



4808035

Imprimé en Belgique

BEHANDELINGS-
VOORSCHRIFTEN
VOOR
MOTORRIJWIELEN

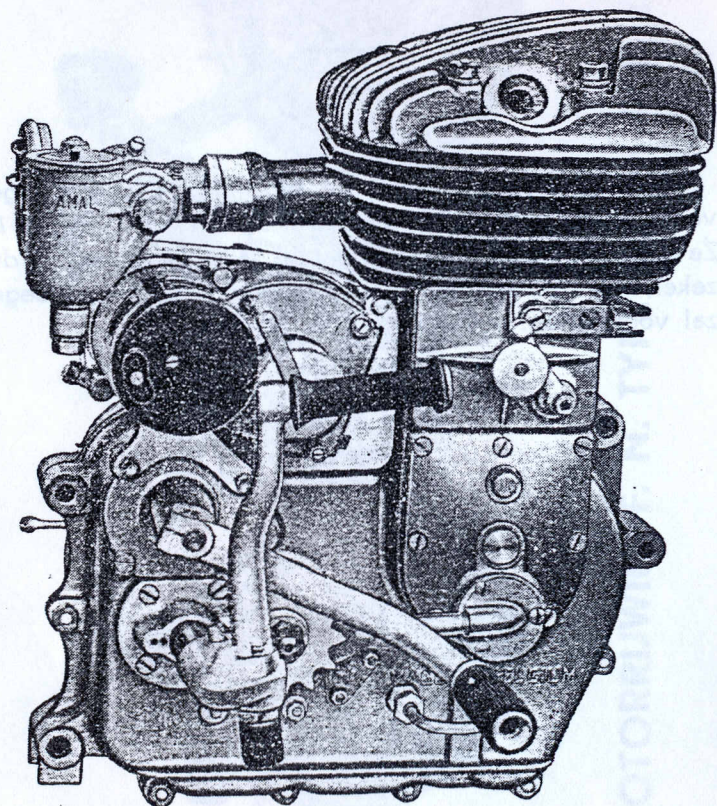
450 cc
TYPE XIII
M

A detailed technical illustration of a motorcycle, showing the engine, frame, wheels, and handlebars. The motorcycle is depicted in a side profile, facing right. The illustration is rendered in a high-contrast, black and white style, typical of technical manuals. The motorcycle is set against a dark, circular background that features a large, stylized 'FN' logo. The 'F' and 'N' are large and bold, with the 'M' integrated into the design. The overall composition is dynamic and emphasizes the mechanical nature of the product.

FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES DE GUERRE
S.A.
HERSTAL BELGIQUE

BESCHRIJVING

Het motorrijwiel F. N. XIII M heeft de traditionele blok-motor behouden. In hetzelfde carter vormen de eigenlijke motor, de koppeling en de versnellingsbak één compact geheel, dat goed beschermd is.



MOTORBLOK F. N. XIII M, 450 cc. S.V.

De **motor**, één cilinder, is van het 4 tact type. (Zie blz 34, schema van karakterestieken.)

De **carters** en het deksel van aluminium hebben verticale verbindingsvlakken. De steunplaatsen der kogellagers en lagerplaatsen zijn zuiver uitgelijnd, ten einde zuiver lopende tussen assen te verkrijgen, welke noodzakelijk zijn voor het geruisloos overschakelen der tandwielen.

De **cilinder** uit speciaal gietijzer is voorzien van grote koelribben, een goede afkoeling verzekerend. De aluminium cilinderkop van grote afmeting is op de cilinder bevestigd. De bougie-schacht, voor bougie van 14 mm, is van brons. De verbrandingsruimte, speciaal ontworpen voor maximum rendement, verzekert een volmaakt functioneren der motor.

De **kleppen** over grote lengte in gesmeerde geleiders werkend zijn van het beste staal.

Zij worden bediend door een stoter die zelf zijn beweging van de stootnok ontvangt door middel van een tuimelaar. De regeling der klepspeling wordt bewerkstelligd door afstelling van de lengte der stoter door middel van stelbout met contramoer.

Dit geheel, verborgen achter een deksel, en berekend op snelle afneembaarheid, is zeer toegankelijk.

De **zuiger** van een lichte alliage is voorzien van 2 compressieveren en van 2 olie-schrapveren. De zuigerpen zit vast in de drijfstang en draait in de zuiger.

De **drijfstang** gestampt uit staal van grote weerstand is van het dubbele T model. Het drijfstanglager bestaat uit een ring van brons antiwrijgings materiaal dat door de toelaatbare zeer geringe speling een geruislozer en duurzamer functioneren verzekert dan de gebruikelijke samenstelling met rollen.

De **oliepomp** werkend met tandraden en van grote capaciteit, verdeelt de olie naar de krukas door speciale leidingen en naar andere organen door middel van

spatsmering en oordeelkundig aangebrachte smeergaten.. De gebruikte olie valt op de bodem van het carter waar deze weer door de pomp wordt aangezogen na een zich onder het olieniveau bevindende filter, voorzien van fijn metaalgaas, gepasseerd te zijn. Het carter kan 1.250 cm³ olie bevatten. Het verbruik bedraagt minder dan 100 cm³ per 100 km. Een drukregelaar is in de circulatie aangebracht

Het is aanbevolen, wanneer eene versnelling ingeschakeld is, de motor niet te lang ontkoppeld te laten draaien (b. v. bij een overgang aan het spoor), want in dit geval is de oliepomp niet aangedreven.

De **krukas** bestaat uit 5 delen, zijnde 2 vliegwielen met hun ingeperste cilindrische as en de krukpen. Deze is van het conische type met zekeringmoer.

De **overbrenging** van de motor naar versnellingsbak wordt bewerkstelligd door een, door middel van een spie op de vliegwielas bevestigd, tandwiel hetwelk grijpt in het tandwiel der koppeling.

De **koppeling** welke zich in de linkerzijde der motor bevindt is geplaatst aan het uiteinde der primaire as van de versnellingsbak. Hij bestaat uit 2 platen voorzien van ferodo aangedreven door de naaf. Deze drukken tegen het koppelinghuis, tegen de twee zijden van een stalen plaat en tegen het stuk dat de drukveren draagt, zijnde 4 wrijvingsvlakken. Het geheel werkt in olie, hetgeen een geleidelijk ontkoppelen bewerkstelligt dat met droge koppelingen nooit te bereiken is.

De druk van de platen tegen elkaar wordt bewerkstelligd door een stel cilindrische veren van grote buigzaamheid, welke opgesloten zijn in uithollingen. De bediening geschiedt door middel van een hevel werkend op een kogeldrukklager.

De **versnellingsbak** met 4 versnellingen en een vrije stand, is achter de motor aangebracht en bezit 2 hoofdasen; de primaire as die aangedreven wordt door middel van de koppeling en de secundaire as waarop het voor-

kettingtandwiel bevestigd is dat voor de overbrenging door middel van een ketting naar het achterwiel zorg draagt.

De 4 tandwielen bevestigd op de primaire as zijn steeds in aangrijping met de overeenstemmende tandwielen van de secundaire as. Een tandwiel van iedere versnelling is steeds met zijn as verbonden door middel van gróeven.

Door een grendelsysteem is het mogelijk het andere tandwiel van een der 4 gewenste versnellingscombinaties in te schakelen. Het inschakelen der versnellingen geschiedt door middel van vorkjes welke zich op een gegroefde as verplaatsen welke bediend wordt door de selector.

De **selector**, in een aparte goed toegankelijke ruimte aan de rechterbuitenzijde der motor gelegen, is voorzien van een systeem van palraderen en pallen dat de aandrijfas der vorken in beweging brengt door middel van een getande sector, waarop de grendelinrichting is bevestigd. Een enkelvoudig pedaal dient op zijn beurt om de 4 versnellingen omhoog- of omlaag te schakelen Deze zijn in de navolgende volgorde aangebracht: 1^e versnelling, vrije stand, 2^e versnelling, 3^e versnelling, 4^e versnelling. Bewegen van het pedaal naar boven bewerkstelligt het inschakelen van de eerst volgende hogere versnelling, het neerdrukken van het pedaal bewerkstelligt het inschakelen van de eerstvolgende lagere versnelling.

De **kickstarter** is rechts van de motor en bestaat uit een cranck welke dwars gedraaid kan worden wanneer er geen gebruik van gemaakt wordt. Deze cranck brengt de beweging over door middel van het tandwiel der 1^e versnelling.

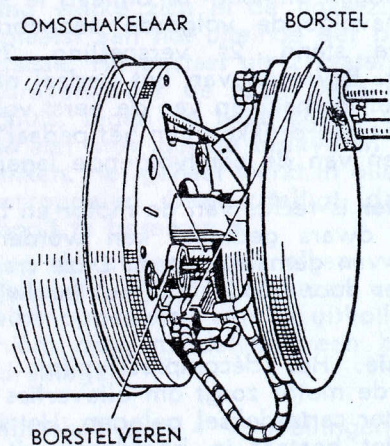
Décompressie. Het décompressiepijpje dat voor de onderdruk in de motor zorgt om olieverlies te vermijden, is in het rechter carterdeksel gelegen. Het is gemakkelijk bereikbaar. Het bestaat in hoofdzaak uit een bronzen schijf, medegenomen door de krukas en die, op het geschikt ogenblik, eene opening bloot maakt welke verbinding geeft naar buiten.

De **carbureteur** met enkele vlotterkamer is aan de cilinderkop bevestigd door een flens en 2 tapeinden en is geheel automatisch. De gasschuif wordt bediend door een draaiend handvat met grote spoed. De luchtschuif die het aanzetten van de motor bij koud weer vergemakkelijkt, wordt gecommandeerd door eene trekstang, op de carbureteur aangebracht.

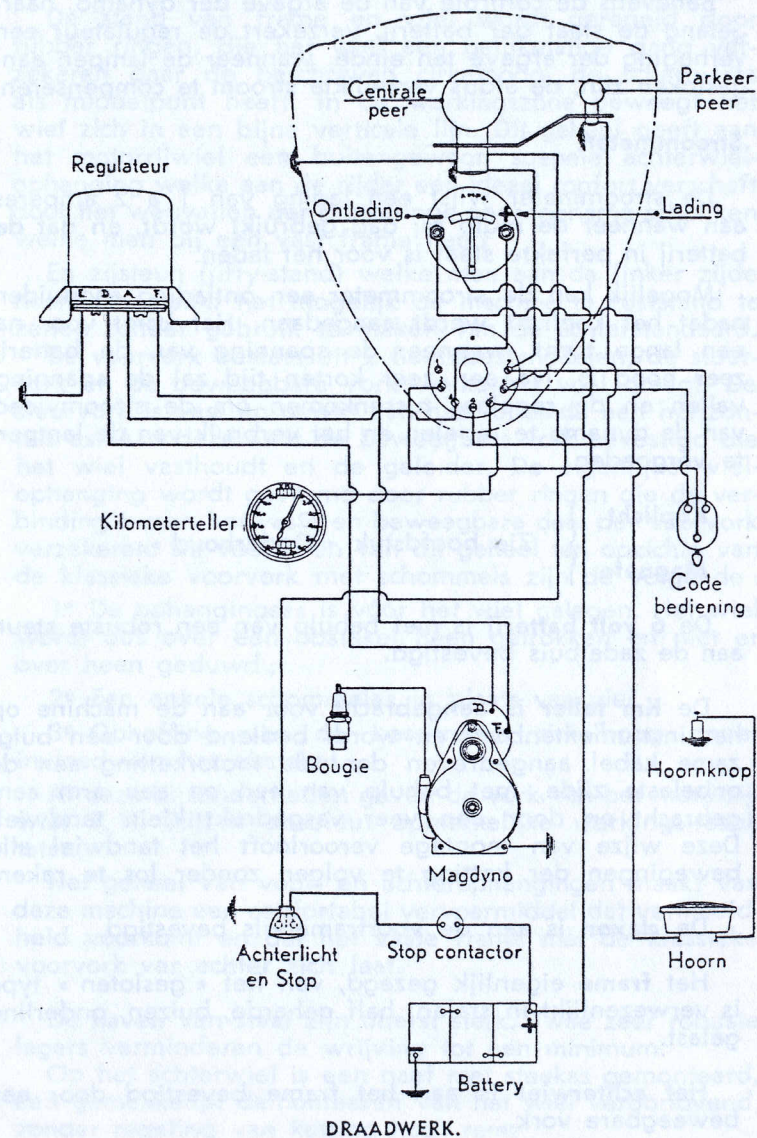
De **dynamo** is van het model in verbinding gebouwd met de voltage reguleteur die de onderbreker bevat. Voltage reguleteur en onderbreker zijn op punt gesteld op de fabriek en hun deksel is verzegeld.

De **reguleteur** is automatisch. Hij regelt het vermogen der dynamo hetwelk verandert naargelang de door de batterij gevraagde lading en den goeden staat dezer laatste.

Bij ontladen batterij is er hoge afgave van de dynamo en, bij goed geladen batterij, is de afgave zeer gering, maar toch voldoende voor het onderhoud der batterij.



Dynamo Model E 3



DRAADWERK.

Benevens de controle van de afgave der dynamo, naargelang de staat der batterij, verzekert de reguleur een verhoging der afgave ten einde, wanneer de lampen aangestoken zijn, de aldus verbruikte stroom te compenseren.

Stroommeter.

De stroommeter wijst een lading van 1 a 2 ampères aan wanneer de moto bij dag gebruikt wordt, en dat de batterij in perfecte staat is voor het laden.

Mogelijk kan de stroommeter een ontlading aanduiden nadat het koplicht wordt aangedaan. Het komt voor na een lange tocht, wanneer de spanning van de batterij zeer hoog is. Na een zeer korten tijd zal de spanning vallen en de regelaar tussenkomen om de stroomvloed van de dynamo te regelen en het verbruik van de lampen te vergoeden.

Koplicht }
Magneto } Zie hoofdstuk « Onderhoud ».

De **6 volt batterij** is met behulp van een robuuste steun aan de zadelbuis bevestigd.

De **Km teller** is aangebracht voor aan de machine op het instrumentenbord en wordt bediend door een buigzame kabel aangedreven door de motorketting aan de onbelaste zijde, met behulp van een op een arm aangebracht en door een veer vasgedrukt klein tandwiel. Deze wijze van montage veroorlooft het tandwiel alle bewegingen der ketting te volgen zonder los te raken.

De **claxon** is aan de voorframebuis bevestigd.

Het **frame** eigenlijk gezegd, van het « gesloten » type is verwezenlijkt in stalen, half geharde, buizen, onderling gelast.

Het **achterwiel** is aan het frame bevestigd door een beweegbare vork.

De stand van frame en wiel wordt geregeld door rubber ringen, die het wiel een gelijkmatige gang verzekeren daar de beschreven cirkelboog, de scharnieras als middelpunt heeft. In de werkingszone beweegt het wiel zich in een bijna verticale lijn. Dit geheel geeft aan het motorrijwiel een buitengewoon soepele achterwielophanging welke aan de rijder een ideaal confort verschaft door het wegvallen der plotselinge onaangename schokken welke men bij een vast frame heeft

En zijsteun (jiffy-stand) welke men aan de linker zijde neerslaat, maakt het mogelijk de machine in ruststand te zetten zonder gebruik te maken van de achterstandaard.

De **voorvork** bestaat uit 2 hoofdbestanddelen, de stuurvork en de beweegbare vork welke het wiel draagt. De stuurvork is vast en omvat aan haar uiteinde een horizontale as. Aan deze as is de beweegbare vork bevestigd die het wiel vasthoudt en de geleider. De eigenlijke wielophanging wordt gevormd door rubber ringen die de verbinding tussen het vaste en beweegbare deel der voorvork verzekeren. De voordelen van dit geheel ten opzichte van de klassieke voorvork met schommels zijn de volgende :

1^e De ophangingsas is vóór het wiel gelegen. Het wiel wordt dus over een obstakel heen getrokken en niet er over heen geduwd ;

2^e Een enkele schommelas in plaats van vier ;

3^e Opheffing van de beschreven cirkelboog onder invloed van het obstakel.

Al deze bijzonderheden geven de vork van het motorrijwiel F. N. XIII M. absoluut opmerkelijke werkingsresultaten.

Het geheel van voor- en achterophangingen maakt van deze machine een confortabel vervoermiddel dat vermoeidheid voorkomt en dat het vaste frame met de klassieke voorvork ver achter zich laat.

De **naven** van staal zijn uiterst sterk. Twee zeer robuuste lagers verminderen de wrijving tot een minimum.

Op het achterwiel is een naaf met steekas gemonteerd, een gemakkelijk demonteeren van het wiel veroorloovend, zonder regeling van ketting noch rem.

De **overbrenging** van de versnellingsbak naar het achterwiel geschiedt door een ketting met rolafstand van 5/8" en breedte van 3/8", ingesloten in een goed beschermende kettingkast.

De **schokbreker** bevindt zich in de achternaaf en bestaat uit 6 rubber blokken die zich in de dikte van het tandwiel bevinden.

Steueringdemper. De rijder kan door middel van deze stuurrem, de sturing van zijn machine naar wens regelen.

Het **stuur** zonder manettes is op de bovenaansluiting van de T buis bestigd. In zekere mate verstelbaar.

Instrumentenbord. Boven de vorkkop, bevindt zich het instrumentenbord met de kilometerteller in het midden, links de ontstekingsbediening.

Zadeltank. De gestroomlijnde zadeltank bezit een vuldop met snelsluiting. Hij heeft een inhoud van ongeveer 15 liter en voedt de carburateur door middel van een kraantje.

Remmen. De remmen met trommels zijn van grote diameter en tegen slijk en water beschermd door schijven die de nok en de bout dragen. De achterrem wordt bediend door een links van de machine aangebracht lang pedaal en in werking gebracht met het voorste gedeelte van de voet. De voorrem wordt gecommandeerd door een met een bowdenkabel verbonden handel rechts van het stuur. De twee rembedieningen kunnen zeer gemakkelijk bijgesteld worden.

De **spatborden** zijn breed en zeer doeltreffend. Het achtergedeelte van het achterspatbord is afneembaar ten einde het uitnemen en het wedermonteren van het wiel met opgepompte band te vergemakkelijken.

De lengte van de machine is 2.200 mm, de maximum hoogte 1.030 mm, en de breedte met het stuur 830 mm.

Het **gereedschap** dat met de machine geleverd wordt bestaat uit:

- 1 gereedschapschakel ;
- 1 doek in molton (600 × 330) ;
- 1 schroevendraaier, lengte 150 mm, type « Perfect » ;
- 3 bandenafnemers, type « Sellerie Belge » ;
- 1 drukmeter voor de banden, type « Dunlop n° C.10-A » ;
- 1 verstelbare sleutel, type « King Dick » ;
- 1 universeel tang, type « Wilkinsons Tools Ltd » ;
- 1 metalen borstel ;
- 1 oliekan, type « Deffet n° 100 » ;
- 1 rol isoleerlint, lengte 5 meter ;
- 1 reparatie-does voor banden « Dunlop R.O-5 » ;
- 1 reserve bougie, type « Champion » J. 8 ;
- 1 centrale peer voor koplamp LUCAS : 6 volts, dubbele gloeidraad 30/30 watts, met bajonet sluiting ;
- 1 parkeer peer voor koplamp LUCAS : 6 volts, 3 watts, bajonet sluiting ;
- 1 peer voor achterlamp MILLER : 6 volts, 3 watts, bajonet sluiting ;
- 1 reserve peer voor kilometerteller : 6 volts, 0,6 watt, buisvormig, type « Philips n° 6828 sluiting BA. 7 S » ;
- 3 afneembare schakels met zekering ;
- 1 rol ijzerdraad, Ø 1 mm, uitgegloeid - gewicht 200 gr ;
- 1 dubbele pijpsleutel van 17 - vierkant van 10 ;
- 1 bougie maat ;
- 1 platte sleutel van 8-10 ;
- 1 platte sleutel van 12-14 ;
- 1 platte sleutel van 17-21 ;
- 1 pijpsleutel voor bougie 21-23 ;
- 1 doorsteekijzer voor pijpsleutel Ø 10 ; lengte 205 ;
- 1 bandenpomp met verbinding ;
- 1 sleutel van 10 voor nastellen der klepstoters ;
- 2 sleutels van 12 voor nastellen der klepstoters ;
- 1 broche voor montage der ketting ;
- 1 pijpsleutel van 14 voor cilinderkop ;
- 1 pijpsleutel van 26 ;
- 2 rubberringen voor achtervering ;
- 1 sproeier voor carburateur.

GEBRUIK VAN HET MOTORRIJWIEL

Aanzetten.

Men verzekere zich ervan dat olie in de motor doch niet boven het teken op het peilstokje en benzine in het reservoir is en de versnellingshefboom in de vrije stand staat. Men opene het benzinekraantje en overtuig zich dat de benzine de carburateur bereikt. Vermijden dat de carburateur te vol wordt en dat de benzine op het carter komt te vallen.) Bij aanzetten met koude motor sluite men de lucht geheel af en brenge de voor-ontsteking op het maximum verlate-ontsteking (trekstangen volledig ingeduwd). Men opene een weinig de gasschuif (draaiende handvat). Vervolgens trappe men krachtig op de kickstarter. De motor moet dan beginnen te draaien. Voor licht-gebouwde rijders wordt het aanslaan vergemakkelijkt door, wanneer de compressie gevoeld wordt, een zeer kort moment van de kleplichter gebruik te maken, doch tegelijkertijd niet op de kickstarter te trappen. De starttrap wordt hierdoor zeer vergemakkelijkt.

Zoodra de motor aangezet is, trekke men de ontstekingstrekstang naar omhoog ten einde de motor de maximum voorontsteking te geven.

Inschakelen der versnellingen.

Wanneer de motor in de vrije stand draait, ontkoppele men geheel waarna men met behulp van de punt van de voet het versnellingspedaal tot het einde van zijn slag naar beneden drukt. Men is dan in de 1^e versnelling. Om te starten, geleidelijk de koppeling loslaten, echter het nodige gas gevend om den motor zijne regime te behouden. Om in de tweede, vervolgens in de derde en dan in de vierde versnelling over te gaan, is het

voldoende, na ontkoppeld te hebben, opnieuw het pedaal dat intussen in zijn rustpositie is teruggekomen, geheel naar boven te trekken. Samenvattend, dus om een direct hogere versnelling in te schakelen moet men het pedaal met de voet naar boven trekken en de omgekeerde beweging maken om een direct lagere versnelling in te schakelen. De vrije stand bevindt zich tussen de 1^e en de 2^e versnelling. Men bereikt deze vanuit de 1^e of 2^e versnelling door met het pedaal een halve slag in de gewenste richting te maken.

Steueringdemper.

Iedere rijder regelt zijn stuur, zoals hem dit het beste voorkomt. Wij kunnen daarom geen bijzondere nastelling aanraden. De wegligging is even goed met ontspannen als vastgezette steeringdemper. In het algemeen geeft men de grootst mogelijke vrijheid aan het stuur bij lage snelheid, vooral op natte wegen. Bij hoge snelheid heeft men de gewoonte de steeringdemper min of meer vast te zetten.

ONDERHOUD

Uitwendig schoonmaken van de motor.

Het schoonmaken van de motor kan geschieden door hem met water of met petroleum te wassen.

Smering van de motor.

De smering van de motor, de versnellingsbak en de verschillende delen van het motorblok geschiedt automatisch. Het is voldoende na te gaan of zich olie in het carter-reservoir bevindt door het peilstokje uit te trekken. Het niveau moet zich bevinden tussen de 2 op het platte gedeelte van het peilstokje gemaakte merktekens wanneer de motor in een horizontale positie is. Het is aanbevolen niet over te gaan tot het vullen van het olie-carter of tot het controleren van het olieniveau wanneer de moto op de achterstandaard staat. De inhoud van het reservoir is 1 1/4 liter. Wanneer het reservoir vol is, bereikt de olie, het bovenste op het peilstokje aangebrachte merkteken, het onderste merkteken komt met een inhoud van 1/2 liter overeen, waaronder men zonder gevaar niet gaan kan. Eveneens moet men vermijden het bovenste teken van het peilstokje te overschrijden. Daar het olie-verbruik zeer gering is, raden wij dringend aan slechts olie van allereerste kwaliteit te gebruiken: S. A. E. 40 in de zomer, S. A. E. 30 in de winter.

Aftappen van de motor.

Het aftappen moet geschieden wanneer de motor nog warm is om het wegvloeien van de olie uit het carter te vergemakkelijken. Het is daartoe voldoende de stop af te nemen die zich onder aan de motor bevindt. Dit aftappen moet een eerste maal geschieden na de eerste 500 km ten einde al de fijne metaal deeltjes te verwijderen, welke zich door het inslijpen in het carter

bevinden. Daarna moet het aftappen een tweede maal, geschieden na 1.000 km en vervolgens alle 1.500 km.

Smeling der ketting.

De ketting moet dikwijls gesmeerd worden wanneer men een abnormale slijtage vermijden wil. Het beste middel daartoe is de ketting af te nemen en zorgvuldig in een petroleum- of benzinebad de wassen. Daarna dompele men ze in een van te voren vloeibaar gemaakt mengsel van olie en graphiet. Op deze wijze blijft de ketting veel langer gesmeerd.

Smeling van de dynamo.

De rollagers zijn met speciaal vet voorzien dat niet hoeft vervangen te worden vooraleer het toestel grondig nagezien wordt.

Inspectie van omschakelaar en borstels.

Alle 6 maanden hoeft het deksel van de schakelaar weggenomen te worden, om gelijktijdig met de borstels nagezien te worden.

De borstels moeten vast tegen de omschakelaar drukken, ze zijn in hun zitting door veren vastgehouden; de borstels moeten gemakkelijk in de borstelhouder glijden, indien ze niet glijden, proper maken met een lap gedrenkt in benzine.

De borstels moeten in hun eersten stand teruggeplaatst worden en goed aan de omschakelaar aangepast zijn.

De versleten borstels hoeven door oorspronkelijke LUCAS Borstels vervangen te worden — deze vervanging zal aan een « Lucas dienst » toevertrouwd worden.

De schakelaar zal dan zorgvuldig nagezien worden om olie en vuilnis te vermijden, het dragvlak moet goed glad zijn. Om schoon te maken, een goed droge lap gebruiken en dien vast tegen de omschakelaar houden terwijl de motor zachtjes met de hand bij middel van de kick-starter aangedreven wordt. (Vooraleer dit werk aan te vangen is het raadzaam de bougie weg te nemen.)

Een vuile schakelaar, draagt kolensporen, en hoeft met en lap gendrenkt in benzine gereinigd te worden.

Vermogen van de dynamo.

De afgave van de dynamo wordt volgens de behoeften van het motorijwiel geregeld en voor normale dienst zal de batterij in goeden staat blijven. Indien U bemerkt dat de lading van de batterij abnormaal wordt of indien zij te zwaar geladen is, gelieve U te wenden tot een « Lucas Dienst » voor het nazien van den regelaar. Verricht dat werk zelf niet.

KOPLICHTEN

Stand van het koplicht.

Het beste middel om aan het koplicht een goede hoogte te geven, een goed platte baan 's nachts uitkiezen en nauwkeurig de verlichte oppervlakte onderzoeken. De stand van het koplicht wordt gewijzigd op de volgende manier: de hechtschroeven losdraaien, het koplicht naar boven of naar onder buigen totdat de lichstraal evenwijdig met de baan gericht staat; na de hechtschroeven op punt gesteld te hebben, vastdraaien.

Vervanging van de lampen.

Wanneer de vervanging van de lampen noodzakelijk wordt, is het van belang niet alleen lampen met dezelfde afmetingen te gebruiken maar vooral met hoog rendement en die bij de parabool van de reflector passen.

Lampen van mindere kwaliteit moeten verwijderd worden om de goede rendement van uw verlichting te behouden.

Uitsluitend de door de koplichtfabrikant aanbevolen lampen, moeten gebruikt worden.

Voor de plaatsing van de voornaamste lamp van het koplicht, is het van belang deze te plaatsen zoals het behoort d.w.z. de kruisinglicht-gloeidraad, boven de centrale gloeidraad. Meestal zijn de lampen « TOP »

(Hoog) op het koper deel gemerkt. In geval van « code » lampen, bestaat er gewoonlijk maar een enkel gepaste stand voor de lamp.

MAGNETO

Onderbreker.

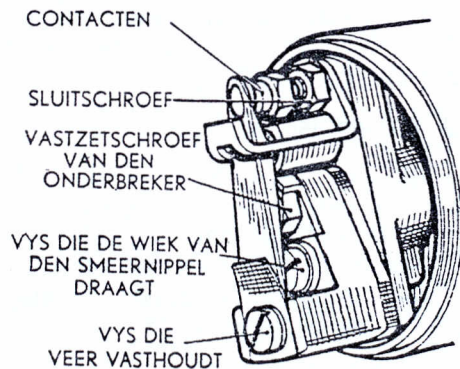
a) Reiniging.

De verroeste contacten kunnen met een fijne carborundum slijpsteen of bij gebrek met fijn schuurpapier gereinigd worden, daarna afdrogen met een lap gedrenkt in benzine.

De onderbrekersveren zullen nagezien worden en roestvrij proper gemaakt. Om gemakkelijk de contacten te bereiken, handelt als volgt, als U na de kuissing, de platinapuntjes regelt.

b) Demontage.

De vastzetschroef losvijzen en de veerarm die het beweegbare contact draagt wegnemen.



Onderbreker "Nokketype"
Vooraanzicht

Wanneer de veerarm teruggeplaatst wordt, goed opletten of het veertje zoals de rondelle vlak onderaan

de hechtmoer geplaatst wordt, de veerboog aan den buitenkant. Zie afbeelding.

Vervolgens de stroompoorklem nazien, zorgvuldig de draadklem met een zachte, droge lap proper maken, zorgen dat het koolstuk gemakkelijk in zijn houder glijdt en het veertje niet onnodig losmaakt. De draadklem weggenomen zijnde, de motor langzaam aandraaien en een lap tegen de koperen band en de zijkanten van de omschakelaarring drukken en zodoende kuissen.

c) Regeling.

De maximum opening van de contactpunten moet 12/1000 duim bedragen, d.w.z., moet overeenkomen met de ijkmaat, gehecht aan de magnetosleutel. De contactpunten alleen regelen wanneer de afstand tussen de punten werkelijk te groot is.

Om de juiste afstand tussen de contactpunten te bekomen, de motor langzamerhand aandraaien totdat de maximum opening bereikt wordt, vervolgens de schroef losdraaien (Zie afbeelding), en de contactvijs met de juiste opening op punt stellen en daarna de sluitschroef vastdraaien.

d) Smering.

Het kamwiel wordt gesmeerd door een wiek in den onderbreker, voegt enige druppels fijne machienolie ieder 8.000 km bij: Om de wiek te bereiken het stuk dat het beweegbare contact draagt wegnemen en de vijs van de wiek losmaken. (Zie afbeelding).

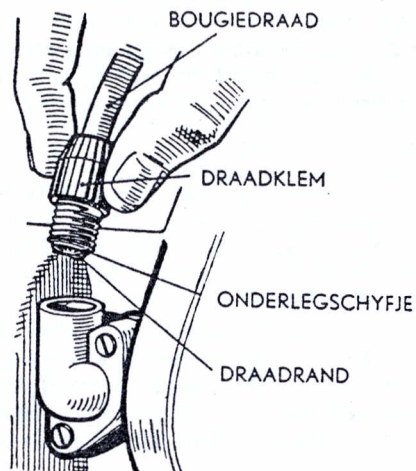
Neemt terzelfdertijd de stoter weg die de onderbrekersveer bedient, en met fijne olie invetten. Om hem terug op zijn plaats te zetten, zorgen dat het klein veertje onmiddellijk onder de vastzetschroef van de onderbreker geplaatst wordt, de veerboog aan den buitenkant.

De rollagers zullen goed met vet voorzien worden en behoeven geen onderhoud tot de toekomstige revisie van het toetstel.

Vernieuwing van de bougiedraad.

Gebruikt bougiedraad van 7 mm.

Het uiteinde blootleggen over een lengte van 3/4 centimeter, de draadklem doorgaan, de metalen onderlegschiifje plaatsen en de draadbaarden platduwen zoals de afbeelding het vermeldt.



Wyze van aanbrengen
van bougiedraad

Kabelleidingen van de uitrusting.

Vooraleer de kabelleidingen aan te raken, is het hoog nodig de positieve poolklem van de batterij uit te schakelen. Maakt daarvoor gebruik van het koperen uiteinde dat zich dichtbij de batterij bevindt.

Dit uiteinde is door een gummi hoedje beschermd, dat absoluut op plaats moet teruggezet worden om kortsluitingen te vermijden.

Deze voorzorg is volstrekt noodzakelijk wanneer aan de schakelaar van het koplicht of aan het bord hoeft te worden gewerkt.

Al de draden zijn naar de schakelaar geleid die met de stroommeter in een klein bord is opgenomen; het bord kan weggenomen worden wanneer men de drie hecht-schroeven losvijst.

De uiteinden van al de kabels zijn herkenbaar door een klein gekleurd mouwtje. Het kabelbord geeft U al de nodige inlichtingen.

Om een verbinding aan de schakelaar te doen, de draad over een centimeter blootleggen, het draaduiteinde draaien, op elkaar vouwen om er een bol van te maken, en dezen in het gaatje van de schroef insteken nadat de puntige hechtvijs weggenomen werd. Deze hechtvijs moet daarna goed vast geplaatst, hetgeen in electriciteit een goede leiding geeft.

Om een verbinding aan de dynamo of aan de spannings-regelaar te doen, de vijzen van de poolklemmen losdraaien en het buiten deksel wegnemen. De ijzeren mouwtjes van iedere draad wegnemen — 2,5 cm van iedere draad in de gaten van het buiten deksel doortrekken — de uiteinden blootleggen over 1 cm — de metalen mouwtjes terugplaatsen — de draad boven de mouwtjes omduwen — ze op hun plaats duwen in hun verbindingen en eindelijk de buiten plaat terugvast-schroeven.

De kabels D. en F. op de dynamo of op de spannings-regelaar mogen niet verwisseld worden. Om dit geval te vermijden, staat de schroef van de dynamopoolklem buiten center en de vijzen die de buiten plaat aan de regelaar vasthouden verschillen in maat.

Smering der niet mechanische delen.

Men gebruike tot dit doel de oliekan die met het gereedschap geleverd wordt. Deze smering moet dikwijls herhaald worden ten einde het vastlopen te vermijden. Deze handeling moet iedere 1.000 km geschieden voor de smeernippel der voorvork.

Smering der bedieningskabels.

De toestand der kabels is van groot belang, zowel voor het soepel functioneren als voor de levensduur van de bowdenkabels. Het is wel bekend dat een slecht onderhouden kabel slechts een rendement van 15 tot 20 % heeft, terwijl dit bij een goed onderhouden kabel 75 tot

80 % bedraagt. Het is dus van het grootste belang dat de kabels en hun omhulsel aanhoudend met olie gedrenkt worden. Te dien einde neme men de kabels met hun omhulsel af en hange deze aan hun uiteinde op. Men giete een weinig warme olie tussen de kabel en het omhulsel, terwijl men tegelijkertijd de kabel in het omhulsel zo lang heen en weer beweegt totdat de olie aan het andere uiteinde begint uit te vloeien. Alleen dan is men zeker van voldoende smering der kabel. Men moet te scherpe bochten in de kabels vermijden daar in dit geval de werking stroef zou worden.

Onderhoud van de batterij.

1^e Batterij droog en rein houden.

2^e Nooit één of ander voorwerp op de geopende batterij leggen (gevaar voor kortsluiting).

3^e Zo dikwijls mogelijk (minstens iedere 4 weken) het niveau van de vloeistof in de cellen controleren.

Dit moet steeds 8 mm boven de platen zijn. Indien nodig het niveau verhogen door bijvoeging van gedistilleerd water.

4^e Slechts chemisch zuiver zuur gebruiken, speciaal bestemd voor batterijen. Nooit zuur bijvoegen in de batterij, behalve om gemorst of verloren gegaan zuur te vervangen en dan nog slechts zuur te gebruiken van dezelfde zuurdichtheid als die van de beoordeelde cel. (Dus eerst het sg. van het zuur in de cel opmeten). Om de verliezen tengevolge van verdamping op te heffen is het slechts noodzakelijk gedistilleerd water bij te voegen.

5^e De batterij is geheel geladen indien een sterke opborreling optreedt gelijkelijk verdeeld over alle cellen, de spanning aan de polen van elke cel 2,6 tot 2,7 volts is en de zuurdichtheid 1,285 (32° Bé op de zuurmeter).

Opmerkingen: De spanning moet opgemeten worden tijdens het laden. Het opmeten van het sg. moet gedaan worden wanneer de zuurhoogte overeenstemt met die genoemd in paragraaf 3. Indien de batterij altijd goed be-

handeld is, kan men uit het sg. van het zuur, zich van de ontladingstoestand van de batterij op de hoogte stellen. Indien zuurmeter aangeeft:

Sg. 1,285 (32° Bé) dan is de batterij volledig geladen;

Sg. 1,25 (29° Bé) dan is de batterij half ontladen;

Sg. 1,21 - 1,23 (25° Bé - 27° Bé) dan is de batterij geheel ontladen.

6^e Wanneer men gedistilleerd water of zuur aan de cellen heeft toegevoegd, moet men het sg. niet opnemen voordat men zekerheid heeft dat één en ander zich goed met het reeds eerder in de cellen aanwezige zuur gemengd heeft. Het beste middel om deze menging te bewerkstelligen is de batterij na toevoeging opnieuw een half uur te laden.

Voorzorgen voor het gebruik in de winter.

Wanneer de motor zeer koud is, moet men deze de tijd geven warm te draaien opdat de olie niet stroopachtig is op het ogenblik dat men wegrijdt.

Winterberging.

Wanneer men gedurende een tamelijk lange tijd het voertuig niet gebruikt, is het gewenst de navolgende voorzorgsmaatregelen te nemen.

De machine op vóór- en achterstandaard plaatsen. De bandenspanning tot de helft terugbrengen. Alle verchromde delen met een dunne laag vaseline invetten. De bowdenkabels smeren. Indien op enkele plaatsen van de voorvork, van het frame of de spatschermen, de moffellak tengevolge van stoten is afgesprongen, moet het blanke metaal gelakt worden ten einde het tegen roesten te beschermen. Dit kan met een kleine kwast en gewone lak geschieden. Van de batterij de aansluitklemmen der kabels losmaken en de batterij van tijd tot tijd bijladen. Wanneer de batterij in ongebruikte toestand moet blijven staan, moet deze eerst geheel geladen worden.

ONDERHOUD - SCHEMA

Iedere 1.000 kilometer.

Dienen gecontroleerd te worden :

- De bandendruk ;
- De bijstelling van de remmen ;
- Het zuurniveau van de batterij ;
- De spanning van de ketting ;
- De zuurdichtheid ;
- De koppelingskabel.

Men smere de ketting, olie de bowdenkabels, al de niet mechanische delen.

Iedere 1.500 kilometer.

De olie uit de motor aftappen.

Iedere 3.000 kilometer.

Behalve de bovenvermelde handelingen :

- De klepspeling controleren ;
- De afstand van de electroden controleren ;
- De afstand van de platinapunten controleren ;
- De platinapuntjes schoonmaken.

Men smere de rollagers der wielen.

Iedere 6.000 kilometer.

Buiten de eerder vermelde handelingen controleer men :

- De isolatie der elektrische kabels ;
 - De toestand der bowden kabels ;
 - De toestand der bougie ;
 - Het vastzitten van al de bouten, moeren, schroeven.
- Men dient eveneens schoon te maken :
- De borstels van de dynamo ;
 - De geluiddemper.

N A S T E L L I N G

Bijstelling van de speling aan de klepstoters.

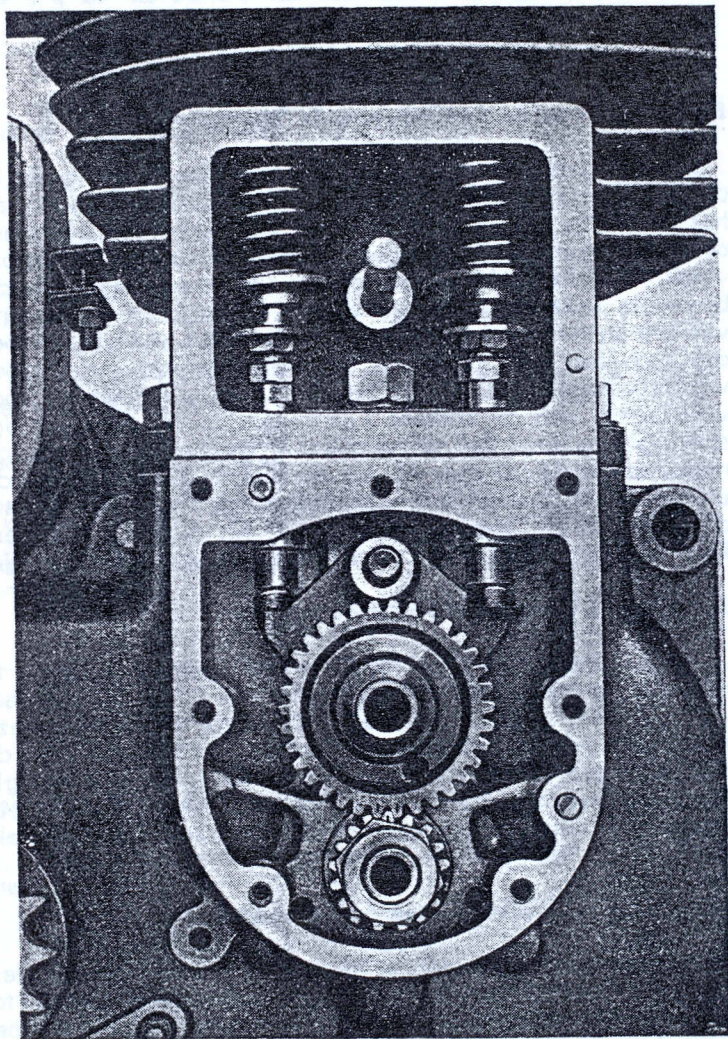
Men plaatse de zuiger op het hoogste dode punt in compressiestand. Men schroef de gekartelde knop van het dekseltje van de klepstoters, die zich recht van het carter en onmiddellijk onder de voet van de cilinder bevindt, los. Het dekseltje afnemen. Op deze wijze zijn de bovenste uiteinden van de stoters bereikbaar. De lengte van de stoters verandert volgens de stand van de schroef die zich aan hun bovenste uiteinde bevindt. De schroef wordt vastgezet door middel van een contraoer. Door verdraaiing van de schroef kan men dus de gehele klepspeling regelen. De te verkiezen speling is bij koude motor ongeveer 0 mm 10 bij de inlaat, 0 mm 15 bij de uitlaat. Door middel van een stalen blad van de geëiste dikte wordt de speling opgemeten, nl. tussen de bovenkant van het tafeltje van de schroef en het tussenstotertje.

De afstand der bougie-electroden.

Deze afstand moet 0 mm 5 bedragen. Om deze te regelen bewerkte men de buitenste — en niet de centraal — elektrode. Men make van de gelegenheid van deze nastelling gebruik om de bougie schoon te maken en de toestand daarvan na te gaan. De isolatie van een bougie die normaal functioneert moet een lichtbruine kleur hebben en niet met koolzwart of verbrande olie bedekt zijn.

Afstand der platinapunten van de onderbreker.

Deze afstand gemeten wanneer de nok van de onderbreker de maximale opening geeft, moet 0 mm 4 tot 0 mm 5 bedragen. Om na te stellen make men de schroef van het vaste contact los en draaie de excentrische schroef. Men moet niet vergeten de contraoer na bij-



KLEPPENBEDIENING.

stelling goed vast te zetten. Men make van deze gelegenheid gebruik om na te zien of de vlakken der contacten schoon zijn en geen sporen van roest vertonen. Indien nodig make men de contacten zuiver met een zeer fijne vijl.

Nastelling van de distributie.

Men neme het deksel rechts van de motor af. De tekens op de inlaat- en uitlaatnok moeten goed met de merken op het aandrijftandwiel overeenkomen als de zuiger zich op het bovenste dode punt bevindt.

De gegevens voor goede nastelling zijn :

Opening inlaat 25° voor het bovenste dode punt ;

Sluiting inlaat 60° na het onderste dode punt ;

Opening uitlaat 76° voor het onderste dode punt ;

Sluiting uitlaat 26° na het bovenste dode punt ;

Enige graden verschil in min of meer hebben geen invloed op de gang van den motor.

Speling aan de inlaatklep 0 mm 10 ;

Speling aan de uitlaatklep 0 mm 15.

Deze speling gemeten bij koude motor.

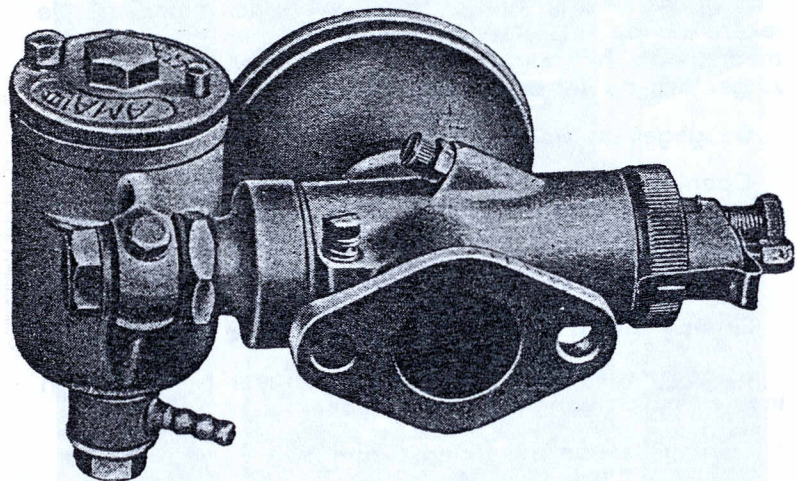
De bovenvermelde afstelling in graden kan ook in mm van de zuigerslag gemeten worden, door de vooropening van de inlaatklep en de nasluiting van de uitlaatklep ten opzichte van het bovenste dode punt van de zuiger op te meten hetgeen het gemakkelijkst te controleren is door het bougiegat of bij afgenomen cilinderkop. Deze afstelling opgegeven in mm is :

Opening inlaatklep 4 1/2 mm voor het bovenste dode punt ;

Sluiting uitlaatklep 4,95 mm na het bovenste dode punt.

Nastelling van de carburateur.

Ø Mengkamer	...	...	...	...	25,4
Schuif	...	...	...	...	6/5
Sproeier	...	...	...	...	130
Naald	in	middenpositie.			



CARBURATEUR.

Nastelling der carburateurbedieningen.

Deze nastelling geschiedt door de regelschroef op de carburateur. Men make hiertoe de contra-moer los en regele de lengte der kabel op dusdanige wijze dat :

Een complete draai van het gashandel overeenkomt met een volkomen geopende gasschuif, dwz. dat ze geheel boven in de mengkamer getrokken is.

Men vergeete niet de contra-moeren van de stelschroef weer vast te zetten.

De carburateur bezit eveneens een regeling van de gasschuif door nastelling van de stand van het ralenti.

Deze bout en zijn contra-moer bevinden zich bovenaan in het midden van het carburateurlichaam.

Nastelling van het ralenti.

Men draaie tegelijkertijd aan de stuitschroef van de gasschuif welke de sluiting van deze bepaalt en aan de luchtschroef welke het mengsel van het ralenti regelt. Deze laatste schroef bevindt zich aan dezelfde zijde als de stuitschroef doch een weinig naar voren. Men gaat dus als volgt te werk. Men verminderde zoveel mogelijk de snelheid van de motor door de stuitschroef losser te draaien en het gashandel naar voren te duwen. Men schroefte de luchtschroef losser of vaster ten einde het goede mengsel te verkrijgen. Men draaie de stuitschroef van het ralenti nog losser om deze snelheid te verminderen. Men zoeke opnieuw de beste nastelling door aan de luchtschroef te draaien en zo verder. Wanneer men goede nastelling verkregen heeft kan men de contra-moer van de stuitschroef vastzetten en men verzekere zich ervan, dat het mengsel van het ralenti correct is. Dit kan men als volgt vaststellen :

Men late de motor vrij draaien en helle de machine naar links, waardoor de vlotterkamer hoger komt te liggen als het carburateurlichaam. Men verkrijgt op deze wijze een iets rijkere nastelling, de snelheid van de motor neemt af en deze loopt met schokken ;

Men helle vervolgens de machine naar rechts om een armer mengsel te verkrijgen. De snelheid van de motor vermindert eveneens en de carburateur vertoont een neiging tot niezen.

De nastelling van het ralenti moet met na-ontsteking geschieden na er zich van verzekerd te hebben dat de speling aan de kleppen correct is en dat geen lucht door de pakking van de carburateur flens binnendringt.

Nastelling van de koppelingskabel.

De nastelling der koppeling geschiedt door het van draad voorziene hulsje dat de bowdenkabel aan zijn onderste gedeelte vasthoudt losser of vaster te draaien.

Deze nastelling moet zo uitgevoerd worden dat men, gemeten aan de kabel, een kleine speling van 1 tot 2 mm bemerken moet, wanneer het handel in zijn rustpositie is (ingekoppeld).

Deze voorzorgsmaatregel heeft ten doel om te vermijden dat door een te strakke nastelling van de koppelingkabel, de koppeling niet in haar normale positie « ingekoppeld » kan komen, waardoor gevaar van slippen zou ontstaan. Wanneer deze nastelling beëindigd is, zette men de contraoer van het van draad voorziene hulsje zorgvuldig vast.

Kettingspanning.

Een te strak gespannen ketting geeft aanleiding tot te veel krachtverlies en doet de assen verslijten. Zij moet evenmin te los zijn, aangezien zij daardoor tegen het frame zou slaan en spoedig zou verslijten.

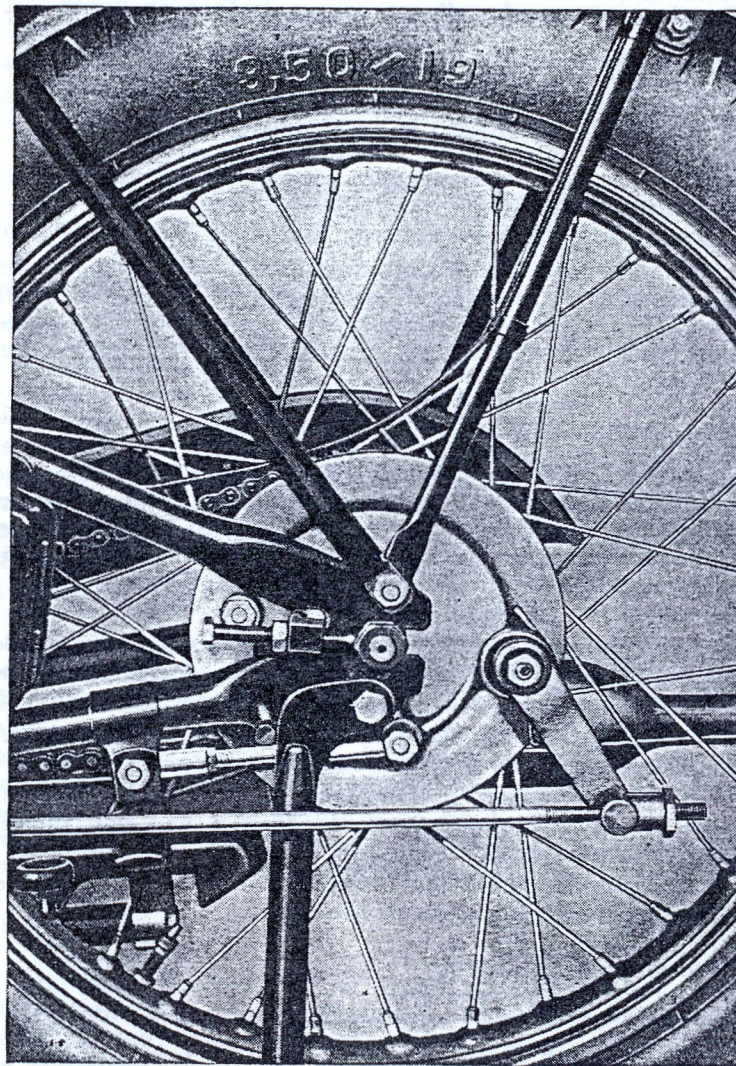
De nastelling geschiedt als volgt: de wielmoeren losmaken en dan lichtjes de kettingspanners losdraaien. Vervolgens zette men de machine goed recht op hare beide wielen en verzekere zich dat dezen wel in één lijn komen te liggen, hetzij op zicht, hetzij door middel van een lat die de voor- en achterband op twee punten moet raken.

Bandendruk.

De druk der banden moet zijn zoals aangegeven is in onderstaand overzicht. Een te lage druk geeft aanleiding tot krachtverlies en doet de banden spoediger verslijten, terwijl een te hoge druk nadelig op de machine-organen inwerkt en het confort vermindert.

Diverse inlichtingen.

Achterkettingtandwiel 31 tanden. Velgen $19 \times 2,5$. Banden $26 \times 3,5$. Omtrek van den band 2 m 10. Bandendruk in kg/cm^2 : voorwiel 1,25; achterwiel 1,75.



REGLAGE DE TENSION DE LA CHAINE.

Overbrengingsverhouding.

Voortandwiel	13
Overbrenging in 4 ^e versnelling ...	4,84
Km/u bij 1.000 t.m. in 4 ^e versnelling	25,6

HET FRAME GEDEELTE

Reservoir : inhoud ongeveer 15 liter.

Het reservoir kan slechts afgenomen worden nadat het is afgepast en nadat de zadelzitting van hare fundatie werd losgemaakt. Vervolgens de 2 bouten onder de zadelsteun losnemen en daarna afnemen door haar naar voren te bewegen.

Ketting.

Wanneer men de ketting gedemonteerd heeft, moet het wedermonteren gebeuren met in acht neming dat de afneembare schakel, met het zekerheidschijfje aan den buitenkant, dusdanig aangebracht worde dat zijn open zijde naar achter, in de draairichting der ketting, kome te liggen.

Ten einde de twee kettinguiteinden weer aan elkander te bevestigen, make men gebruik der broche voor montage der ketting welke zich bij het gereedschap bevindt.

Plaats de ketting afsnit op het achtertandwiel en druk, van buiten af, de broche door de eind.

Draai vervolgens het wiel ten einde de broche naar een plaats te brengen waar de schakel van den binnenkant kan aangebracht worden.

Vervolgens de broche uitduwen door, langs achter, de afneembare schakel aan te brengen.

Demontage achterwiel.

De verrichtingen doen zich in de volgende orde :

- Zet de machine op de achterstandaard ;
- Maak het beweegbaar gedeelte van het spatbord los ;

- Maak de centrale as los, zonder deze uit te nemen ;
- Demonteer de 3 menemer-assen (met vierkante kop) ;
- Trek de centrale as geheel uit ;
- Het wiel komt dan los.

Tot het wedermonteren gaat men op tegenovergestelde manier te werk.

Demontage voorwiel.

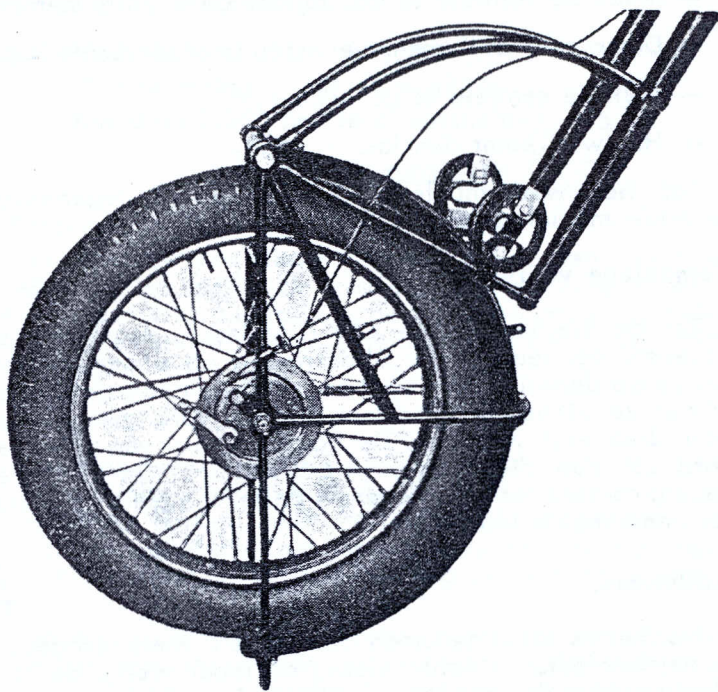
Zet de machine op de achterstandaard, demonteer de bovenste pennen die de rubberringen op plaats houden, hef ze op derwijze dat zij uit hunne stiften komen, en verwijder ze uitwaarts. Men laat dan de vork geheel rond haar draaipunt wentelen. De voorste steun van het spatbord zal dan dienst doen van standaard. De wielassen lossen, de rem losmaken evenals de reactie-plaat : het wiel zal gemakkelijk uitkomen.

Achterrem.

Na het wiel uitgenomen te hebben zoals aangeduid in het hoofdstuk « Achterwiel », de moer welke de remplaat vasthoudt losmaken evenals de remstang en de reactie-hefboompjes. Men kan dan de remtrommel afnemen. Met de moer af te nemen die zich in het midden der aluminium plaat bevindt, kan men deze laatste afnemen die aan hare binnenzijde de bout, de nok, de segmenten en hun veeren draagt. Deze delen kunnen vervolgens gemakkelijk gedemonteerd worden.

Voorrem.

Het wiel uitnemen, de as ervan op haar twee platte uiteinden in een schroef klemmen. — De moer losdraaien welke de remplaat vasthoudt. — Deze remplaat afnemen die aan haar binnenzijde de bout, de nok, de segmenten en hun veren draagt. — Deze delen kunnen vervolgens gemakkelijk gedemonteerd worden.



DEMONTAGE VOORWIEL.

Rollagers.

Wanneer het wiel en de remplaat uitgenomen zijn, schroef men de van draad voorziene ringen los, die de viltringen vasthouden, benevens de contraoer en de vastzetmoer van de as. Daarna neme men de rollagers uit. Wanneer één der rollagers is uitgenomen is het gemakkelijk de gehele as uit te trekken.

De schokbreker.

De schokbreker zit in het tandwiel. Om deze te demonteren kan men volstaan met de dekplaat af te nemen. De plaat die de rubbers vasthoudt komt dan bloot. De rubbers kunnen hierna gemakkelijk uit genomen worden.

Bij het terugmonteren der rubbers geve men acht op de positie der excentriek van de materie tegenover de draairichting van het wiel. De bout moet voor de rubbermassa doorgaan wanneer het wiel draait in de richting van de gang op de baan.

STORINGEN EN REDMIDDELEN
1° BATTERIJ - DYNAMO EN REGELAAR

STORINGEN EN REDMIDDELEN
2° STROOMLOOP VAN DE VERLICHTING

STORINGEN	OORZAKEN	REDMIDDELEN
Weinig geladen batterij. (Kan aange- wezen worden door en zwakke of pinkende verlichting.)	De dynamo laadt niet — de stroommeter wijst geen lading aan, de motor over dag zonder licht rijdend. OORZAAK : afgesneden of losgegane verbindingen in de stroomloop van de dynamo, of regelaar die onregelmatig werkt.	De massa en ladingstroom- lopen nazien — de ver- bindingen vastmaken of de afgesneden draden vervangen, de batterijverbindingen speciaal nazien. Indien de stor- ringen blijven duren zich tot een Lucas dienst wenden.
	Vuile of vettige omschakelaar.	Proper maken met een lap ge- drenkt in benzine.
	Dynamo met te zwakke of afwisselende afgave door de stroommeter aangewezen gedurende het gebruik van het motorrijwiel, motor in volle actie : veroorzaakt door.	
	Vettige omschakelaar of borstels.	Proper maken met een lap ge- drenkt in benzine.
	Versleten, niet perfekt op de omschakelaar wrijvende, of niet passende borstels.	De versleten borstels ver- vangen, zorgen dat de borstels goed aan de omschakelaar aangepast zijn, van oorsprong borstels plaatsen.
	Niet werkende regelaar.	Laat de uitrusting door een Lucas dienst nazien.
	In de stroomloop van de dy- namo losgekomen of losge- broken verbindingen.	De kabels van de dynamo na- zien; de verbindingen vaster draaien, de stukgebroken vervangen, de batterij ver- bindingen controleren.
Overgeladen batterij aan- gewezen door lampen die verbranden of door de ver- plichting van steeds gedistil- leerd water bij te voegen	Dynamo geeft een groot ver- mogen (Hoger dan 1 à 2 ampères) aangewezen door de stroommeter, de machine zonder licht rijdend, veroor- zaakt door :	
	Regelaar niet regelmatig werkend.	Uitrusting laten nazien door en Lucas dienst.

Indien U na de bonvenstaande raadgevingen gevolgd te hebben nog geen voldoening hebt bekomen, laat dynamo en regelaar door een « Lucas Dienst » nazien.

STORINGEN	OORZAKEN	REDMIDDELEN
Tekort aan verlichting.	a) Een der lampen gaat niet aan.	a) De lamp onderzoeken, ge- beurlijk vervangen.
	b) Geen van de lampen gaat aan.	b) De staat van lading van de batterij nazien. Deze her- laden door een langen tocht bij dag te doen ofwel in ene daartoe gestelde werkplaats.
Flauwe verlichting.	c) Geschonden kabel of slechte verbindingen.	c) De kabel vervangen of de verbindingen vastdraaien.
	a) Onvoldoende verlichting van het koplicht.	a) De staat van lading van de batterij nazien, herladen indien nodig.
Onregelmatige verlichting.	b) Lampen buiten hun para- bool.	b) Het indraaien van de lamp nazien. Nazien of de lamp op haar licht-brandpunt staat. (Wanneer lampen zonder code gebruikt worden.)
	a) De lampen gaan aan wan- neer het contact gedraaid wordt, maar gaan stilaan uit.	a) De staat van lading van de batterij nazien, deze her- laden indien nodig.
	b) De verlichtingssterkte wis- selt af volgens de snelheid van de motor.	b) De staat van de batterij nazien, herladen indien nodig.
	c) Pinkende verlichting.	c) De draadverbindingen na- zien.
	d) Slechte massa aan het kop- licht of aan de reflector.	d) De verbindingen vast- draaien, de defekte kabel ver- vangen of ervoor zorgen dat het knijpertje van de massa een goede verbinding met de re- flector geeft.
	e) Slechte massa aan de bat- terij. - De kabel van de ne- gatieve poolklem moet goed zuiver aan een metalen deel van het motorrijwiel verbonden worden.	e) De verbindingen vast- draaien en de defekte kabels vervangen.
f) Uitgedroogde batterij. Het zuurgehalte met een hy- drometer opnemen, als het peil- hoogte bereikt is en als, na een wandeling, een keurig geme- gelde vloeistof bekomen werd. De aanwijzing 1.250 - half ge- laden batterij; en 1.210 - gans ontladen batterij.	f) De machine zal een lange tocht bij dag ondernemen of- wel de batterij aan een onaf- hankelijke bron verbinden.	

STORINGEN EN REDMIDDELEN

3° ONTSTEKINGSOMLOOP VAN DE MOTOR

STORINGEN	OORZAKEN	REDMIDDELEN
Ontsteking geeft niet.	a) Motor geeft geen geluid.	a) Nazien of alles in orde is voor het starten, benzinekraan open, enz.
	b) Bougie geeft vonken.	b) De bougie wegnemen en ze tegen de cilinderkop aanhouden. Indien de bougie vonken geeft terwijl de motor langzamerhand draait is de magneto in orde. Nazien of de motor in orde is en de ontstekingsregeling nazien.
	c) Bougie geeft geen vonk.	c) Indien de bougie geen vonk geeft (b) de bougiekabel losmaken langs de kant van de bougie en tegen een metalen stuk van de motor aanhouden op een afstand van 1/8 duim (circa 3 mm). Indien er een vonk ontstaat, is de bougie defekt. Indien er geen vonk ontstaat, de van de bougie hoogspanningskabel vervangen en een nieuwe proef nemen.
	d) De kabel van hoge spanning geeft geen vonk.	d) Losgeregelde onderbreker of vuile platinapuntjes. — Vuile of buiten dienst borstels. — Bevuilde omschakelaarring.
Ontsteking happert.		<p>Oplossen gelijk hierboven vermeld.</p> <p>Handelt zoals voor hogere paragrafen b) en c) om de motordefekten te verwijderen: defekt van hoogspanningskabel en bougie. De magneto nazien zoals hoger vermeld.</p>