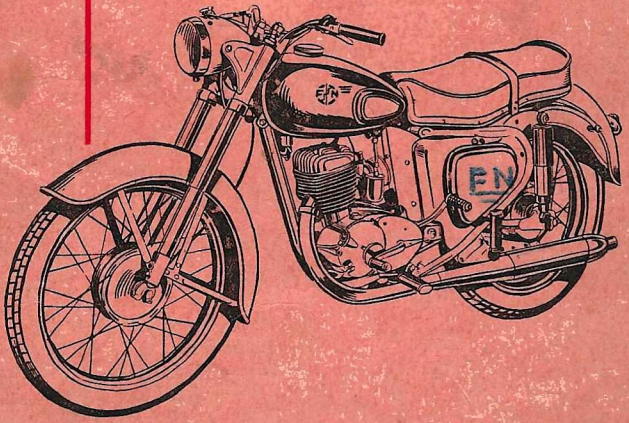
BEHANDELINGS-VOORSCHRIFTEN

VOOR HET

MOTORRIJWIEL

200 cc - 2 Takt



0.6

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE, S. A.
HERSTAL-BELGIË

VOORWOORD

Het is ons aangenaam, U dank te zeggen voor het bewijs van vertrouwen, dat U ons heeft gegeven door de aanschaffing van ons nieuwe model : de F. N. 2 takt 200 cc.

Met de grootste zorg ontworpen en verwezenlijkt, heeft deze jongstgeborene van ons fabrikaat zich gedurende de proefnemingen, waaraan deze is onderworpen, zo schitterend gehouden, dat wij overtuigd zijn, dat zij U de grootst mogelijke voldoening zal schenken.

Het rendement en de praktische resultaten van een motorrijwiel hangen voor een belangrijk gedeelte af, van de wijze, waarop dit wordt behandeld en van de verzorging die het ontvangt. Ten einde U hierbij behulpzaam te zijn, hebben wij dit boekje uitgegeven : ge zult hierin raadgevingen vinden, betreffende de beste wijze, om Uw machine te gebruiken, benevens de omschrijving van enige eenvoudige en nuttige werkzaamheden, die gij in Uw eigen belang stipt moet uitvoeren.

Wanneer gij ook slechts de geringste moeilijkheid ondervindt, aarzelt dan niet om de hulp in te roepen van Uw F. N. agent, die zijn kennis en zijn inrichting ter Uwer beschikking zal stellen en zo nodig de werkzaamheden zal uitvoeren, die speciaal gereedschap vereisen. Wendt U ook tot Uw F. N. agent voor de aanschaffing van wisselstukken : alleen deze bezit de originele onderdelen, die U volledige garantie geven.

Vóór Uw eerste rit moet U zich vertrouwd maken met de ligging en de bereikbaarheid der verschillende bedieningsorganen opdat de bewegingen U eigen zouden zijn en Uw reflex zeer vlug.

Vóór het vertrek controleert U :

1. het brandstofpeil;
2. de luchtdruk in de banden.

BRANDSTOF EN OLIE.

Er bestaan tal van olie- en benzinemerken op de markt.

Nochtans, en niettegenstaande hun hogere prijs, hebt U er alle belang bij, slechts degelijke en befaamde merken te gebruiken.

BANDEN.

Denk er om dat juist gepompte banden langer meegaan en het maximum aan confort verschaffen.

1. — HET STARTEN

KOUDE MOTOR :

1. Open het benzine-kraantje, sluit de luchtklep aan de carburator.

2. « Verzuip » lichtjes de carburator door het knopje op het vlotterkamerdeksel in te drukken, nadat U de gashandle afgesloten hebt om te vermijden dat de brandstof in het carter zou vloeien; geef enkele kickstoten terwijl de gashandle geopend is om rijk mengsel in de cylinder te zuigen.

3. Zet het contact op (stand IGN./CH.).

4. Open het gas ongeveer 1/4. Geef een krachtige kick-stoot over de ganse slag van het kick-pedaal en de motor slaat aan.

Gezien het nodig is dat de carterwanden vlug de bedrijfstemperatuur bereiken opdat de smering in goede voorwaarden zou geschieden en de schadelijke gevolgen van condensatie (bijzonder 's Winters) zouden vermeden worden, moet men de motor op een normaal vlug toerental laten draaien in plaats van hem langzaam stationnair draaiend te laten opwarmen.

WARME MOTOR :

U gaat te werk als hierboven, maar slechts **zeer licht « verzuipen »** en de luchtklep aan de carburator niet sluiten.

HET VERTREKKEN.

Open de luchtklep zodra de motor lauw is en neem plaats op het zadel.

1. Ontkoppel volledig.
2. Haal de voetschakelaar over in eerste versnelling (helemaal boven).
3. Koppel geleidelijk terwijl U zachtjes gas bijgeeft.

De machine begint te rollen.

2. — DE VERSNELLINGEN

Om naar een hogere versnelling over te schakelen :

1. Doe de motor sneller lopen om de machine te lanceren;
2. Sluit het gas af;
3. Ontkoppel en duw terzelfdertijd de voetschakelaar in tweede versnelling (helemaal naar beneden);
4. Koppel en geef gas.

Doe hetzelfde om van tweede naar derde te schakelen (Duw de voetschakelaar weer helemaal naar beneden).

Om naar een lagere versnelling te schakelen :

1. Sluit het gas af;
2. Ontkoppel volledig;

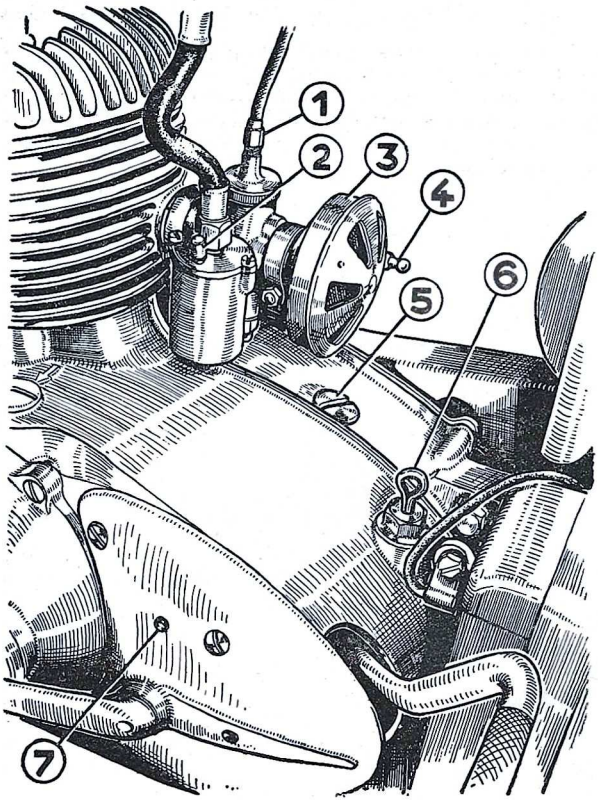


Fig. 1. — CARBURATOR EN VERSNELLINGSBAKDOP.

1. Hulsverlenger van de gaskabel.
2. Tippelaar.
3. Luchtfilter.
4. Luchtklephefboompje.
5. Bevestigingsdop van de versnellingsgrendel.
6. Peillatje en olie-vuldop.
7. Aanwijzer van het dode punt (of eerste versnelling).

3. Haal de voetschakelaar helemaal naar boven om de lagere versnelling in te schakelen; koppel **geleidelijk.**

Tracht deze bewegingen bijna gelijktijdig uit te voeren, zonder aarzelen, zonder geweld, met kalmte.

Bij langere stilstanden (lichtsignalen, stremming in het verkeer) gebruik onmiddellijk het dode punt (neutraal) in plaats van onnodig het koppelingsmechanisme abnormaal af te matten.

3. — DE BEHANDELING VAN DE MOTOR

HET INRIJDEN.

Met een nieuwe of pas vernieuwde motor is het voorzichtig met « reserve » te rijden, het is te zeggen, niet meer dan de helft gas te gebruiken en dit gedurende de eerste vijfhonderd kilometer ongeveer.

Maak oordeelkundig gebruik van de versnellingen : laat de motor niet te langzaam draaien in direkte aandrijving (tegen een helling bvb.) en niet te snel in eerste of tweede.

Gedurende de volgende 500 Km. het gashandle slechts voor 3/4 openen.

Gedurende het inrijden mag men van de motor slechts geleidelijk opgevoerde en langere inspanningen verlangen ten einde met geduld te bekomen dat de wrijvende delen mooi effen op elkaar zouden gaan dragen.

In 't kort :

Van 0 tot 500 Km. : regelmatig tempo, zonder de 50 Km. per uur te overschrijden op effen weg met het gas half open.

Van 500 tot 1.000 Km. : de kruissnelheid verhogen zonder de 60 Km. per uur te overschrijden met het gas 3/4 open.

Na 1.000 Km. : vrij tempo, maar steeds progressief.

HET VERGASSEN.

De gebruikte carburator is volledig automatisch en vereist geen regeling door de klant uit te voeren; het volstaat de luchtklep **tijdelijk** te sluiten om de motor te starten wanneer hij koud is.

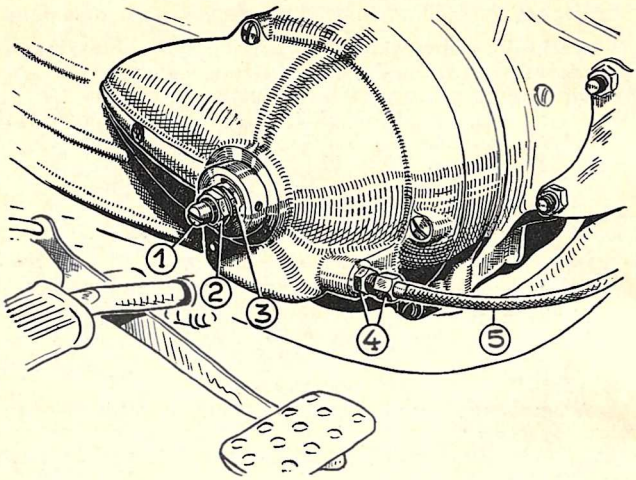


Fig. 2. — KOPPELING

1. Bedieningsstaaf der koppeling.
2. Tegenmoer.
3. Moer.
4. Hulsverlenger met moer.
5. Ontkoppelingskabel.

4. — HET REMMEN

Het beste en meest doeltreffende remmen, welke ook de toestand van het wegdek zij, bestaat erin gelijktijdig de twee remmen te gebruiken zonder de wielen te blokkeren.

Op modderachtig terrein, op nat asfalt, sneeuw en ijzel, grint, zand en zo meer, zult U met zachtheid van de remmen gebruik maken.

OM TE VERTRAGEN :

Gas verminderen en remmen.

OM TE STOPPEN :

1. Gas afsluiten;
2. Ontkoppelen en zo nodig remmen;
3. Zodra de machine stilstaat, de voetschakelaar op het dode punt schakelen. Om dit te doen : de eerste versnelling inschakelen en daarna de schakelaar een korte slag naar beneden te duwen;
4. Het contact afsluiten;
5. **Het benzine-kraantje sluiten.**

Nooit de voetschakelaar forceren. Indien U een abnormale weerstand voelt moet U de moto even voor- en achteruit duwen : enkele centimeters aan het wiel volstaan om deze weerstand te doen ophouden.

BESCHRIJVING VAN DE F. N. BLOC-MOTOR 200 CC.

De bloc-motor 200 cc. bestaat uit twee essentiële delen : de motor en de versnellingsbak.

Van buitenuit gezien omvat de motor een gietijzeren cylinder voorzien van koelribben, een cylinderkop en een aluminiumen carter.

Binnenin bevinden zich drie bewegende delen : de zuiger die zich in de cylinder beweegt, de zuigerstang die de zuiger met de krukas verbindt en de krukas die op twee kogellagers in het carter draait.

Op de uiteinden van de krukas zitten, rechts, het tandwiel dat de versnellingsbak en de koppeling in beweging moet brengen, en links de alternator, die de nodige stroom levert voor het licht en voor het opwekken van de vonk die het gasmengsel in de cylinder tot ontploffing moet brengen.

De versnellingsbak ligt achter de krukas in een **afzonderlijk** carter en omvat twee assen : de hoofdas en de secundaire as waarop drie stellen tandwielen altijd in doorverbinding staan.

Door middel van de voetschakelaar en het ingesloten mechanisme, glijden de onder elkaar verbonden schuiftandwielen zijdelings over de assen. De standen die ze kunnen innemen geven drie verschillende verhoudingen

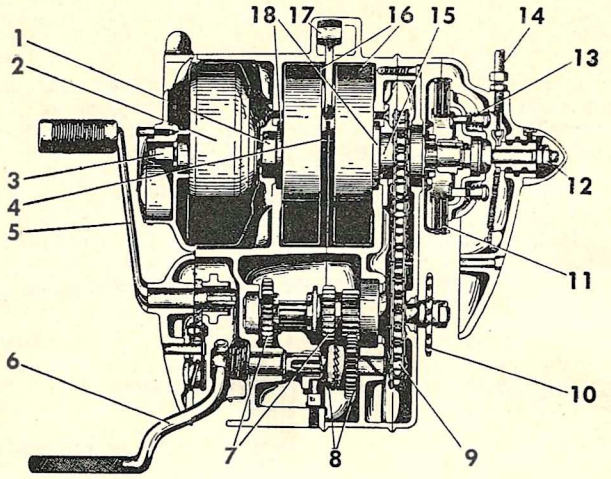


Fig. 3.

1. Sluitring met veer, dichting 1 lip.
2. Miller-alternator.
3. Nok van de onderbreker.
4. Astap op 34 naalden van 3 × 17,8.
5. Voetschakelaar.
6. Kick-starter-hefboom.
7. Assen en tandwielen in behandeld chroomnikkel-staal.
8. Startmechanisme.
9. Primaire ketting 1/2 × 3/16.
10. Tandwiel der achterketting.
11. Droge koppeling met twee gevormde platen en drie stalen.
12. Regeling der koppelingsbediening.
13. Kopelingsveren.
14. Ontkoppelingskabel.
15. Sluitring met dubbele lippen.
16. Gesmede krukwangen in 1/2 hard staal.
17. Gesmede zuigerstang in chroomnikkel-staal.
18. Kogellagers.

en een dood punt. Elk van deze standen wordt verzegeld door een spil met veer.

Om schokken te voorkommen bij het overschakelen van de versnellingen en om het vertrekken progressief te doen geschieden werd een koppeling aangebracht tussen het tandwiel der primaire ketting en de krukas. Deze koppeling bestaat uit drie metalen platen waartussen twee platen in gevormde stof zitten. Zij worden door zes veren tegen elkaar gedrukt, zolang de berijder ze niet van elkaar verwijdert door middel van het koppelingshandvat. Wanneer de platen van elkaar verwijderd zijn is de verbinding tussen de motor en de versnellingsbak verbroken.

Het kiezen van de versnelling geschikt voor de weg die men berijdt, geschiedt door de VOETSCHAKELAAR, een klein mechanisme, waarmee men, bij een minimum van oplettendheid de onmiddellijk hogere of lagere versnelling kan inschakelen zonder risico een verkeerde beweging uit te voeren.

5. — SMERING

MOTOR.

De motor, met zuiger zonder deflector, wordt automatisch gesmeerd door de mengeling van olie bij de benzine.

OLIE.

De keuze van olie is belangrijk.
Gebruik uitsluitend kwaliteitsolie SAE 50.

A. — **Mengsel met veel olie.**

1 liter olie voor 15 liter benzine of
1/3 liter olie voor 5 liter benzine.

Dit mengsel zal gebruikt worden gedurende de eerste 500 Km. of na de vervanging van de cylinder of de zuiger, bij « rijke » regeling van de carburator.

B. — **Normaal mengsel.**

1 liter olie voor 20 liter benzine of
1/4 liter olie voor 5 liter benzine.

Het normale mengsel zal slechts gebruikt worden na de inrij-periode, bij normale regeling van de carburator.

Gebruik slechts kwaliteitsolie die een volmaakte smering geeft met een minimum van risico dat de zuigerveren gaan kleven en dat de zuiger en de cylinderkop vuil worden.

Wanneer men voorop opgeloste olieen gebruikt moet men zich houden aan de voorschriften van de leveranciers.

VERSNELLINGSBAK.

Gebruik SAE 90 olie. Vul langzaam langs de vulstop die zich achteraan links op de versnellingsbak bevindt. De olie kan licht verwarmd worden opdat hij beter zou vloeien.

Indien U, bij **buitengewoon** koud weder, moeilijkheden ondervindt met het inschakelen der eerste versnelling of indien de kick-slag faalt bij het starten, ledig dan de versnellingsbak en vul opnieuw met motorolie SAE 50 tot 60.

Het maximum peil is bereikt wanneer de olie tot aan het bovenste streepje van het gearceerde gedeelte van het peillatje staat; het uiteinde van het peillatje is het minimum.

VORK.

Vereist geen regeling.

Smeer ze om de 1.000 Km. met zeer **vloeibaar** vet. 8 tot 10 keer pompen volstaat voor iedere smeernippel. Gebruik dik olie SAE 140 's zomers of motorolie SAE 50 's winters.

ACHTERVERING.

Het scharnieren van de zwevende achtervork (Luxe model) geschiedt door « Silent-blocs »; aan de twee uiteinden van de hydraulische schokbrekers zijn eveneens rubberringen aangebracht, zodat iedere smering overbodig wordt. Geen enkele zorg moet aan de eigenlijke schokbrekers besteed worden; in geval van onvoldoende werking of olieverlies, Uw dealer raadplegen.

De achtervering van de standard model vereist geen regeling. Smeer alle 1.000 Km. met SAE 140 olie of dun vet.

PRIMAIRE KETTING.

Volledig onder carter en automatisch gesmeerd. Zij vereist niet de minste aandacht.

ACHTERKETTING.

Demonteer om de 10.000 Km. de ketting, was ze zorgvuldig in petroleum, veeg ze af en laat ze drogen. Plaats ze vervolgens in een bakje dat dik, gegraphiteerd vet bevat. Verwarm even gedurende enkele minuten en neem er dan de ketting uit. Laat ze uitdruppelen en afkoelen. Afvegen en monteren.

Om de 1.000 Km. moet U over de ketting strijken met een in olie gedrenkte kwast. In het onderste gedeelte van het kettingcarter (Luxe model) bevindt zich een opening bestemd om het nazicht of de smering der achterketting te vergemakkelijken. Deze opening is afgedicht met een rubberen stop die gemakkelijk kan verwijderd worden.

REGELING VAN DE ACHTERKETTING.

De ketting moet goed gericht en juist gespannen zijn. Een **totale** vrije slag van 35 mm in het midden van het onderste eind van de ketting is behoorlijk wanneer de machine op haar centrale staander rust. Een meer preciese regeling bekomt men als men twee personen op de machine doet plaats nemen wanneer ze op haar wielen staat : de ketting moet dan zo geregeld worden dat ze 15 mm vrije slag heeft. Een te losse ketting slaat en slijt; een te strak gespannen ketting beschadigt de lagers.

De regeling geschiedt door het draaien van de excentrische kettingspanners, terwijl men er op let dat het wiel goed gericht blijft in het frame.

Bij het eventueel opnieuw monteren van de ketting moet de zekering van het kettingslot zo geplaatst worden dat haar opening in de tegenovergestelde richting staat van de draairichting van de ketting.

WIELEN.

Demonteer om de 5.000 Km. de wielen en vul ieder lager met consistentvet.

6. — REGELING EN ONDERHOUD

Het rendement van een tweetact-motor staat in essentiëel verband met zijn properheid en zijn dichtheid.

ONTKOLING.

Om deze kleine motoren toe te laten hun maximum rendement en hun soepelheid te bewaren is het nuttig ze om de 5.000 Km. te ontdoen van de koollaag die vastzit op de wanden van de verbrandingskamer (cylinderkop en zuiger), in de cylindervensters, in de uitlaat, in de knaldemper. Indien U dit werk behoorlijk meent te kunnen uitvoeren, ga dan als volgt te werk :

Verwijder de bougie, schroef de benzineleiding los, alsmede de carburatorklem. Verwijder deze laatste.

Schroef de vier moeren los die de cylinder en de cylinderkop op het carter houden. Verwijder de cylinderkop voorzichtig, dan de 4 cylinderbouten, ten slotte de cylinder. Dek zorgvuldig de opening in het carter toe met een proper linnen opdat er geen vreemde voorwerpen in terecht zouden kunnen komen.

Verwijder dan de koollaag die de zuigerkop en de bodem van de cylinderkop bedekt en die het uitlaatvenster verstopt. In deze opening in de cylinder is de aanwezigheid van een koollaag bijzonder schadelijk voor het rendement.

Na de ontkoling, zorgvuldig met benzine afwassen.

Let er op dat de zuigerveren niet vast zitten in hun groeven; verwijder alle koolafzetting uit die groeven opdat ze goed en vrij zouden kunnen veren. Spoel overvloedig met zuivere benzine. Zuigerveren moeten voorzichtig behandeld worden om het breken te voorkomen. Bemerk dat de palletjes in de groeven de zuigerveren beletten te draaien.

Om terug te monteren : smeer eerst zorgvuldig de zuiger rondom in met vloeibare olie. Indien de zuiger van de zuigerstang werd afgenomen, let er dan op dat,

om hem juist te monteren, de letter E die er bovenop gegraveerd is, naar het uitlaatvenster van de cylinder moet gericht zijn.

Monteer de zuigerpen **juist** zoals U ze er uit genomen hebt.

Plaats een nieuwe pakking alvorens de cylinder op het carter aan te brengen, ten einde een volmaakte dichtheid te bekomen.

De uitlaatbuis en de knaldemper moeten zorgvuldig van alle koolafzetting bevrijd worden daar deze de vrije uitlaat en de afkoeling der gassen hindert.

Bij het monteren : let er op dat alle sluitoppervlakten helemaal zuiver zijn en zonder oneffenheden.

Schroef de moeren geleidelijk aan ten einde de druk op de pakking gelijkmatig te verdelen.

Aarzel niet versleten zuigerveren of waarvan de punten verbrand zijn, te vervangen : het is een essentiële voorwaarde opdat uw motor goed zou renderen.

DICHTHEID BOVENAAN DE MOTOR.

De dichtheid van de twee uiteinden van de cylinder is van het allergrootste belang.

Zij wordt bekomen :

1. Door een losse pakking zoals deze in vezel-karton onder aan de cylinder;

2. Door een pakking in gewapend amiant tussen de draagvlakken van de cylinderkop en de cylinder, die vooreerst goed gereinigd werden.

DICHTHEID AAN DE KRUKAS.

Zij wordt bekomen door twee dichtingen met veren waarvan de sluitringen in synthetisch rubber ongevoelig zijn voor het gasmengsel. Aan de kant van de alternator hebben zij een lip en aan de kant van het tandwiel twee tegenovergestelde lippen. Het monteren en demonteren van deze dichtingen moet zorgvuldig en nauwkeurig geschieden ten einde het doeltreffend dragen op de krukas niet in het gedrang te brengen. Bij het terug monteren : steeds overvloedig met zuivere olie besproeien.

ELECTRISCHE UITRUSTING

De **alternator,** volledig ingesloten, is beschermd tegen water- en oliespatten en vereist slechts een gering onderhoud. Hij bestaat uit een magneet dat rond drie spoelen draait die een wisselstroom opwekken, gelijk aan deze van een magnetisch vliegwiel.

Deze stroom wordt tot gelijkstroom met lage spanning (6 Volt) omgevormd door de gelijkrichter en vervolgens naar volgende toestellen verder geleid :

1. Batterij;
2. Ontstekingspoel (onder de tank geplaatst) om de nodige hoogspanningstroom te bekomen voor de bougie;
3. Lamp en achterlicht;
4. Hoorn.

Volgens de stand van de schakelaar in de lamp bekomt men :

(Off) Contact afgesloten : Sleutel afgenomen, onmogelijk de machine in gang te zetten of het licht te doen branden;

(Ign/Ch) Onsteking en laden : Voor **het rijden overdag** is de ontsteking van de motor verzekerd, alsmede het laden van de batterij op geringe sterkte;

(Head) Groot Licht : Om **'s nachts met groot licht** te rijden, de ontsteking en het licht (de grote lamp in de koplamp en het achter licht) zijn ingeschakeld. (Bij een normaal regime van de motor blijft de lading van de batterij verzekerd.)

(Pilot) Stadlicht : Om **'s nachts in de stad** te rijden, de onsteking en het licht (stadlicht in de koplamp en achterlicht) zijn ingeschakeld;

(Park) Parking : Om **de moto te stallen bij stilstand,** de ontsteking is afgesloten (onmogelijk te starten) maar het stadlicht en het achterlicht zijn ingeschakeld;

(Em/Ign) Emergency : Deze nood-stand wordt slechts gebruikt wanneer de batterij erg ontladen is en de motor niet meer kan gestart worden.

Overdag, starten met de sleutel in de stand **Em/Ign (Emergency),** vervolgens, zodra de motor draait, schakel dan om op **Ign/Ch (Ontsteking en laden).**

Bij nacht en wanneer licht nodig is handel als hierboven en laat Uw motor ter plaatse vlug draaien

gedurende enkele minuten ten einde Uw batterij wat op te wekken. Zonder de motor stil te leggen, schakel dan over naar **pilot** (stadlicht) bij voorkeur, of anders naar **head,** en vertrek.

Nooit rijden in de stand **Emergency** want ongelegen vonken aan de bougie doen de motor overslaan en abnormaal warmen.

Het rode controle-lampje in de lamp **brandt** enkel wanneer de **contactpunten** van de onderbreker **gesloten** zijn. Men moet er dus niet over verwonderd zijn dat, wanneer de motor stilstaat, het lampje niet brandt (dan staan de contactpunten open); even aan de kick raken en het rode licht gaat aan.

Vergeet nooit **bij het stallen, Uw contactsleutel af te trekken,** het is een goede voorzorg tegen diefstal en het beste middel om er zeker van te zijn dat geen vreemde persoon de schakelaar van stand kan veranderen en de batterij volledig uitputten.

ONDERHOUD

De contactpunten van de onderbreker moeten proper gehouden worden en juist afgesteld zijn (0,3 tot 0,4 mm), daar hun oppervlakte zich langzaam oxydeert door de electrische boog. Regelmatig moet men olie en stof van de onderbreker verwijderen gezien dit vuil het oxyderen bevordert.

Uw dealer zal de staat en de regeling der contactpunten nazien. Indien U de batterij hebt moeten demonteren let er dan op, bij het monteren, ze juist te verbinden, het is te zeggen de negatieve pool aan de massa en de positieve pool aan de gelijkrichter, zoniet loopt U het risico de magnetisatie van het vliegwiel te vernietigen.

Gebruik enkel lampjes en bougies van hetzelfde type als deze waarmee Uw machine uitgerust is of die Uw F. N. dealer U aanraadt.

N. B. — Voor druk stadsgebruik verdient een bougie met platina-punt aanbeveling.

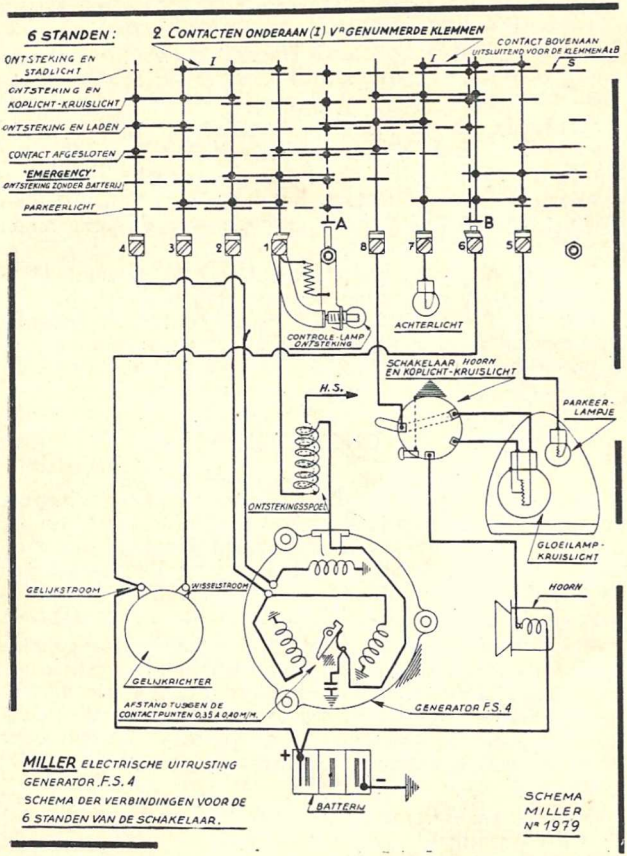

6 STANDEN :
2 CONTACTEN ONDERAAN (I) VAN GENUMMERDE KLEMMEN
CONTACT BOVENAAN UITSLUITEND VOOR DE KLEMMEN A EN B
ONTSTEKING EN STADLICHT
ONTSTEKING EN KOPLICHT-KRUISLICHT
ONTSTEKING EN LADEN
CONTACT AFGESLOTEN
"EMERGENCY" ONTSTEKING ZONDER BATTERIJ
PARKEERLICHT
A
B
CONTROLE-LAMP ONTSTEKING
ACHTERLICHT
SCHAKELAAR HOORN EN KOPLICHT-KRUISLICHT
H.S.
PARKEER-LAMPJE
ONTSTEKINGSSPOEL
GLOEILAMP-KRUISLICHT
HOORN
GELIJKSTROOM
WISSELSTROOM
GELIJKRICHTER
AFSTAND TUSSEN DE CONTACTPUNTEN 0,35 A 0,40 M/M.
GENERATOR F.S. 4
BATTERIJ
MILLER ELECTRISCHE UITRUSTING
GENERATOR F.S. 4
SCHEMA DER VERBINDINGEN VOOR DE
6 STANDEN VAN DE SCHAKELAAR.
SCHEMA MILLER Nº 1979

Fig. 4.

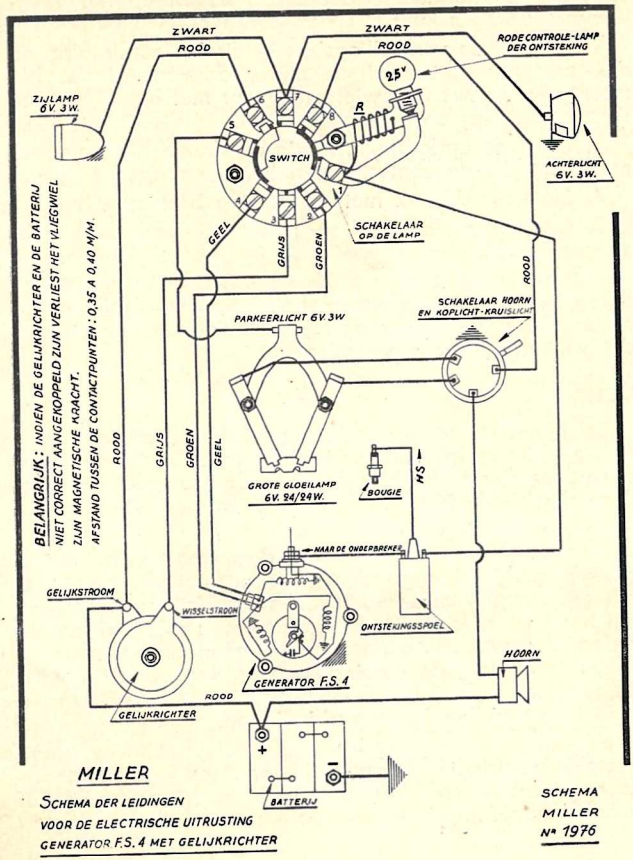

ZWART
ROOD
ZWART
ROOD
RODE CONTROLE-LAMP DER ONTSTEKING
25°
R
ZIJLAMP 6V 3W.
SWITCH
ACHTERLICHT 6V. 3W.
SCHAKELAAR OP DE LAMP
GEEL
GRIJS
GROEN
ROOD
SCHAKELAAR HOORN EN KOPLICHT-KRUISLICHT
PARKEERLICHT 6V 3W
BELANGRIJK: INDIEN DE GELIJKRICHTER EN DE BATTERIJ NIET CORRECT AANGEKOPPELD ZIJN VERLIEST HET VLIEGWIEL ZIJN MAGNETISCHE KRACHT.
AFSTAND TUSSEN DE CONTACTPUNTEN: 0,35 A 0,40 M/M.
ROOD
GRIJS
GROEN
GEEL
GROTE GLOEILAMP 6V. 24/24W.
BOUGIE
SM
NAAR DE ONDERBREKER
GELIJKSTROOM
WISSELSTROOM
ONTSTEKINGSSPOEL
GENERATOR F.S.4
HOORN
ROOD
GELIJKRICHTER
+
-
BATTERIJ
MILLER
SCHEMA DER LEIDINGEN VOOR DE ELECTRISCHE UITRUSTING GENERATOR F.S.4 MET GELIJKRICHTER
SCHEMA MILLER Nº 1976

Fig. 5.

REGELING VAN HET ONTSTEKINGSPUNT.

1. Schroef het kleine dopje los, boven op het vliegwielcarter. Aldus kunt U de velg van het vliegwiel zien.

2. Schakel de versnellingsbak in direkte aandrijving en doe met het achterwiel de motor draaien tot dat het merkteken op het vliegwiel samenvalt met het pijltje van de controle-opening.

3. Draai de onderbrekernok in de draairichting van de motor tot dat de contactpunten beginnen open te gaan.

4. Blokkeer de nok met de daartoe bestemde bout.

5. Controleer de regeling nadat U deze bout hebt aangeschroefd.

Een zeer praktische « trekker » om de nok te verwijderen bestaat uit een eenvoudige bout met 8 mm doorsnede, die geschroefd wordt in het uiteinde van de nok dat van schroefdraad voorzien is.

LICHT.

De gebruikte lampjes zijn speciaal bestemd voor batterij-verlichting en het is van belang, bij vervanging, slechts lampjes te gebruiken die volkomen gelijk zijn aan deze die bij de uitrusting geleverd werden. Zij zijn van het courante type.

De verschillende contacten aan de massa van het frame moeten goed verzorgd zijn. Wat dit betreft, dient genoteerd dat lak isolerend is en afgekrabd moet worden om het staal bloot te leggen, wanneer om een of andere reden, nieuwe contacten moeten aangebracht worden. Teken zorgvuldig de verbindingen op van de draden die U zoudt losmaken : **het leven van uwe electrische installatie hangt af van juiste verbindingen.**

Zoals ieder ander voertuig heeft ook het Uwe blootgestelde electrische klemmen die een vonk kunnen veroorzaken wanneer ze aan de massa raken. Vermijd, of herstel onmiddellijk iedere oorzaak van kortsluiting.

VERGASSER.

Het is van hoofdzakelijk belang een **absolute dichtheid** te verzekeren daar waar hij op de cylinder geschroefd

is, zo niet zal een luchttoevoer op deze plaats het vergassen storen bijzonder wanneer de motor stationnair draait.

De carburator wordt geregeld **bij warme motor,** door het draaien van de schroef met gekartelde kop die zich bevindt, rechts onder de bevestigingsklem aan de cylinder. Het kan gebeuren dat, **bij koud weder,** zich een oliedruppeltje vormt op de opening van het kanaaltje van het stationnair lopen en tijdelijk het starten stoort.

De slijtage aan de schuifklep en de naald tasten op de lange duur de kwaliteit der vergassing aan en deze onderdelen zullen voordelig vervangen worden na 20.000 Km.

Niet vergeten : een rijke mengeling om in te rijden, daarom de naald een inkeping hoger plaatsen.

KABELS.

Vermijd de te scherpe bogen en het pletten van de kabelhulzen.

Regel ze door middel van de aangebrachte hulsverlengers.

Smeer de kabels van tijd tot tijd met SAE 50 olie welke in de motor gebruikt wordt.

WIELEN EN BANDEN.

Demonteren van het voorwiel :

1. Maak de voorrembediening los aan de nokarm;
2. Los en verwijder de steekasmoer;
3. Los de bout waarmee de steekas vastzit en die geplaatst is onder de vorkhaak aan de tegenovergestelde zijde van de rem;
4. Verwijder de steekas.

Bij het opnieuw monteren dient in de laatste plaats de steekasbout aangeschroefd te worden, doch vooreerst moet men er zich van overtuigen dat de vorkbenen wel degelijk gelijklopen : daarom doet men ze enkele malen ter plaatse werken.

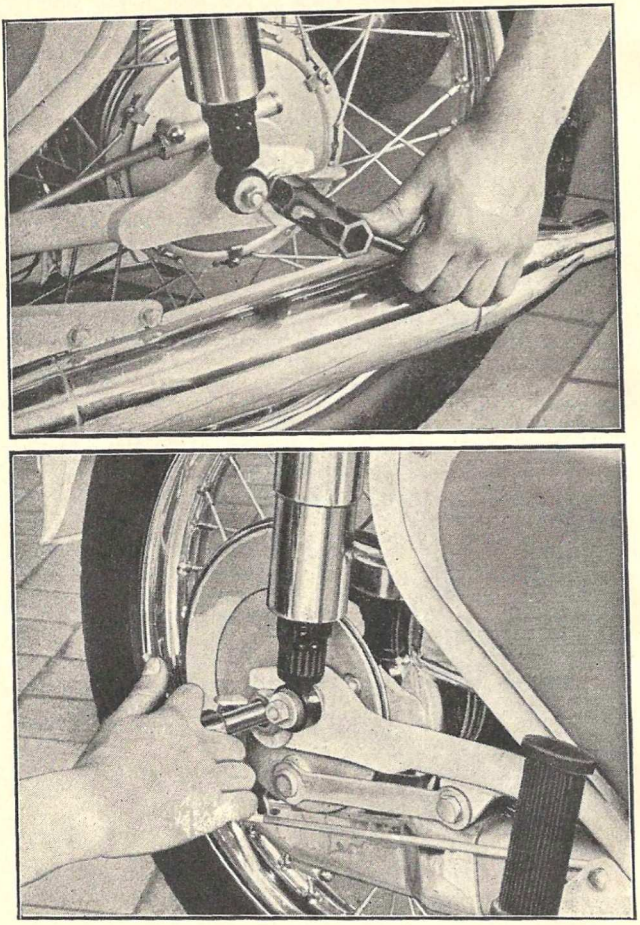


Fig. 6-7.

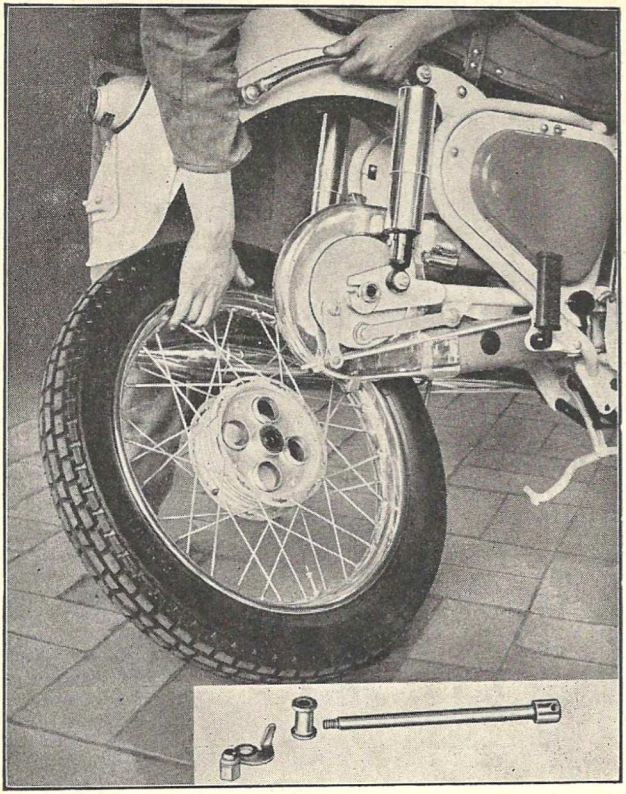


Fig. 8.

Demonteren van het achterwiel (Luxe model) :

1. Los en verwijder de steekasmoer aan de tegenovergestelde zijde van de rem;

2. Verwijder de steekas en het koppelstuk;

3. Verwijder het wiel van de rubberen, schokdempende ringen, en neem het weg, terwijl de rem en de ketting op hun plaats blijven zitten.

Indien het wiel met de volledige naaf moet verwijderd worden :

1. Demonteer het achterste deksel van het kettingcarter (twee schroeven);

2. Doe het wiel draaien om het kettingslot op een **zichtbare plaats** op het tandwiel te brengen.

Demonteer het kettingslot om de ketting te kunnen openen.

3. Verwijder de bout die de remarm aan het frame bevestigt; maak de remstang los;

4. Los en verwijder de steekasmoer aan de tegenovergestelde zijde van de rem;

5. Trek de steekas uit het koppelstuk (of desgevallend uit de koppeldoos van de kilometerteller);

6. Verwijder het wiel en de volledige naaf.

Bij het opnieuw monteren : let er op dat de **hulzen** van de kettinguiteinden goed gericht zijn alvorens de bouten van het halve carter aan te schroeven en dat alle moeren goed vast zitten.

Demonteren van het achterwiel (Standard model) :

1. Demonteer de spatbordsteun links, achter;

2. De steekasmoer aan de tegenovergestelde zijde van de rem losdraaien en verwijderen;

3. De steekas en het koppelstuk verwijderen;

4. Het wiel verwijderen.

Het is niet nodig het achterwiel te demonteren om de binnenband te herstellen.

Het volstaat :

1. De band aan de linkerkant van de velg af te nemen en er de binnenband uit te nemen;

2. De steekasmoer te lossen en te verwijderen aan de tegenovergestelde zijde van de rem;

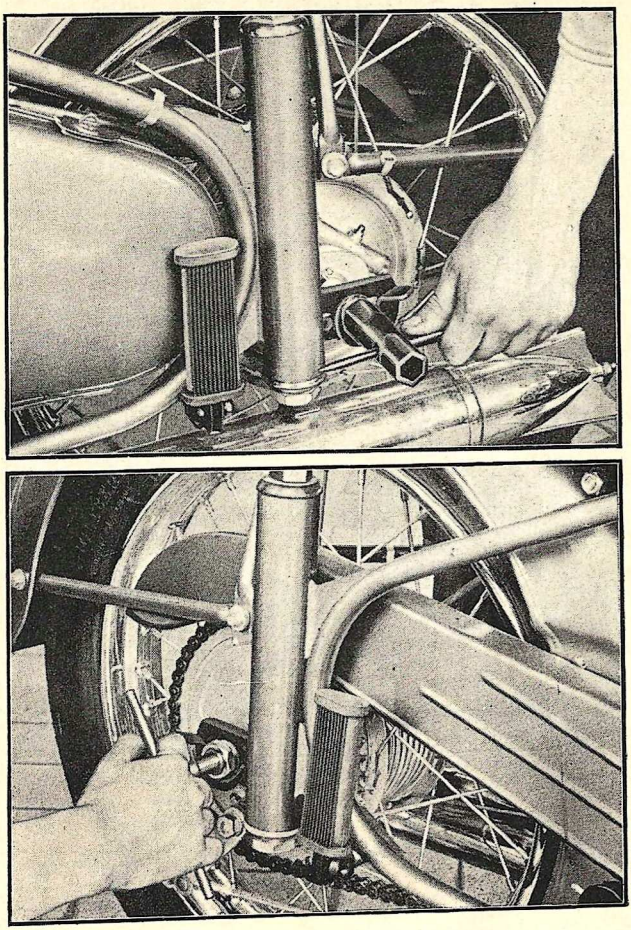


Fig. 9-10.



F.g. 11.

3. De steekas uit te trekken tot het linker koppelstuk vrij komt : door de aldus ontstane ruimte kan men de binnenband helemaal afnemen.

Demonteren van een band :

1. Verwijder het ventieldopje en de ventielmoer;

2. Laat de lucht helemaal ontsnappen door eventueel het ventielmechanisme te verwijderen;

3. Druk op de band over zijn gehele omtrek opdat hij zou los komen op de velg;

4. Druk de band op de velgbodem **aan de tegenovergestelde zijde van het ventiel.**

Met behulp van bandijzers, **vanaf het ventiel,** de bandhiel over de velgrand halen, stukje voor stukje;

5. Wanneer de band over zijn gehele omtrek vrij is, volstaat het de binnenband er uit te halen.

Monteren van een band :

1. Pomp de band lichtjes op;

2. Steek hem in de buitenband en schroef de ventielmoer enkele slagen aan;

3. Begin het monteren van de buitenband aan **de tegenovergestelde zijde van het ventiel,** en let er op **ieder deel** van de band in het midden van de velg te duwen naarmate het monteren vordert;

4. Pomp de band op, schroef de ventielmoer aan, en plaats het ventieldopje terug.

STUURINRICHTING.

Men stelt speling vast in de stuurinrichting wanneer men een lichte schok waarneemt in de kuipjes als men de machine met het stuur opheft.

Bij het rijden komt deze speling tot uiting door ongewone trillingen.

Om te regelen :

1. Los en verwijder de moer die boven op de stuurbuis zit;

2. Verwijder het moerplaatje;

3. Schroef de regelbare konus matig aan met de daartoe bestemde sleutel en los hem vervolgens 1/4 toer;

4. Plaats het moerplaatje en de moer terug en beproef opnieuw de speling.

Smering : consistentvet.

KOPPELING.

Opdat de versnellingen gemakkelijk zouden schakelen dient de koppeling altijd juist geregeld te zijn.

De koppelingsbediening moet zo geregeld zijn dat het handvat aan het stuur 2 à 3 mm. vrije slag heeft alvorens de inspanning begint om de platen van elkaar te verwijderen.

Indien er te veel speling is bestaat er gevaar onvoldoende te ontkoppelen.

Indien er te weinig speling is zou de koppeling kunnen schuiven.

Regeling van de koppelingsbediening :

1. Los de hulsverlenger van de koppelingskabel;

2. Demonteer het koepeltje in het midden van het koppelingsdeksel;

3. Schroef de moer en de tegenmoer van de aldus te voorschijn gekomen staaf, los of vast tot dat de zijdelingse speling 1/4 mm. aan de staaf bedraagt;

4. Los de hulsverlenger van de kabel tot dat de zijdelingse speling aan de staaf iet of wat verminderd is.

Om de 5.000 Km. dient het koppelingstuitstuk gesmeerd met een kubieke centimeter consistentvet.

PRAKTISCHE WENKEN

De benzine-reserve bedraagt ongeveer 1 liter; om ze te gebruiken volstaat het de machine op haar linkerkant te houden.

Wanneer U de **negatieve** pool van de batterij losschroeft U alle kortsluiting vermijdt wanneer U aan de electrische leiding werkt.

Een spijker dringt langzaam door de gehele dikte van de band alvorens de binnenband te bereiken; soms duurt het honderde kilometers alvorens de spijker een lek veroorzaakt.

U zult moeilijkheden vermijden wanneer U regelmatig Uw banden naziet, bijzonder de achterste.

OM BRANDSTOF TE BESPAREN :

Sluit de benzine kraan bij iedere stilstand;

Stal bij zonnig weder Uw moto in de schaduw;

Wanneer de motor koud is, « verzuip » hem dan zo weinig mogelijk; bij warme motor, start **helemaal zonder te « verzuipen »;**

Rijd soepel : bij het optrekken, draai het gashandvat slechts geleidelijk open.

Wanneer U de gewenste kruissnelheid bereikt hebt, verminder dan een weinig het gas : Uw snelheid zal blijven, maar het verbruik zal verminderen.

OM HET LEVEN VAN UW MACHINE TE VERLENGEN :

Rijd Uw motor met zorg in;

Gebruik slechts olie van eerste kwaliteit;

Vermijd de motor te doen ronken in neutrale stand, bijzonder wanneer de motor koud is;

Bedien U slechts van de koppeling om van versnelling te veranderen en niet bij stilstand, als neutrale stand;

Overschrijd nooit in afdalingen de topsnelheid van Uw moto;

Daal nooit een helling af met het benzine-kraantje gesloten;

Bereik slechts zelden de toegelaten topsnelheden in eerste en tweede versnelling;

Rijd steeds met juist gepompte banden volgens de voorschriften;

Om de remmen te sparen moet U op tijd het gas afsluiten en op de motor remmen om te vertragen.

Smeer regelmatig de verschillende scharnierpunten;

Kijk van tijd tot tijd moeren en bouten na om U ervan te vergewissen dat ze vast zitten.

Breng iedere ontregeling op tijd terug in orde.

Berg Uw gereedschap goed vast in de gereedschaptas. Het is altijd nodig een bougie en een **reserve-binnenband** bij te hebben.

KENMERKEN VAN DE F. N. 200 CC

Slaglengte : 70 mm.

Boring : 60 mm.

Vermogen : 7,5 PK bij 4.200 omwentelingen per minuut.

Ontsteking : **Afstand tussen de contactpunten :** 0,3 tot 0,4 mm. — Voorontsteking : de zuiger op 5,5 mm tot 4,5 mm voor het bovenste dode punt.

Bougie : afstand tussen de electroden : 0,5 tot 0,6 mm.

Carburator : AMAL.

Schuifklep 4 — Sproeier 90 — Naald in de 3de inkeping (voor het inrijden : 4de inkeping).

Inhoud van de benzinetank : 13 liter.

Verbruik op 100 Km : 3 liter.

Mengsel : Gedurende het inrijden, 1 liter SAE 50 olie voor 15 liter benzine voor de eerste 500 Km.

Normaal : 1 liter olie voor 20 liter benzine.

Luchtdruk der banden :

Solo : VOOR : van 0,900 Kgr tot 1 Kgr, band 3,00 × 19.
ACHTER : van 1,100 Kgr tot 1,200 Kgr, band 3,25 × 18.

Duo : VOOR : 1 tot 1,100 Kgr.
ACHTER : 1,3 tot 1,5 Kgr.

Grote lamp : 6 Volt, 22/22 W.
Standlicht : 6 Volt, 3 W.
Stoplicht : buislampje, 6 Volt, 5 W.
Achterlicht : 6 Volt, 3 W.
Rode controle-lamp : 2,5 Volt, 0,3 W.
Batterij : 6 Volt — 10 A/U.

Versnellingsbakverhoudingen : 6,4 - 9,25 - 16,5.

Maximum snelheid 1ste : 40 Km per uur.
Maximum snelheid 2de : 60 Km per uur.
Maximum snelheid 3de : 90 Km per uur.
Kruissnelheid : 65 Km per uur in 3de (3.500 omw/min.).

Maximum toerental : 5.000.
1.000 o/m = 18 Km per uur in direkte aandrijving (3de).

SMERING

Motor	Olie SAE 50 : 5 %
Versnellingsbak . . .	Zomer : olie SAE 90 Winter : motorolie SAE 50 tot 60
Vork	Zomer : dik olie SAE 140 of dun vet Winter : motorolie SAE 50
Wielnaven . . . . . Stuurlagers . . . . . Ontkoppelingsaanslag . .	Consistentvet voor lagers
Achterketting	Dik, gegraphiteerd vet
Stuurhandels . . . . Bedieningskabels . . . Aandrijving snelheidsmeter	Motorolie SAE 50
Rempedaals . . . . . Pen centrale standaard . Achtervering . . . . Zadelpen	Dun vet



Imp. Solédi, Liège — 23121

5506005