

HONDA

P50

WERKPLAATSHANDLEIDING



I N H O U D

	Blz.
1. PERIODIEKE CONTROLE PUNTEN	2
A. SMERING	3
1. Verversen en bijvullen van de motorolie	3
2. Smeerpunten, met olie	4
3. Smeerpunten, met vet	4
B. MOTOR	5
1. Afstellen van de klepspel	5
2. Afstellen van de ontsteking	5
3. Controle van de bougie	7
4. Afstellen van de carburator	8
C. FRAME	10
1. Stellen van de remmen	10
2. Natrekken van bouten en moeren	10
3. Onderhoud van het luchtfilter	12
2. DIVERSE CONTROLE- EN AFSTELPUNTEN	13
1. Afstelling van gashandel en gaskabel	13
2. Afstellen van de kleplichter kabel	13
3. Afstellen van stuur- en zadelhoogte	14
4. Afstellen van de koplamp	15

KONTROLE EN AFSTELLING

Goed onderhoud is noodzakelijk om de bromfiets 100 % in conditie te houden en is een waarborg voor veilig rijden.



1. PERIODIEKE KONTROLE PUNTEN

A. SMITING

1. Verwijzen de punten van de controle
2. Smeren van de ketting
3. Smeren van de ketting

B. MOTOR

1. Afstellen van de klepspel
2. Afstellen van de klepspel
3. Controleren van de ketting
4. Afstellen van de ketting

1. periodieke controlepunten

De punten welke periodiek moeten worden gecontroleerd en de tijdstippen waarop, zijn in onderstaand schema vermeld.

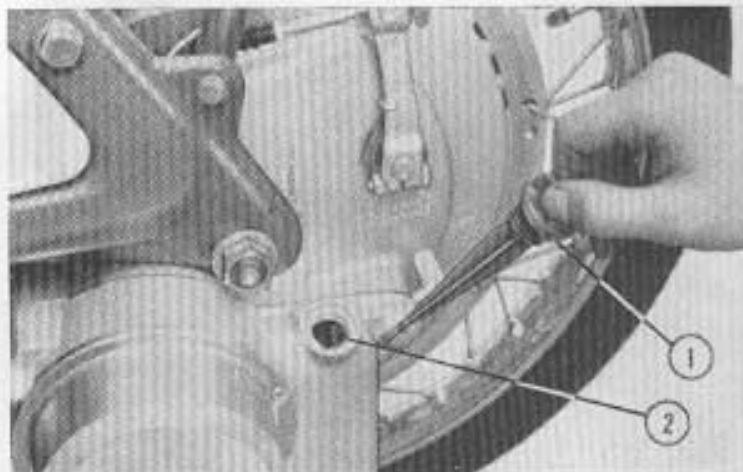
Te verrichten werkzaamheden	Periode Afstand in KM	1/2 maand of 250 KM	2 maanden of 1000 KM	4 maanden of 2000 KM	6 maanden of 3000 KM	8 maanden of 4000 KM	10 maanden of 5000 KM
Stellen van de remmen			○	○	○	○	○
Afstellen van de ontsteking . . .		○	○	○	○	○	○
Afstellen van de klepspeling . . .		○	○	○	○	○	○
Onderhoud van het luchtfilter . .			○		○		○
Doorsmeren			○		○		○
Natrekken van de voornaamste bouten en moeren		○	○	○	○	○	○
Olie ververset		○	○	○	○	○	○

Na het eerste jaar kan worden volstaan met de controle van alle punten na 6 maanden of 3000 KM, uitgezonderd olieversen en doorsmeren, welke na 1 maand of 500 KM moeten worden herhaald.

A. SMERING

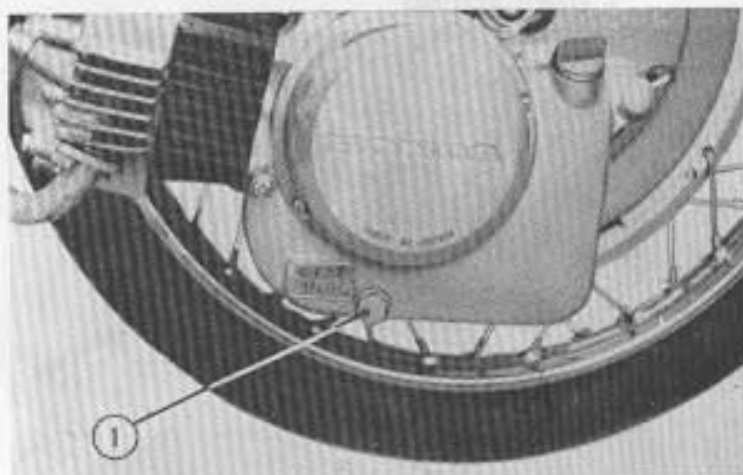
1. VERVERSEN VAN DE MOTOROLIE

1. Draai de olievulstop met peilstok geheel uit en verwijder de aftapplug onder het carter. Geef de olie voldoende tijd om volledig weg te lopen (afb. 1). De olie loopt veel vlugger weg, wanneer de motor warm is.



Afb. 1 1. OLIEPEILSTOK 2. VULOPENING

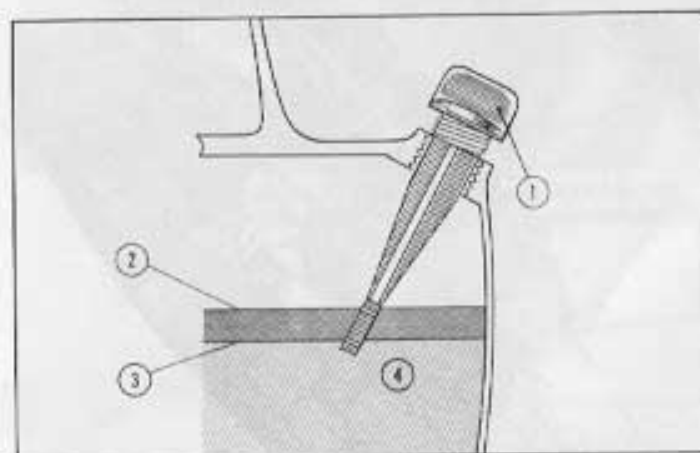
2. Na het afvegen, denk om de pakkingring, kan de aftapplug weer worden ingeschroefd en om de lekken te voorkomen goed worden vastgezet. Giet nieuwe olie in het carter tot de juiste hoogte (Afb. 2).



Afb. 2 1. AFTAPPLUG

2. BIJVULLEN VAN DE MOTOROLIE.

De hoeveelheid olie om tot het juiste oliepeil te komen, bedraagt 0,7 l. Beter is het om voor het opnieuw vullen, eventueel bijvullen de bovenste merkstreep op de oliepeilstok aan te houden. Laat, voor de juiste controle van het oliepeil de peilstok in de vulopening zakken, zonder dat deze wordt ingeschroefd.

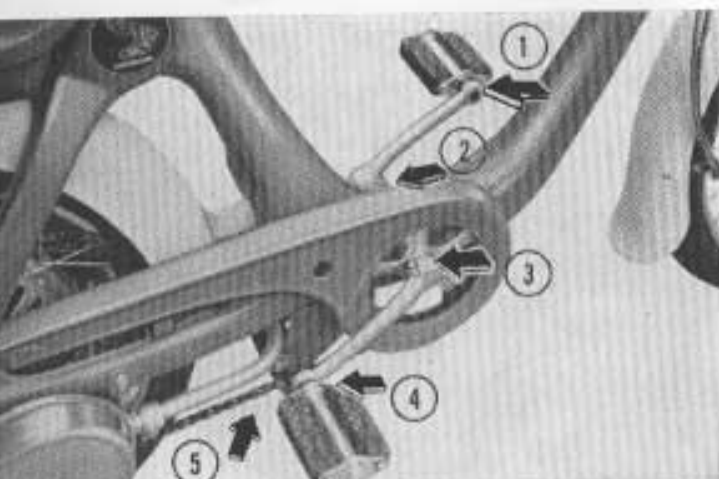


Afb. 3 1. OLIEPEILSTOK 2. MAX. OLIE NIVEAU 3. MIN. OLIE NIVEAU 4. OLIE

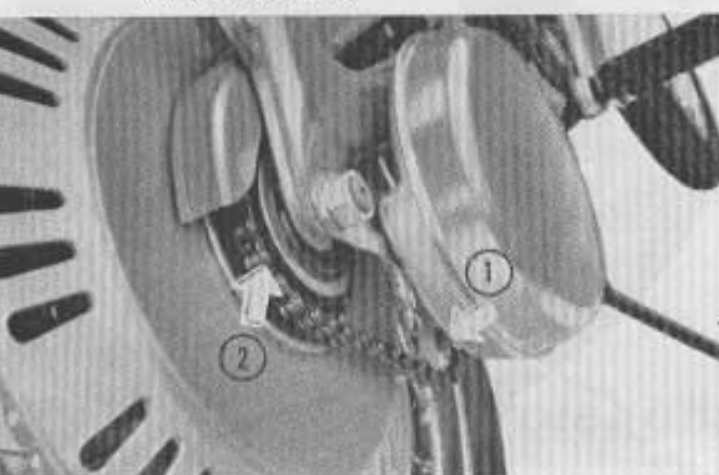
Aanbevolen wordt een goede kwaliteit motorolie van een bekend merk. (Overeenkomende met MS, DM of DG van de API-classificatie) (Afb. 4).

BUITEN-TEMPERATUUR		SAE-GROEP	
°C	°F	# 30	
+15	+60	# 20	# 20w
0	-32	# 10w	

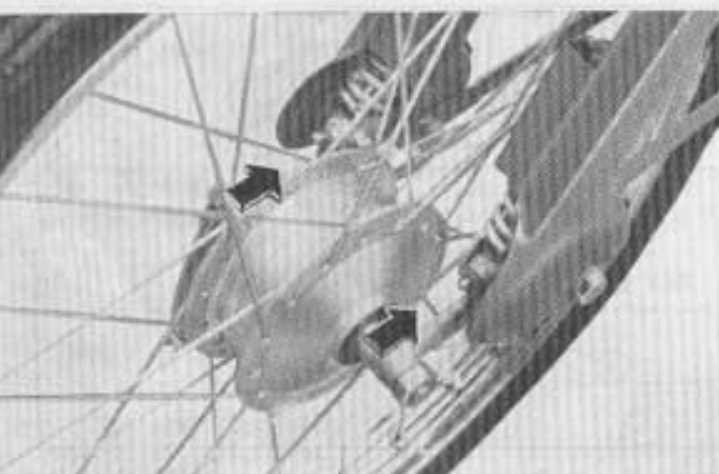
Afb. 4



Afb. 5 1. L. CRANK 2. L. ZIJDE TRAPAS
3. R. ZIJDE TRAPAS 4. R. PEDAAL
5. RIJWIELKETING



Afb. 6 1. KETTINGSPANNER
2. FREE WHEEL VAN ACHTERKETTINGWIEL.



Afb. 7



Afb. 8

3. SMEERPUNTEN, MET OLIE

Trapas

Pedalen

Rijwielketting

Kettingspanner

Free-wheel van achterkettingwiel (Afb. 5 en 6).

4. SMEERPUNTEN, MET VET

Die punten die van smeernippels zijn voorzien met de vetspuit doorsmeren. Aanbevolen wordt slap spuitvet van goede kwaliteit (NLGI n°2) te gebruiken (Afb. 7 en 8).

De hieronder genoemde delen behoeven niet regelmatig gesmeerd te worden. Het is voldoende deze delen schoon te maken en te smeren, wanneer deze toch eens gedemonsteerd zijn.

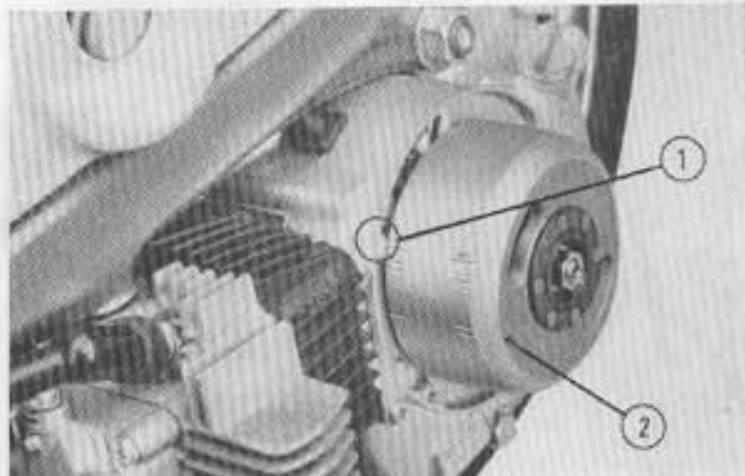
- Gashandel
- Onderste- en bovenste balhoofdlagering
- Middenstandaard
- Voor- en achterwiellagers

B. MOTOR

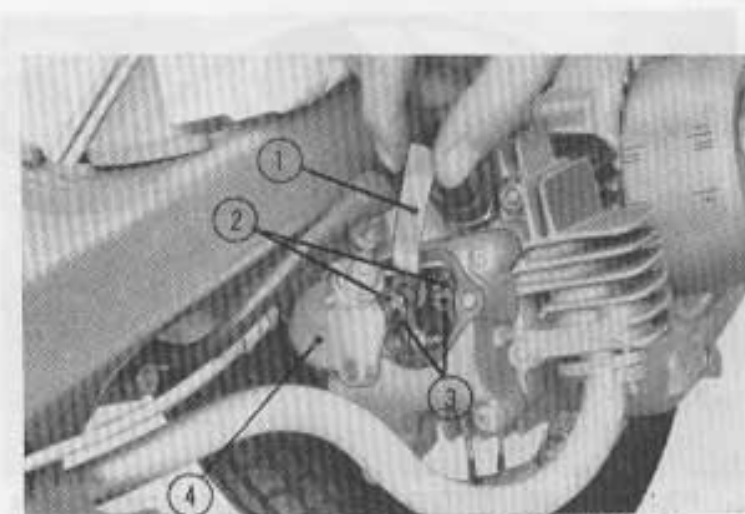
1. AFSTELLEN VAN DE KLEPSPELING

1. Verwijder eerst het dynamodeksel en het tuimelaardekseel.
2. Draai het vliegwiel totdat de «T» op het vliegwiel precies tegenover het merkteken op de rand van het carter staat (Afb. 9).
3. Controleer of de tuimelaarschroef vrij is van het uiteinde van de klepsteel. Indien niet, dan wordt de klep door de tuimelaarschroef open gedrukt en moet het vliegwiel 360° gedraaid worden, zodat dezelfde merktekens weer tegenover elkaar staan.
4. Plaats de voelmaat van 0.05 mm. tussen het uiteinde van de klepsteel en de tuimelaarschroef. Is bijstellen noodzakelijk, dan kan de tuimelaarschroef worden versteld, nadat de contramoer is losgedraaid. Let er op dat bij het weer vastzetten van de contramoer, de afstelling niet verandert. De klepspel van de inlaat- en uitlaatklep worden op dezelfde wijze bijgesteld (Afb. 10).
5. Openen en sluiten van de kleppen :
Inlaatklep
opent 5° vóór het B. D. P.
sluit 10° na het O. D. P.

Uitlaatklep
opent 10° vóór het O. D. P.
sluit 5° na het B. D. P.



Afb. 9 1. MERKTEKEN VOOR HET BOVENSTE DODE PUT
2. VLEIOWIEL



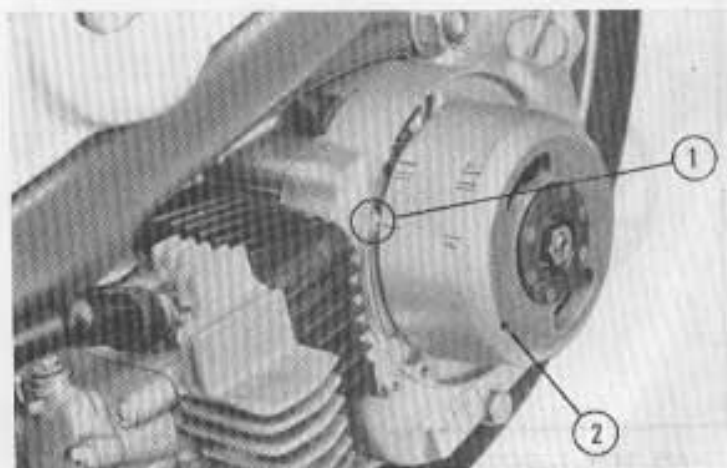
Afb. 10 1. VOELMAAT 0.05 mm 2. CONTRAMOER
3. TUIMELAARSTELSCHROEF 4. TUIMELAARDEKSEL

ATTENTIE :

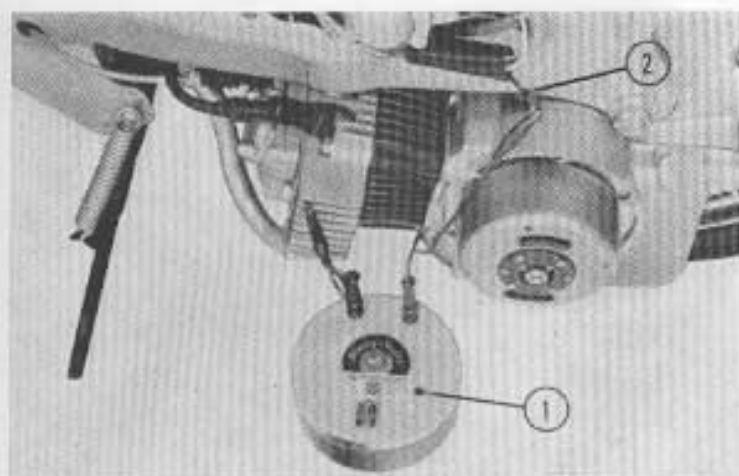
1. De controle en het afstellen zelf dienen altijd bij koude motor te geschieden. De voelmaat moet van de juiste dikte, 0.05 mm zijn.
2. Controleer de speling na het afstellen nogmaals om er zeker van te zijn dat bij het vastzetten van de contramoer de tuimelaarschroef precies in dezelfde stand is blijven staan.

2. AFSTELLEN VAN DE ONTSTEKING

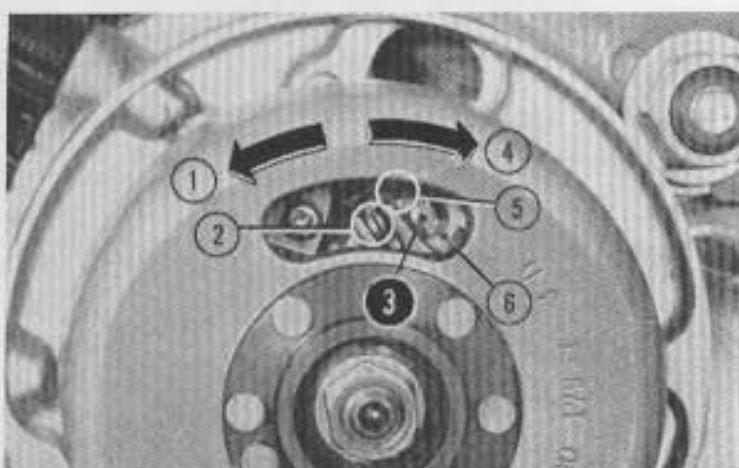
- a) Verwijder het dynamodeksel en draai het vliegwiel totdat de «F» op het vliegwiel precies tegenover het merkteken op de rand van het carter staat. In deze stand moeten de contactpunten juist beginnen te openen (Afb. 11).



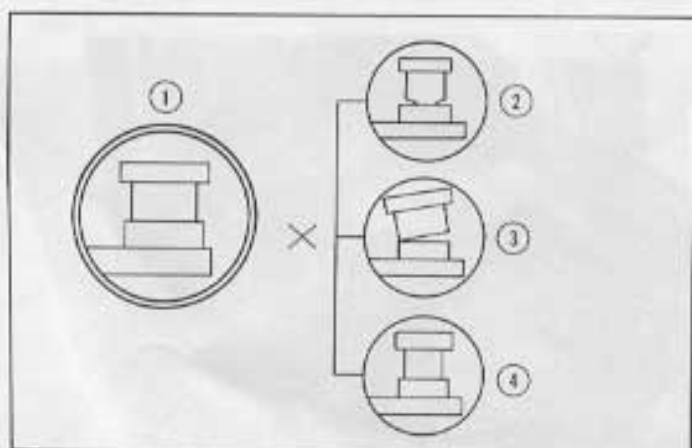
Afb. 11 1. MERKTEKEN VOOR HET ONTSTEKINGSTIJDSTIP
2. VLEIOWIEL



Afb. 12 1. ONTSTEKINGS-TESTAPPARAAT



Afb. 13 1. ONTSTEKING VROEGER 2. CONTACTPUNTEN
3. STELSCHROEF 4. ONTSTEKING LATER
5. STELGLEUF VOOR SCHROEVEDRAAIER
6. GRONDPLAAT



Afb. 14 1. GOED 2. INGEBRANDE PUNT
3. PUNTEN NIET ZUIVER VLAKE
4. VERONTREINIGDE CONTACTPUNTEN

Een andere methode om het ontstekingstijdstip te controleren is met behulp van het ontstekingstestapparaat. Verbindt één draad van het testapparaat met de zwarte draad van de motor en de andere draad aan de massa, b.v. aan een koelrib van de kop. Draai het vliegwiel tegen de wijzers van het uurwerk, dus links om. Indien het ontstekingstijdstip juist is ingesteld, zal de lamp van het testapparaat oplichten zodra de «F» op het vliegwiel precies tegenover het merkteken op de rand van het carter staat (Afb. 12).

Is bijstellen noodzakelijk, draai dan door het gat in het vliegwiel de stelschroef iets los en verdraai de grondplaat van de contactpunten door een schroevendraaier in de stelgleuf te draaien (Afb. 13).

- b) De juiste openingsafstand van de contactpunten bedraagt 0.3 — 0.4 mm.

ATTENTIE :

1. Verontreinigde contactpunten geven een slechte ontsteking. Controleer de contactpunten daarom geregeld. Indien schoonmaken noodzakelijk is, gebruik dan een oliewetsteen om de punten op te knappen en let er op dat de contactpunten ingesloten toestand zuiver vlak tegen elkaar aanliggen.
2. Olie op de punten kan de oorzaak zijn van :
 - a) zwartbranden met snellere slijtage.
 - b) verharding van de aanslag en slechte ontsteking.
3. Door het vastzetten van de stelschroef kan de stand van de contactpunt zich wijzigen. Daarom is het nuttig na het bijstellen de openingsafstand nogmaals te controleren (Afb. 14).

3. CONTROLE VAN DE BOUGIE

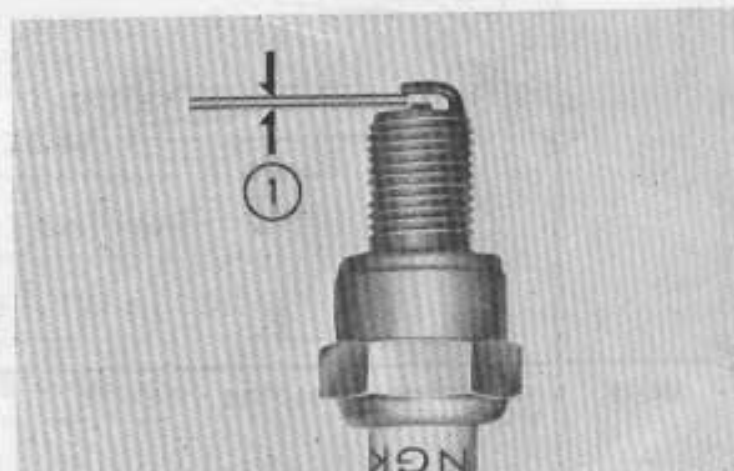
De goede werking van de motor kan tot op zekere hoogte worden afgeleid van het beeld dat het inwendige van de bougie te zien geeft. Een door roetaanslag of overmatige koolaanslag vervuilde bougie kan onmogelijk een krachtige vonk geven, noodzakelijk voor een volledige verbranding. Daarom moet de bougie regelmatig worden gereinigd resp. de elektrodenafstand op gezette tijden worden bijgesteld.

1. Met een bougiereiniger, zoals in garages wordt gebruikt kan de bougie het grondigst worden gereinigd. Indien niet beschikbaar dan zal het verwijderen van de aanslag met een naald en een draadborstel ook tot een goed resultaat kunnen leiden.
2. Na het schoonmaken van de bougie moeten de elektroden opnieuw worden bijgesteld op 0,6 - 0,7 mm. Hierbij mag alleen de massa-electrode iets verbogen worden.

De standaard bougie is een NGK type C-6HB. (Afb. 15 en 16).



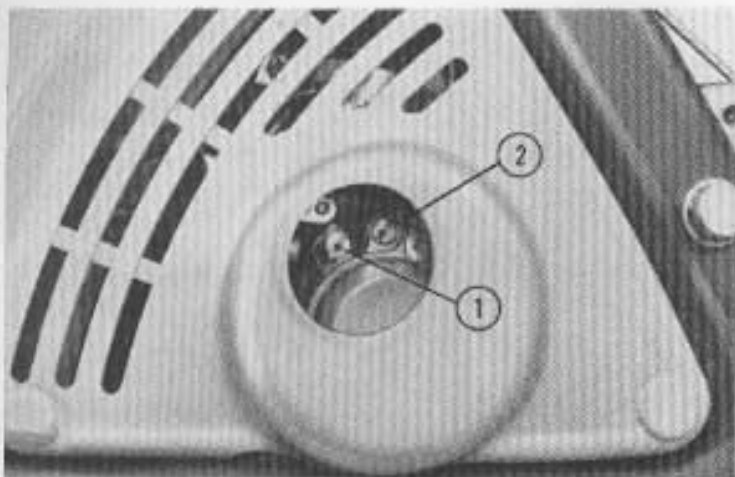
Afb. 15 1. BOUGIE



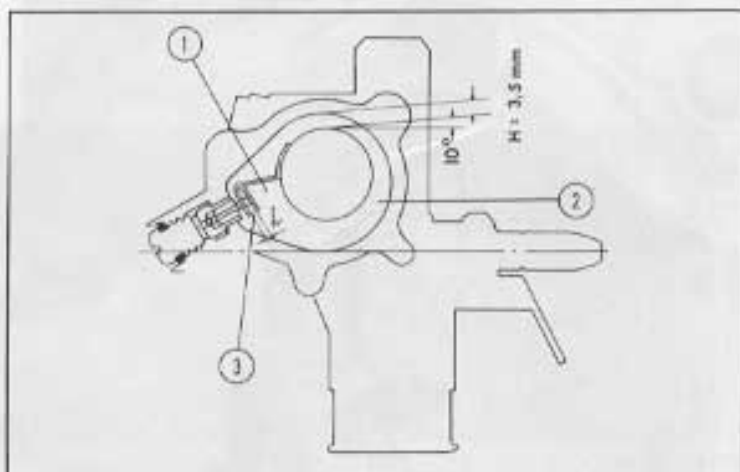
Afb. 16 1. 0,6 - 0,7 mm,

ATTENTIE :

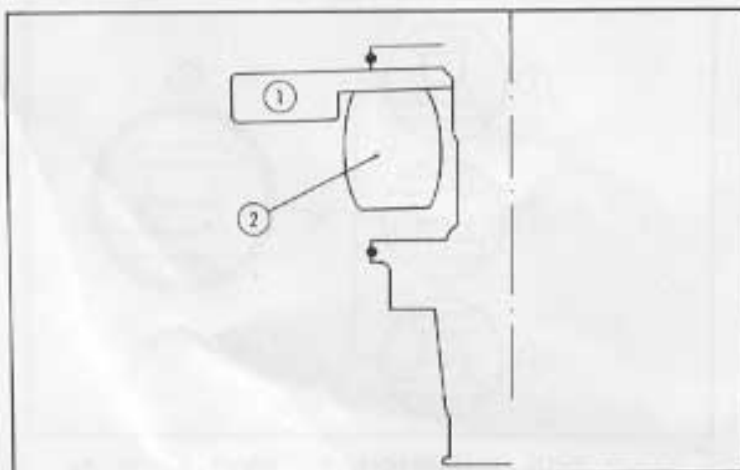
1. De koolaanslag mag niet door afbranden worden verwijderd, aangezien de bougie hierdoor onbruikbaar kan worden.
2. Bij montage de bougie eerst zo ver mogelijk met de hand indraaien, daarna met de bougiesleutel goed vastzetten.
3. Bij langer gebruik van de bougie zullen de elektroden wegbranden, waardoor de elektrodenafstand groter wordt en een zwakere vonk zal ontstaan. Regelmatige controle is dus noodzakelijk.



Afb. 17 1. GASSCHUIFAANSLAGSCHROEF
2. LUCHTREGELSCHROEF



Afb. 18 1. VLOTTERARM 2. VLOTTER
3. VLOTTERKLEPJE



Afb. 19 1. KALIBER 2. VLOTTER

4. AFSTELLEN VAN DE CARBURATOR

Een vervuilde of onregelde carburator kan tot een aanzienlijk lagere motorprestatie leiden. Zo kan b.v. een te arm afgestelde carburator tot overhitting van de motor leiden, resp. een te rijke afstelling een trage gang en slechte werking van de motor tot gevolg hebben. Verder zal een overlopende carburator brand kunnen veroorzaken. Daarom moet de afstelling van de carburator regelmatig worden gecontroleerd, de carburator zelf gedemonteerd en schoongemaakt worden.

1. Draai de gasschuifaanslagschroef zover uit dat de motor op een regelmatig minimaal toerental loopt.
2. Draai de luchtregelschroef iets naar links of naar rechts om de stand vast te stellen waarbij de motor op zijn snelst loopt.
3. Regel met de gasschuifaanslagschroef het motortoerental, zodat de motor weer op een regelmatig minimaal toerental loopt.
4. Controleer door verdraaiing van de luchtregelschroef, of de motor niet sneller gaat lopen. Bij het afstellen voor stationair draaien moet het achterwiel los van de grond zijn, zonder dat dit mee draait en de motor regelmatig en soepel op ca 1500 toeren loopt (Afb. 17).

ATTENTIE :

1. Alle afstellingen dienen te geschieden nadat de motor op bedrijfstemperatuur is gebracht.
2. Wanneer de motor slecht loopt moeten eerst de ontsteking en de afstelling van de kleppen worden gecontroleerd, alvorens de carburatorafstelling wordt gewijzigd.
3. Vreemde bestanddelen in de brandstof, zoals terra-ethyl lood zullen zich op de bodem van de vlotterkamer afzetten. Indien niet tijdig genoeg verwijderd, kan dit aanleiding geven tot stremming van de brandstoftoevoer en slecht lopen van de motor. De carburator moet iedere 6-8 maanden eenmaal worden gedemonteerd en schoongemaakt.

AFSTELLEN VAN HET BENZINE-NIVEAU

Aangezien het moeilijk is het werkelijke benzine-niveau in de vlotterkamer te meten, wordt de niveauhoogte bepaald door de hoogte van de vlotter te meten met behulp van een vast kaliber.

1. Houdt de carburator op zijn kop.
2. Op deze wijze moet de afstand «H» gelijk zijn aan 3.5 mm met het kaliber gemeten.
De stand van de vlotter mag ± 1 mm. afwijken. Is het verschil groter dan moet de vlotterarm iets worden verbogen (Afb. 18).

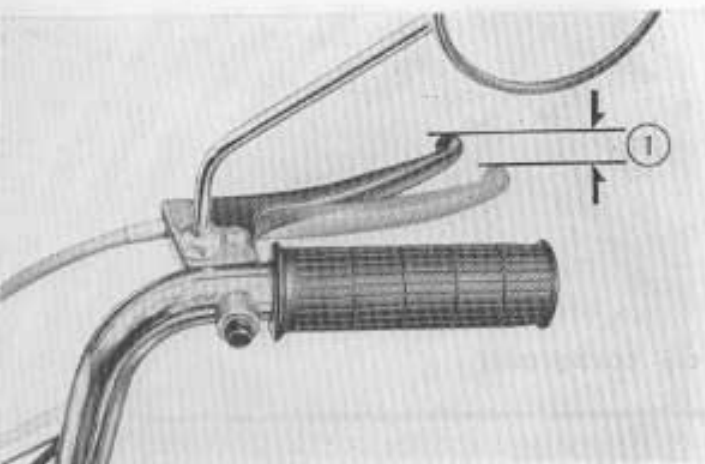
ATTENTIE :

1. De vlotternaald bevat geen veer, denk er dus om de vlotter en de vlotterarm niet te beschadigen (Afb. 19).

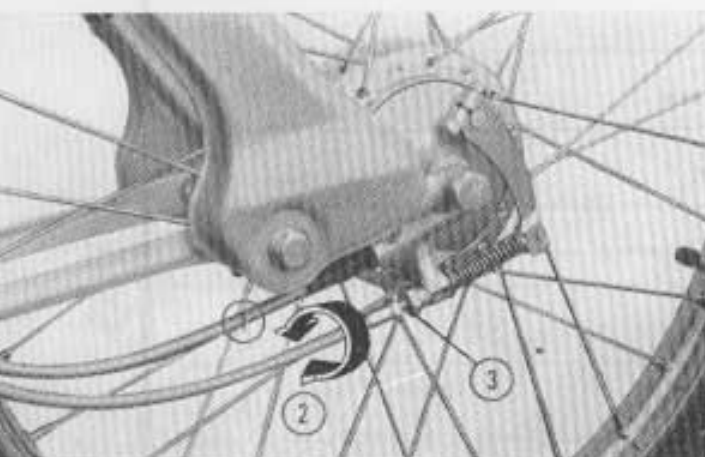
2. De vlotterarm dient om het vlotterklepje te openen en te sluiten. Indien de afstand « H » te groot is, dan heeft de vlotterbeweging te weinig invloed op de werking van het klepje.

Afsteltabel voor de carburator

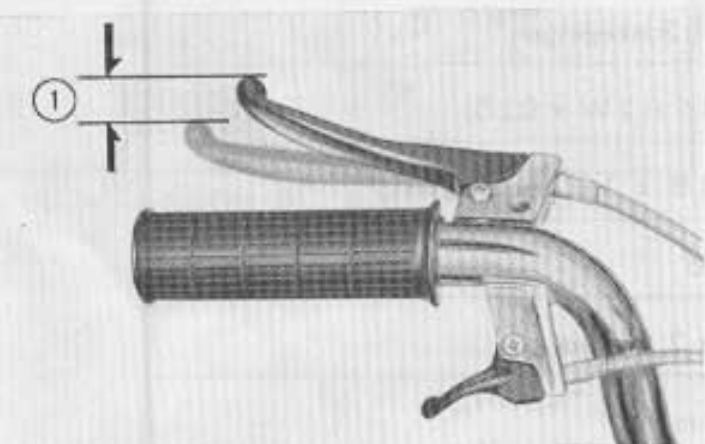
Type carburator	DPS 13 CAI
Uitvoering	E
Diameter van de Gasschuif	12.5 mm
Diameter van de Luchttrechter	8 mm.
Hoofdsproeier MJ	No.52
Luchtsproeier AJ	No.70
Hoofd lucht boring AB	0.4 x 1 x 6
Naaldsproeier NJ	2.1 x 2.8 mm.
Sproeiernaald JN	13051 3 inkepingen
Afschuining van de Gasschuif CA	No.1.5 (1.2 W x 0.2 D)
Luchtregelschroef AS	1 - 1/8 ± 1/8 omdr. open
Stationaire sproeier SJ	No.35
Stationaire lucht boring	0.8 x 2 x 4 mm.
Zitting Vlotterklepje VS	0.8 mm.
Startsproeier PJ	No.35
Startsproeier boring PO	0.9 mm.
Benzine-niveau	3.5 mm kaliberhoogte



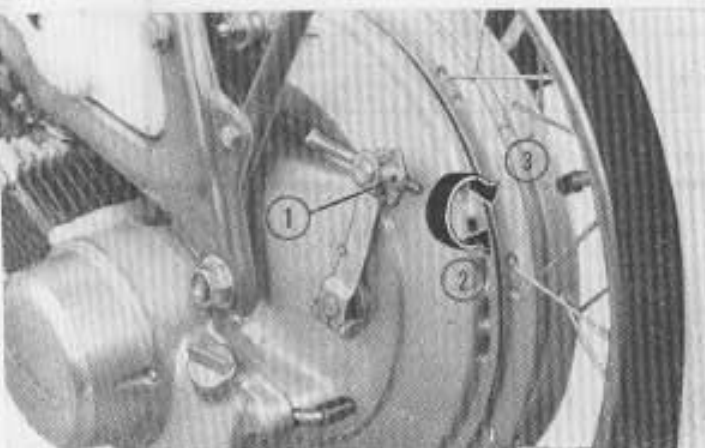
Afb. 20 1.0 - 1.5 cm.



Afb. 21 1. MEER VRIJE SLAG 2. MINDER VRIJE SLAG
3. STELMOER



Afb. 22 1.0 - 1.5 cm.



Afb. 23 1. VLEUGELMOER 2. MEER VRIJE SLAG
3. MINDER VRIJE SLAG

C. FRAME

1. STELLEN VAN DE REMMEN

Voor de veiligheid zijn van de bromfiets de remmen het belangrijkste. Afgezien van de periodieke controles moet de werking van de remmen dagelijks voor de aanvang van de eerste rit worden gecontroleerd.

○ Afstelling van voor- en achterrem

De normale vrije slag aan het uiteinde van elk remhandel, alvorens de rem begint te pakken, is 1-1.5 cm (Afb. 20).

Voor het bijstellen van de voorrem dient de stelmoer aan het onderste uiteinde van de buitenkabel (Afb. 21).

Voor het bijstellen van de achterrem dient de vleugelmoer aan het onderste uiteinde van de binnenkabel (Afb. 22 en 23).

2. NATREKKEN VAN BOUTEN EN MOEREN

Na vele uren gereden te hebben, in het bijzonder over slechte wegen kunnen als gevolg van trillen en stoten, bouten en moeren losraken. Zelfs bij net even loszitten kunnen de rijkwaliteiten al ongunstig worden beïnvloed.

De bouten en moeren welke de samenstellende delen verbinden moeten regelmatig worden gecontroleerd resp. bij losraken worden nagetrokken.

1. Handelbevestigingen.
2. Draaipunten van de schommelarmen onder aan de voorvork.
3. Bouten aan het uiteinde van de schroefveren onder aan de voorvork.
4. Moer van de vooras.
5. Bevestigingsbout van de reactiearm, links van de achternaaf.
6. Moer van de achteras.
7. Stuurbevestigingsbout.
8. Moeren van de rechter en linker crankspie. Wanneer een van de cranks los gaat zitten, dan moet de crankspie voorzichtig worden aangetikt en de betreffende moer worden nagetrokken.
9. De spaken.

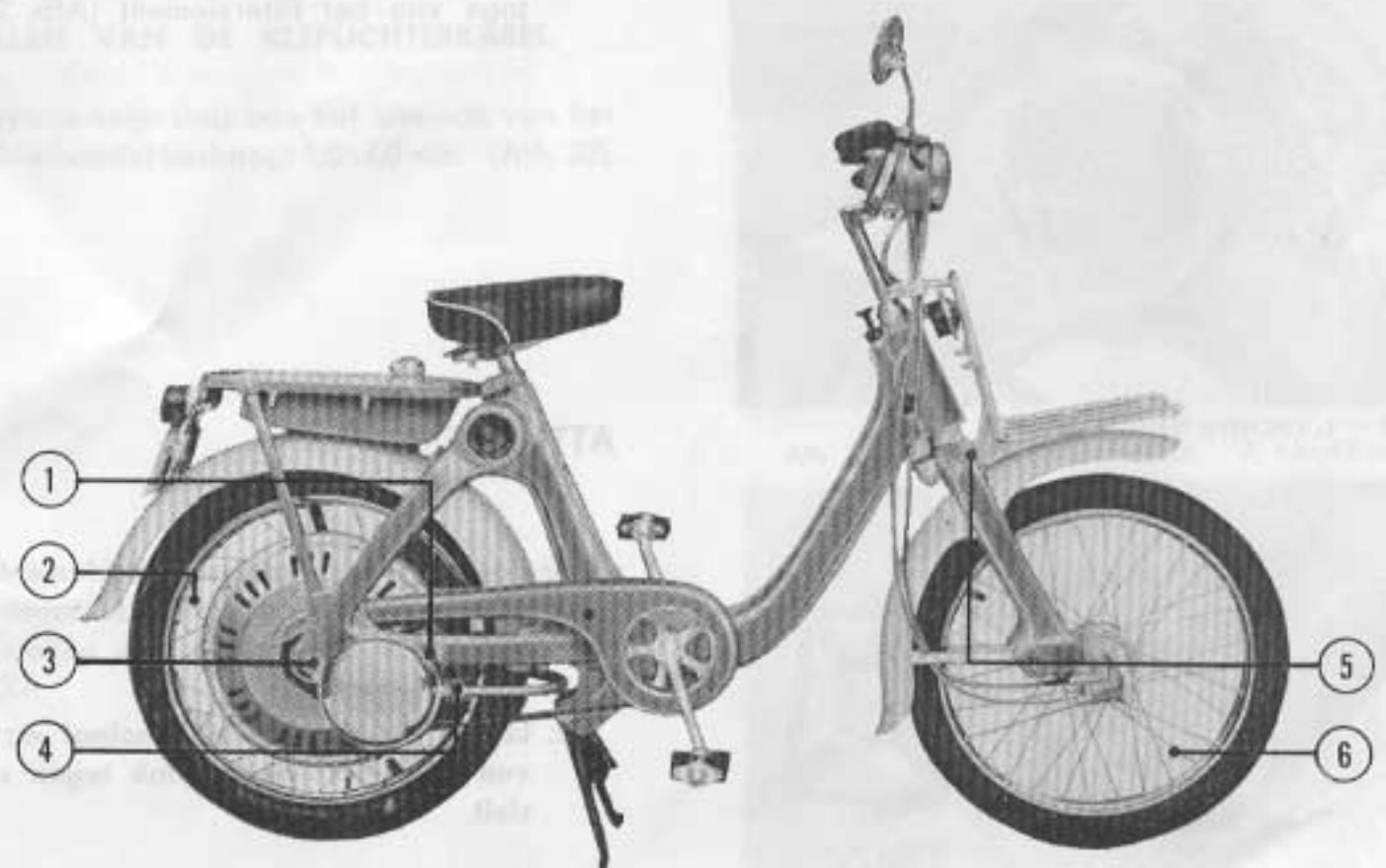
Wanneer de bromfiets met een of meer loszittende spaken wordt bereden, dan zullen de resterende spaken te zwaar worden belast met het gevolg dat het betreffende wiel kan gaan slingeren en de spaken kunnen breken.

Licht het wiel van de grond en controleer of alle spaken vastzitten. De losse spaken moeten vastgezet worden, dat deze dezelfde spanning hebben als de andere spaken. Gebruik een speciale nippelsleutel in combinatie met een torsiesleutel. (Afb. 24 en 25).



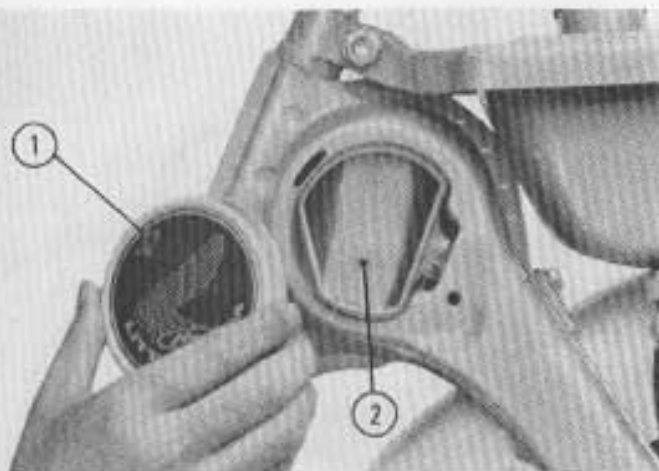
Afbeelding 24

- | | |
|-----------------------|------------------------------------|
| 1. CRANKSPIE | 5. REACTIEARM ACHTER |
| 2. MOER VAN DE VOORAS | 6. BESCHERMPLAAT VAN DE CARBURATOR |
| 3. CRANK | 7. MOER VAN DE ACHTERAS |
| 4. PEDAAL | 8. UITLAATPIJP |

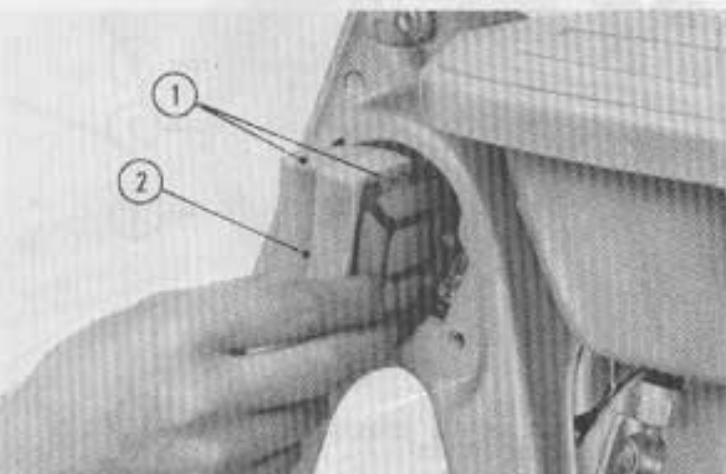


Afbeelding 25

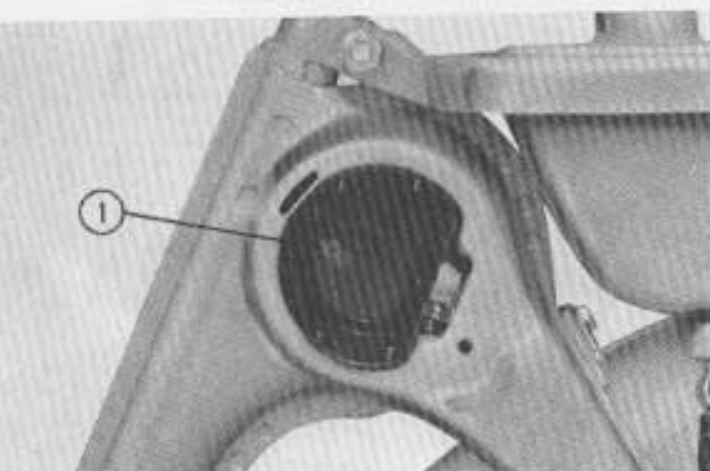
- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| 1. BOUT 6 x 14 | 4. UITLAATKLEM |
| 2. SPAKEN VAN HET ACHTERWIEL | 5. SCHROEVEN 6 x 14 |
| 3. MOER VAN DE ACHTERAS | 6. SPAKEN VAN HET VOORWIEL |



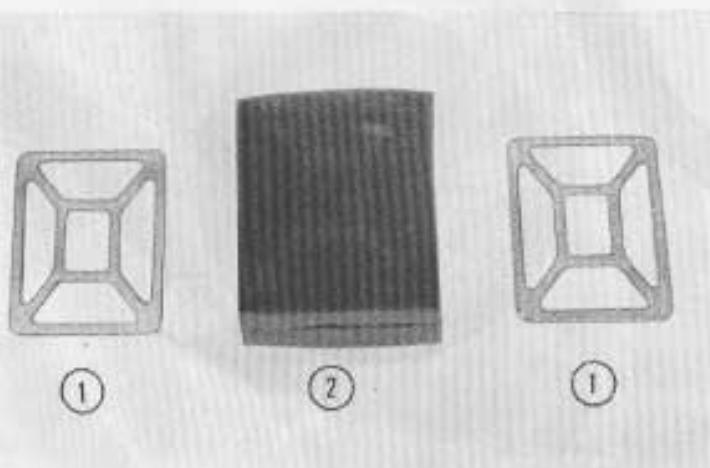
Afb. 26 1. LUCHTFILTERDEKSEL 2. BINNENPLAAT



Afb. 27 1. ROOSTER 2. FILTERELEMENT



Afb. 28 1. LUCHTFILTERHUIS



Afb. 29 1. VOOR- EN ACHTERROOSTER 2. FILTERELEMENT

3. ONDERHOUD VAN HET LUCHTFILTER.

Wanneer de bromfiets lange tijd in gebruik is, of op stoffige wegen wordt gebruikt, zal het luchtfilter door stof verstopt raken, waardoor de toevoer van de lucht naar de carburator wordt belemmerd. Dit heeft een ongunstige invloed op het vermogen en de trekkracht van de motor. Om de motor 100 % in conditie te houden moet het luchtfilter regelmatig worden gereinigd.

1. Verwijder het luchtfilterdeksel.
2. Verwijder de binnenplaat (Afb. 26).
3. Neem het filterelement met voor- en achterrooster tesamen uit het luchtfilterhuis (Afb. 27).
4. Was het filterelement goed in water uit en droog dit grondig.
5. Veeg het luchtfilterhuis goed uit voor montage van het filterelement (Afb. 28 en 29).

ATTENTIE :

1. Zorg er voor dat het filterelement niet met olie in aanraking komt.
2. Let er op dat de binnenplaat na montage van het filterelement vlak tegen de zijkant sluit.
3. Controleer dat er nergens lucht naar de carburator kan komen, zonder het luchtfilter te passeren.

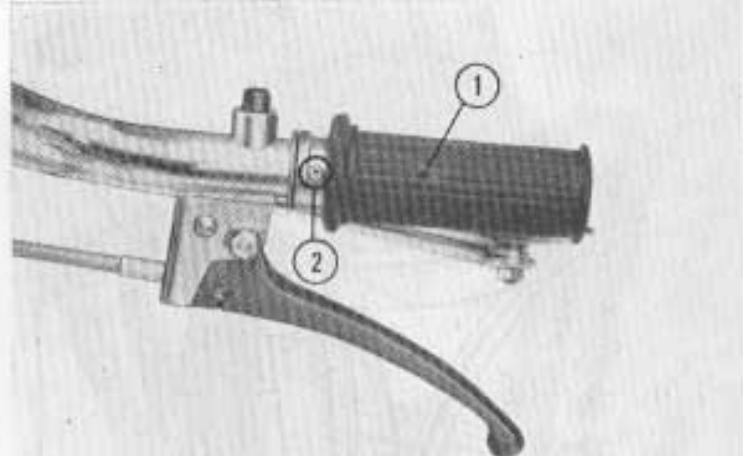
II. Diverse kontrole- en afzetpunten

1. AFSTELLING VAN GASHANDEL EN GASKABEL.

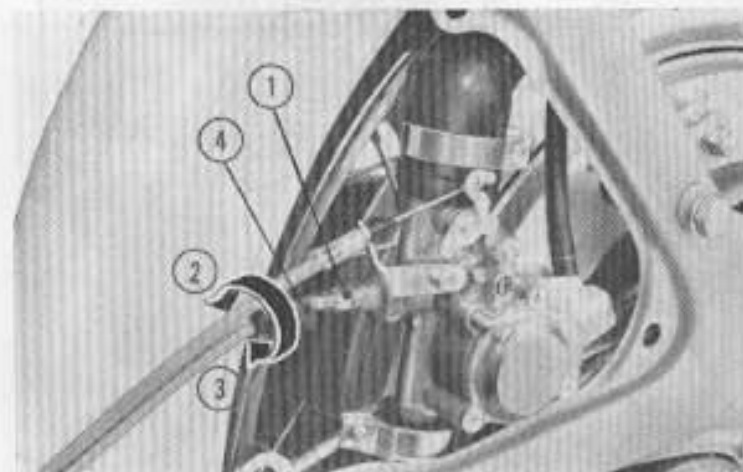
1. Indien het gashandel zijdelings overmatige speling heeft, dan moet het handvatrubber worden teruggeschoven om te zien of de schroef misschien los is (Afb. 30).

2. Te veel vrije slag in de draairichting kan door het bijstellen van de gaskabel worden opgeheven. Na het terugschuiven van de rubber beschermhuls aan het uiteinde van de gaskabel aan de carburator kan de stelmoer worden verdraaid.

Na het bijstellen van de gaskabel moet de rubber beschermhuls weer op zijn plaats worden geschoven, teneinde te voorkomen, dat er water in de carburator komt (Afb. 31).



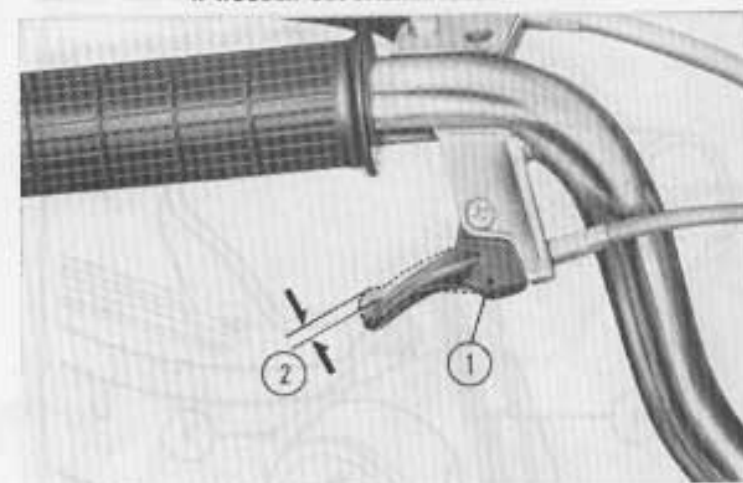
Afb. 30 1. HANDVATRUBBER 2. SCHROEF



Afb. 31 1. STELMOER 2. MINDER VRIJE SLAG
3. MEER VRIJE SLAG
4. RUBBER BESCHERMHULS

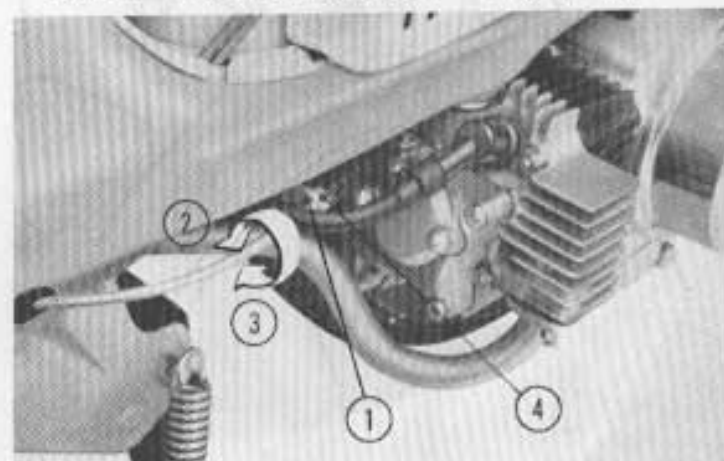
2. AFSTELLEN VAN DE KLEPLICHTERKABEL.

De normale vrije slag aan het uiteinde van het kleplichthandel bedraagt 1.0-4.0 mm. (Afb. 32).



Afb. 32 1. KLEPLICHTERHANDEL 2. 1.0 - 4.0 mm.

Indien bijstellen noodzakelijk is, contra-moer « A » losdraaien, stelmoer « B » verdraaien. Na het afstellen de contra-moer weer vastzetten (Afb. 33).



Afb. 33 1. STELMOER « B » 2. MEER VRIJE SLAG
3. MINDER VRIJE SLAG 4. CONTRA-MOER « A »

3. AFSTELLEN VAN STUUR- EN ZADELHOOGTE.

De hoogte van het stuur en het zadel moeten worden afgestemd naar behoefte van de berijder.

Het stuur.

1. De klembout 6 x 40 losdraaien.
2. De stuurbevestigingsbout twee slagen losdraaien en met een lichte tik naar binnen slaan.
3. Het stuur tussen de merktekens «H» en «L» op de gewenste hoogte instellen en daarna de klembout, zowel als de stuurbevestigingsbout weer vastzetten (Afb. 34).

Standen van het stuur :

H = Hoog

M = Middel

L = Laag

Het zadel

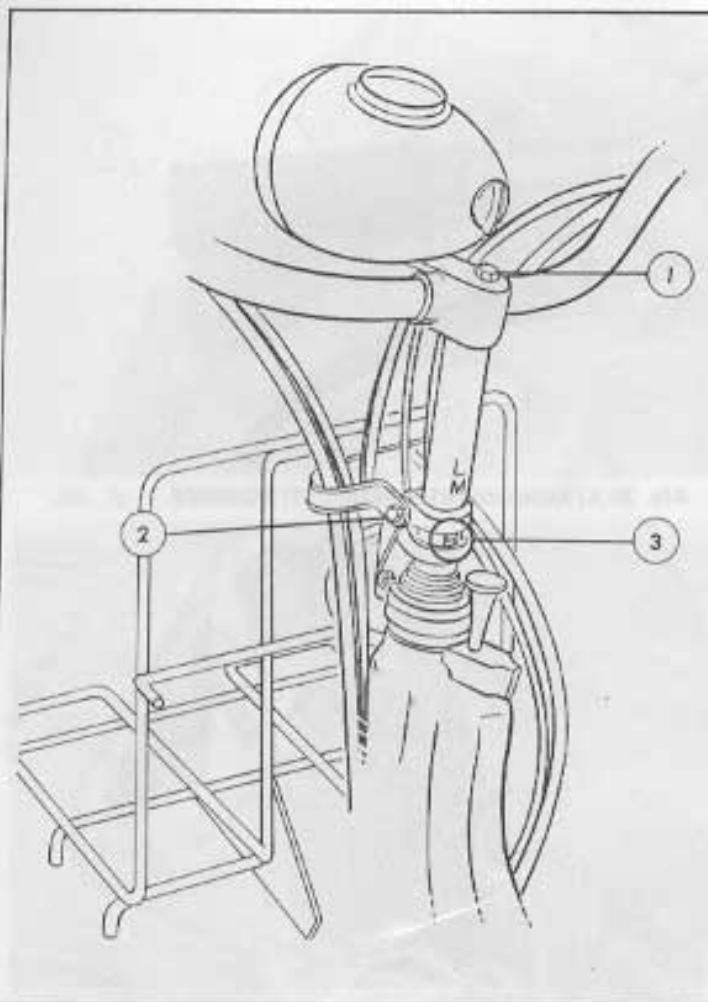
1. De klembout 8 x 42 losdraaien.
2. De hoogte van het zadel instellen. De merkstreep op de zadelpen mag niet boven de bevestigingsklem uitkomen (Afb. 35).

ATTENTIE

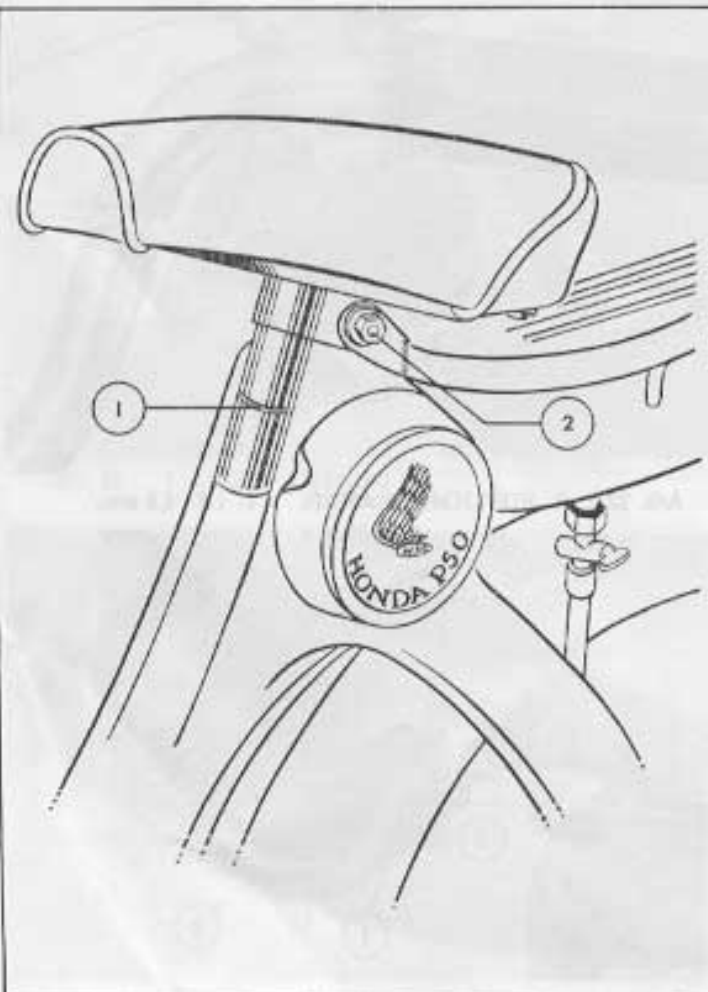
Na het instellen van de zadelhoogte, moet de klembout 8 x 42 weer vastgezet worden. Het is belangrijk dat de klembout goed vastgezet wordt, anders kan het zadel losraken en de berijder ernstig gewond worden.

De klembout 8 x 42 moet altijd op de juiste manier vastgezet worden. Het is belangrijk dat de klembout goed vastgezet wordt, anders kan het zadel losraken en de berijder ernstig gewond worden.

De klembout 8 x 42 moet altijd op de juiste manier vastgezet worden. Het is belangrijk dat de klembout goed vastgezet wordt, anders kan het zadel losraken en de berijder ernstig gewond worden.



Afb. 34 1. STUURBEVESTIGINGSBOUT
2. KLEMBOUT 6 x 40 3. STAND VAN HET STUUR

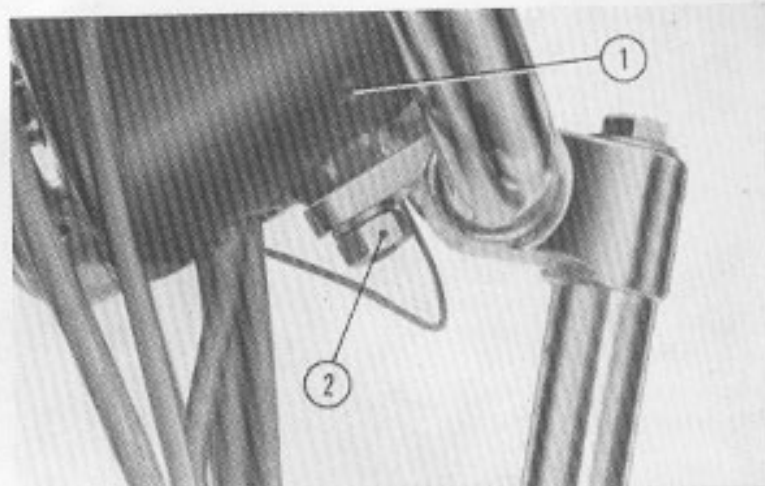


Afb. 35 1. MERKSTREEP 2. KLEMBOUT 8 x 42

AFSTELLEN VAN DE KOPLAMP.

- **Het afstellen van de richting.**

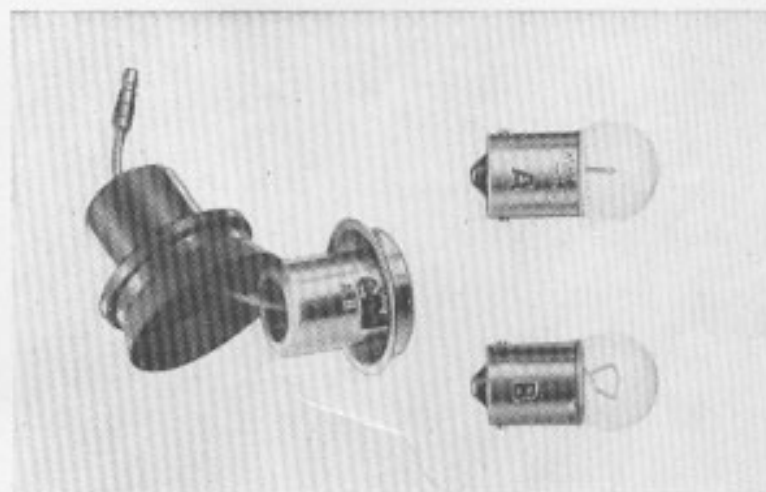
Het koplamphuis is bevestigd met een half-ronde kogel in een kom van de steun. Door het losdraaien van de bevestigingsmoer kan de koplamp gemakkelijk in alle richtingen worden gedraaide (Afb. 36).



Afb. 36 1. KOPLAMPHUIS 2. BEVESTIGINGSMOER

- **Instellen van het brandpunt.**

In de bestaande fitting kunnen twee soorten lampjes worden gebruikt nl. «A» en «B». De pennen van de metalen lamphuls moeten in de overeenkomende uitsparingen gemerkt «A» en «B» van de fitting vallen.



Afb. 37