt afgeknipt, alleen dus bij montage op de modellen GD 50 (1960), zodat de breedte ter plaatse minstens 60 mm wordt (zie schets afb. D 11). Voordat het geheel gemonteerd wordt moeten nu eerst de beide wrijvingsplaatjes bij „C” afb. D 10 breder uitgevijld worden, zodat deze goed om de strip passen welke zich onder de vorkonderplaat bevindt en waarmee het voorspatbord wordt bevestigd. Nu kan tot de montage worden overgegaan van de stuurdemper, waarbij de volgorde van de diverse delen goed in het oog moet worden gehouden.

Onder de knop komt achtereenvolgens te zitten: eerst de veerring, daarna het veerringbusje, dat met het open deel naar boven gericht moet zijn, zodat de veerring hierin valt. Hierna volgt het fiberplaatje en kan de stang in de vork worden geschoven.



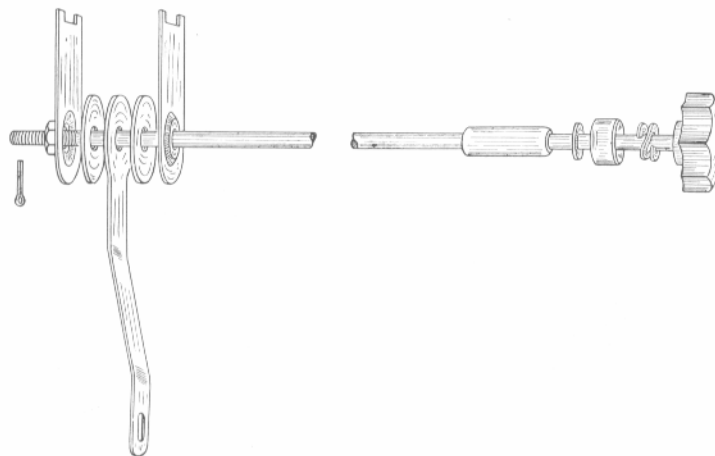
Afb. D 11

Aan de onderkant komt eerst het wrijvingsplaatje (zonder moer) dat bij „C” om de spatbordbevestigingsstrip moet geleiden en waarvan het bolle gedeelte omhoog gericht moet staan.

Dan volgt een bronzen plaatje en hierna de wrijvingsstrip, die bij „D” bevestigd moet worden onder de moer van het kabelafdekkapje.

Vervolgens het tweede bronzen plaatje en tot slot het wrijvingsplaatje waarvan de aangelaste moer naar de onderkant gericht moet zijn.

Ook dit plaatje moet bij „C” om de spatbordbevestigingsstrip geleiden. Indien nu de knop even aangedraaid wordt kan de splitpen worden gemonteerd, welke voorkomt dat de zaak uiteen valt als de knop te ver losgedraaid zou worden. De knop kan naar behoefte worden afgesteld. Wordt de bromfiets door één persoon bereden, dan zal de bromfiets prettiger sturen wanneer de demper minder zwaar is afgesteld; bij zware bepakking op het kofferrek heeft een zwaardere instelling van de stuurdemper prettiger sturen tengevolge.



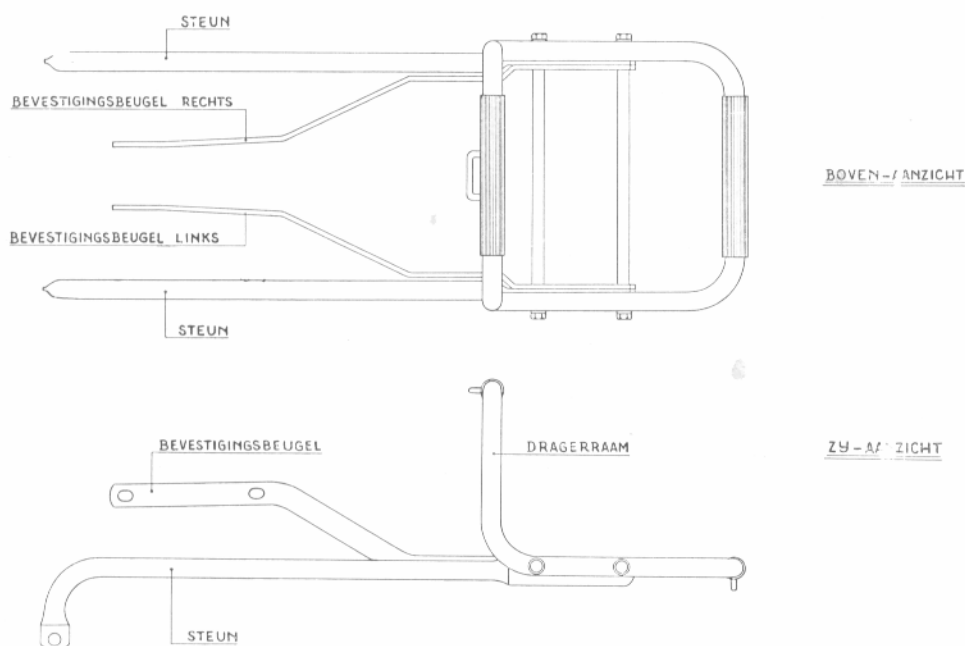
Afb. D 12

N.B. Geeft U de wrijvingsplaatjes van stuurdemper wel af en toe een druppeltje olie. Het aanbrengen van een stuurdemper op de modellen van vóór 1960 is niet eenvoudig, alhoewel in principe mogelijk. Staat U voor zo'n geval, raadpleeg dan onze service-afdeling.

De stuurdemper op de sport speciaal (model 1962) is gelijk aan de hierboven omschreven constructie. De bedieningsknop valt hier echter op de balhoofdmoer. De sierstrip komt daardoor te vervallen. Onder de fiberring komt wel een afstandsbus. (Zie afb. D 12).

#### ACHTERSPEATBORD

Het achterspatbord is vanaf model GA 50 aan het frame bevestigd d.m.v. 2 M6 bouten en 2 M10 bouten. Mocht een achterspatbord niet helemaal in de lijn van het frame vallen dan is dit eenvoudig te verhelpen. Neem beide M10 bouten los. Schuif het spatbord in de juiste stand. Monteer de M10 bouten weer. Vrij desnoods de beide gaten van de M10 bouten in het spatbord zodanig op, dat deze laatste in elk geval aangebracht kunnen worden.



Afb. D.13

#### KOFFERDRAGER. Model 1962 (afb. D 13)

Monteer de beide verchroomde steunen alsmede de beide gelakte bevestigingsbeugels aan de eigenlijke drager. Bij de bevestigingsbeugel bestaat er verschil tussen het rechter en het linker exemplaar. Bij de steunen is dit niet het geval. Steun en beugel vallen binnen het kofferrek, met dien verstande, dat de verchroomde steun tegen het rek komt. De gelakte beugel dus helemaal naar binnen monteren.

In de rug van het frame worden de bevestigingsbeugels gemonteerd met behulp van bijgevoegde lange bouten (M 8 x 75), waarmee dan bij de tourmodellen tevens de



bagagedrager bevestigd wordt en bij de sportmodellen aan de achterste bout de dubbelzit.

In beide gevallen valt de beugel van de kofferdrager buiten de lippen van de bagagedrager en dubbelzit. Op deze beide punten onder de kop van de bout en juist onder de moer een volgschijf monteren.

Bij de ophangpunten van de schokdemper één vo'gschijf weglaten.

#### **KETTINGKAST**

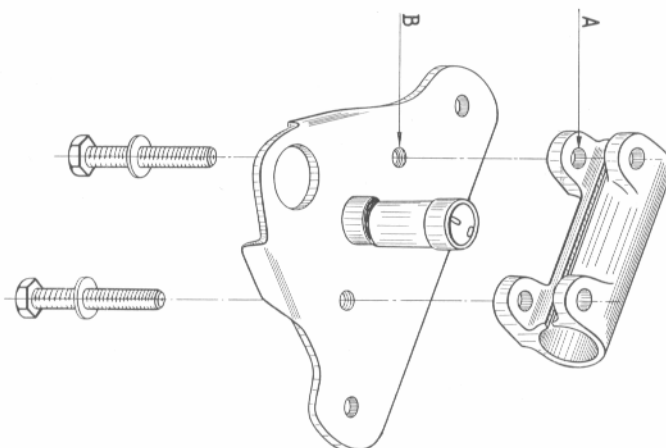
De montage hiervan levert geen moeilijkheden op. Het enige punt waaraan even aandacht geschonken moet worden is het monteren van de onderste helft. Deze dient nl. goed in de daarvoor bestemde sponning van de bovenste helft te vallen.

### STUURKLEMSTUK

Afb. D 14 laat de bovendekplaat met slothouder en het stuurklemstuk zien. Bij zowel de GE 50 (1961) serie alsook een gedeelte van de GF 50 (1962) serie is in het stuurklemstuk (61-1413) wel draad gesneden (A) en in de bovendekplaat met slothouder (60-145) niet (B).

Dit wordt gewijzigd in de GF 50 serie. Bij de tour- en sportmodellen vanaf frame-nummer 209500; bij de sport speciaal modellen vanaf frame-nummer 211400. Het wordt dan zo dat in de bovendekplaat met slothouder, dus bij B, **wel** draad komt en in het stuurklemstuk, dus bij A, **niet**.

Verder blijven beide delen geheel hetzelfde.

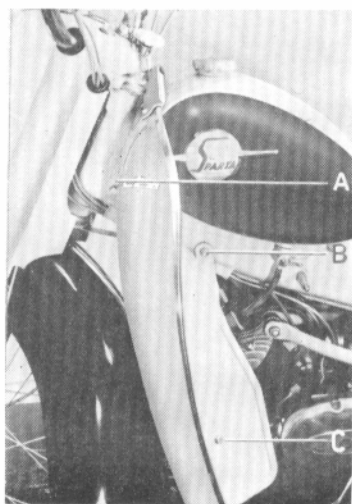


Afb. D 14

Aanvullende onderdelen codering: stuurklemstuk 62-1414  
bovendekplaat met slothouder: 62-145

### BEENSCHILDEN GF 50

Beenschilden (model 1962) zijn zowel op het model GF 50 tour, alsook op het model GF 50 sport te monteren; echter niet op het type GF 50 sport speciaal. U gaat als volgt te werk, waarbij U alles nog niet te vast aandraait (afb. D 15)



Afb. D 15

Beide motorschermkapjes demonteren.  
Voorste tankbout verwijderen.  
Voorste ophanglippen van de beenschilden (A) monteren met behulp van de bijgeleverde bout (M 6 x 70). Leg hierbij een stukje karton tussen tank en beenschilden ter voorkoming van beschadigingen.  
Achterste ophangpunten (B) monteren met behulp van de eerder verwijderde vaste tankbout.  
Onderste dwarsverbindingsbeugel (C) monteren.  
Chroomplaat monteren.  
Voorste ophanglippen (A) naar achteren drukken in de richting van de tank tot het eind van het sleufgat.  
De afstand tussen het motorblok en het beenschild moet nu  $\pm 1$  cm bedragen.  
Alle bouten nu goed vastdraaien, waarbij de chroomplaat zover mogelijk naar beneden gedrukt dient te worden.  
Bij juiste montage komt de chroomplaat met spanning tegen de tank te liggen.

**SCHARNIERAS.** Model GF 50 sport speciaal.

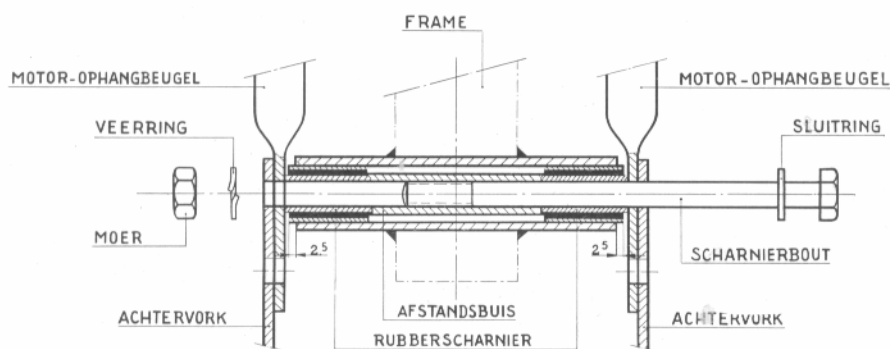
Vanaf 1956 (G 50 AV) werd deze constructie gebaseerd op lagers (56-222) van een poreuze structuur (zie blz. D 3). Alleen bij het model GF 50 sport speciaal wordt deze constructie ingaande framenummer 212500 gewijzigd. De constructie wordt dan gebaseerd op rubber lagers (afb. D 16).

**MONTAGE RUBBER SCHARNIER VAN DE ACHTERVORK**

Oude lagers verwijderen en scharnierbuis schoonmaken.

Rubber scharnier inpersen zodanig dat de schuine zoekkant naar binnen valt (zie ook blz. D 3). Er moet op gelet worden dat de druk op de buitenbus van het rubberscharnier werkt. Dit kan bereikt worden met behulp van een buisje (buitendiameter 20 à 21 mm, binnendiameter ten minste 15 mm). **Nimmer mag op de binnenbus van het rubber scharnier geperst of geslagen worden !**

De buitenbus van het rubberscharnier dient 2,5 mm buiten de scharnierbuis van het frame te steken.



Afb. D 16

Scharnierbout door het rubberscharnier steken en aan de andere zijde de afstandsbuis over de bout in de scharnierbuis schuiven totdat deze aanligt.

Het andere rubber scharnier over de uitstekende scharnierbout schuiven (schuine zoekkant gaat naar binnen) en op dezelfde wijze als het eerste rubberscharnier monteren. Ook hier dient de buitenbus van het rubberscharnier 2,5 mm buiten de scharnierbuis te steken.

Scharnierbout uittrekken, een sluitring over de bout schuiven en op de normale wijze de motorophangbeugels en de achtervork monteren.

N.B. Deze constructie behoeft in het geheel niet gesmeerd te worden. Integendeel, elke vorm van smeren is uit den boze.

Aanvullende onderdelen codering: rubber scharnier 62-2210  
afstandsbuis 62-2211

olienippel 56-223 vervalt (alleen dus voor deze constructie)  
scharnierbout 56-224 blijft gelijk.