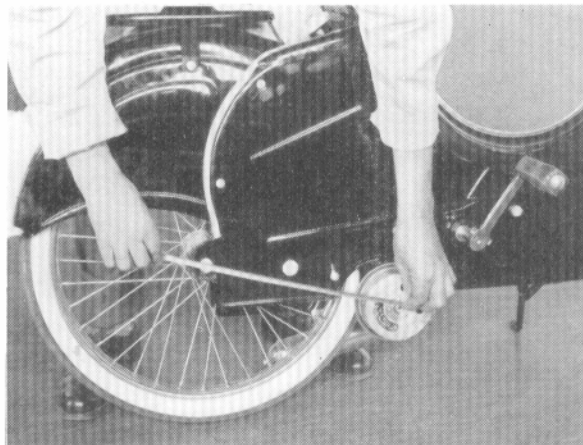


## Enige bijzonderheden rijwielgedeelte MA 50 serie

### KOPPELING

De afstelling van de koppeling is bijzonder belangrijk en dient dan ook van tijd tot tijd gecontroleerd te worden. De rol moet precies 8 mm in de band drukken. Om deze indruk te meten dient U uit te gaan van twee meetpunten, bijvoorbeeld de hartlijn van de krukas (vanzelfsprekend na verwijdering van het vliegwieldekseel) en bijvoorbeeld de hartlijn van de achteras. U dient wel de bromfiets zo te plaatsen dat het achterwiel vrij kan ronddraaien.

U gaat nu als volgt te werk : bij draaiend achterwiel komt U met de koppelingshefboom langzaam naar voren, precies tot dat punt waarop de rol de band gaat raken. In deze stand meet U de afstand van hart krukas tot hart achteras. Indien U hierna de koppelingshefboom geheel naar voren drukt en dan dezelfde afstand nogmaals meet, zal deze bij de juiste rolindruk precies 8 mm minder bedragen. Bij foutieve afstelling kan een en ander bijgesteld worden aan de schetsplaat die aan de cilinderkop bevestigd is. Afb. G 1.



Nogmaals controleren !

Afb. G 1

### TRAPSTEL

Voor het demonteren van het complete trapstel dient allereerst de motor verwijderd te worden, (zie blz. E 2). Hierna kan het sliksplaatje dat aan het trapstel bevestigd is verwijderd worden. Verwijder de rechter crank en draai de twee bouten los waarmee het trapstel uiteindelijk aan het frame bevestigd is. Speling op de trapas kan op de bekende wijze worden bijgesteld.

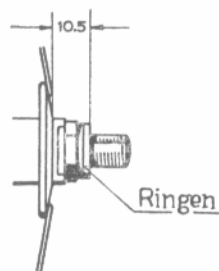
### BECKSON REMNAAF

Het is zeer belangrijk de Beckson naaf regelmatig met olie type EP 90 door te smeren. Medio 1961 werden in de Beckson naaf de messing lamellen vervangen door zeskanten lamellen van staal. Deze lamel is 1,5 mm dik en kan ook in de Ba naaf gemonteerd worden. Eventueel opvullen tot de juiste lengte. Dit type naaf wordt bij Beckson gemonteerd met Shell HTG VET en wanneer U eventueel nieuwe lamellen aanbrengt is het noodzakelijk dat U dit vet **ook** gebruikt. Nadien kan op normale wijze met EP 90 olie worden gesmeerd totdat de remwerking merkbaar begint terug te lopen. Een nieuwe behandeling met HTG vet is dan vereist.

### KILOMETERTELLERINSTALLATIE

Het is zeer belangrijk dat een kilometertellerinstallatie goed wordt gemonteerd. Bij foutieve montage, vooral van de aandrijving, kunnen moeilijkheden niet uitblijven. Sla U daarom goed acht op de navolgende punten.

De aandrijving moet centrisc, dat wil zeggen in het middelpunt van de naaf gemonteerd worden. Het gat in de aandrijving moet dus zo passend mogelijk over de as gaan. Is het gat te groot, dan zal de aandrijving excentrisch komen te zitten. Voortijdige slijtage is hiervan het gevolg. Indien de as te dik mocht zijn voor het gat, dan moet het gat zuiver centrisc opgeboord worden, dus niet bijvoorbeeld opvijlen. Beter nog is het in beide hierboven aangehaalde geval'en om te zien naar een meer passende aandrijving.



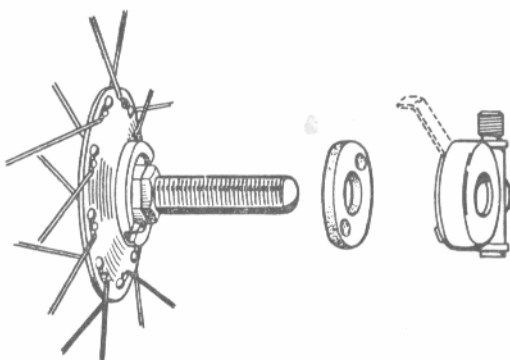
Afb. G 2

De hoogte van de conus is van groot belang. Hiervan is afhankelijk of de aandrijving op de juiste stand van de naaf wordt gemonteerd. De afstand tussen de naaf en het eind van de conus moet 10,5 mm zijn. Dit is te controleren door de aandrijving zonder de schuimrubber afdichtring op de as te schuiven tot deze op de conus moer stuit.

Indien de aandrijving van meeneemnokken is voorz'en, moeten deze in de hiervoor bestemde gleuven vallen. De nok mag echter niet onder in deze gleuven gedrukt zitten, maar er dient ongeveer 1,5 mm ruimte te blijven. Ook de meeneemring waar de nokken op zijn bevestigd, moet goed vrij liggen van de naaf. Indien de aandrijving te dicht bij de naaf zit, moet de juiste afstand worden bereikt door het aanbrengen van vulringen (Afb. G 2). Is de afstand van de naaf tot de aandrijving te groot, dan moet de eventueel aanwezige onderlegging van de conusmoer worden verwijderd.

Nadat men zich dus overtuigd heeft dat de aandrijving ook na het aandraaien van de wielmoeren nergens klemt, de aandrijving weer van de as schuiven, de schuimrubber ring plaatsen en de aandrijving definitief monteren. (Afb. G 3).

De stand van de aansluiting van de aandrijfkabel moet zodanig zijn, dat de kabel zonder overbodige of scherpe bochten naar de kilometerteller geleid kan worden. Controleer tevens of bij inwerking van de voorvork geen te sterke knik in de kabel ontstaat. Iedere bocht in de kabel betekent een wrijvingspunt van de binnenkabel en dus zwaardere belasting van de aandrijving.



Afb. G 3

Plaats de kilometerteller in de inbouw-opening en bevestig deze met de inbouwbeugel. Zorg dat de rubber afdichtring goed tussen de kilometerteller en de rand van de inbouw-opening zit.

Bij montage van de kabel moeten de vierkante einden van de binnenkabel goed in het hiervoor bestemde gat van de aandrijving en van de teller worden gestoken. Het is noodzakelijk regelmatig de kabel met enkele druppels olie te smeren. Ook de aandrijving moet van tijd tot tijd met vet worden behandeld. Doe dit met een gewoon vetpompje en niet met een hogedrukspuit.