



SPARTA HANDLEIDING

G 1 - 50

ENKELE GEGEVENS VAN MIJN „SPARTA“

Motor no.	Naam leverancier
Frame no.	Adres
Slot no.	Plaats
Datum van afl.	Telefoon
Verzekerd bij	Naam eigenaar
Polis no.	Adres
Premie vervalt	Plaats

SPARTA RIJWIELEN- EN MOTORENFABRIEK N.V.

APPELDOORN (HOLLAND) TELEFOON (0411) 14377

Geachte Sparta bezitter,

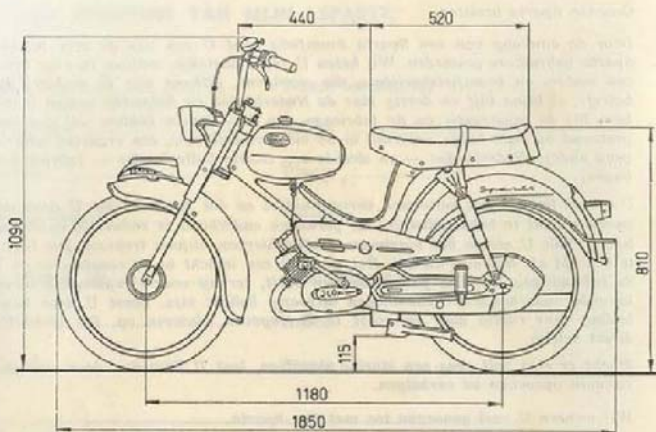
Door de aankoop van een Sparta bromfietst bent U een van de zeer talrijke Sparta gebruikers geworden. Wij heten U recht hartelijk welkom in deze kring van motor- en bromfietserijders, die overigens, althans wat de motorrijders betreft, al bijna vijf en dertig jaar de Nederlandse en Belgische wegen bevolken. Bij de constructie en de fabricage van Uw Sparta hebben wij dan ook gesteund op onze lange ervaring in de motorrijwielenbouw, een ervaring waarop geen andere Nederlandse — en slechts een enkele buitenlandse — fabriek kan bogen.

Uw bromfietst is een motorisch vervoermiddel en dat houdt in dat U deze met overleg dient te behandelen en dat periodiek onderhoud te eenmalige noodzakelijkheid is, wilt U steeds het maximum profijt hiervan blijven trekken. Dit boekje is bedoeld als leidraad hierbij. Het geeft U een inzicht in de constructie en in de behandeling van Uw pas verworven bezit, terwijl voorts regelmatig terugkerende onderhoudswerksaamheden uitvoerig belicht zijn. Leest U deze handleiding eens rustig door en volgt U de gegeven adviezen op. Dit is in Uw direct belang.

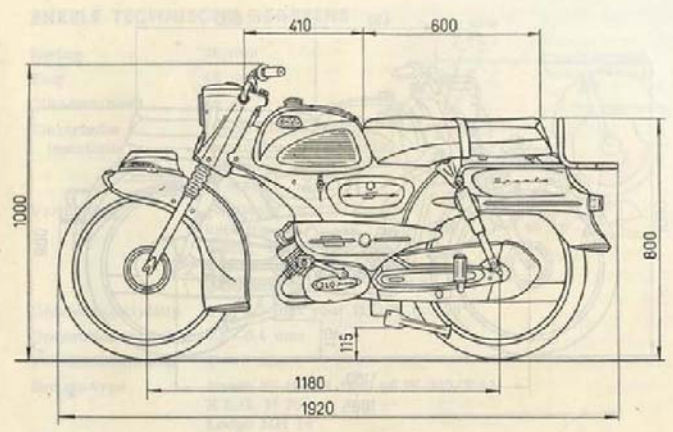
Mocht er zich ooit eens een storing voordoen, laat U deze dan door een goed vakman opzoeken en verhelpen.

Wij wensen U veel genoegen toe met Uw Sparta.

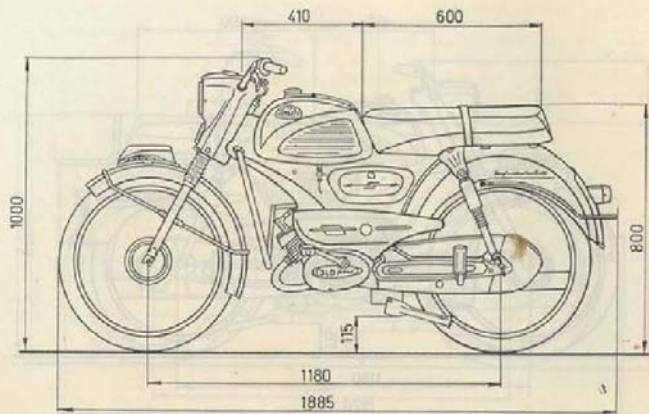
Sparta Rijwielen- en Motorenfabriek N.V.
Appeldoorn



Sparta G1-50 Windsor



G1-50 Sport



GI-50 Grand-Sport

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Boring	38 mm
Slag	43 mm
Cilinderinhoud	49 cc
Elektrische installatie	Bosch vliegwieltontsteking lichtspool 6 volt, 17 watt
Verlichting	gloeilamp koplamp 6 volt, 15/15 watt gloeilamp km-teller 6 volt, 1,2 watt gloeilamp achter 6 volt, 1,5 watt
Ontstekingstijdstip	2,3—2,7 mm voor B.D.P. (= 28°)
Onderbrekeropening	0,3—0,4 mm
Poolschoenafstand	7—10 mm
Bougie-type	Bosch W 190 M 11 S of W 225/T 11 K.L.G. F 70 Lodge HH 14 Beru 225/14 U 2 AC 43F



ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Bougie-electrodenafstand	0,4—0,5 mm
Carburateur verstuiver	Bing 1/12/181 651
hoofdsproeier	56 (voor in België afgeleverde exemplaren 60)
Smering van de motor	olie-benzinemengsel 1:20, bij gebruik van normale tweetakt olie in de dikte SAE 40 of SAE 50 (na ca. 1000 km inrijden 1:25) of zelfmengende tweetakt olie 1:16 (na ca. 1000 km inrijden 1:20)
Smering van de versnellingsbak	Motorolie SAE 20
Koppeling	Staal-frictielamellen
Distributie	Nylonriem
Overzettingsverhoudingen twee-versnelling-versie	krukas: versnellingsbak 1 : 2,21 krukas: aandrijfkettingwiel 1e versn. 1 : 10,74 2e versn. 1 : 6,37 aandrijfkettingwiel : achterwiel (23") 13 : 32 = 1 : 2,46 krukas : achterwiel: 1e versn. 1 : 26,43 — 2e versn. 1 : 15,81 trapas : krukas 20,40 : 1 trapas : achterwiel 1e versn. 0,77 : 1 — 2e versn. 1,29 : 1

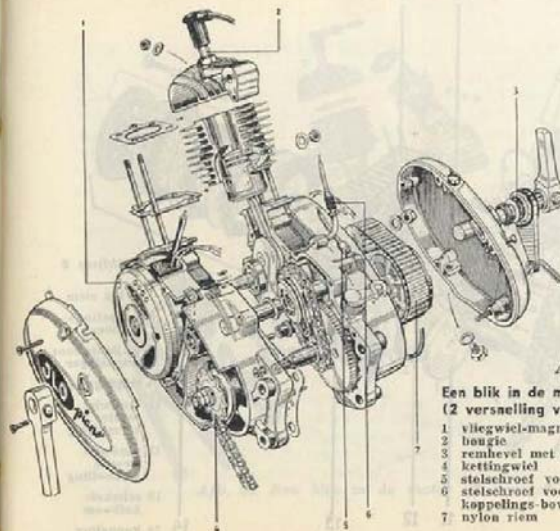
ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Overzettingsverhoudingen drie-versnelling-versie	krukas : versnellingsbak 1 : 2,21 krukas : aandrijfkettingwiel 1e versn. 1 : 12,90 2e versn. 1 : 8,45 3e versn. 1 : 6,02 aandrijfkettingwiel : achterwiel (23") 12 : 32 = 1 : 2,67 krukas : achterwiel: 1e versn. 1 : 34,38 2e versn. 1 : 22,54 3e versn. 1 : 16,08 trapas : krukas 24,50 : 1 trapas : achterwiel 1e versn. 0,71 : 1 2e versn. 1,04 : 1 3e versn. 1,52 : 1
--	--



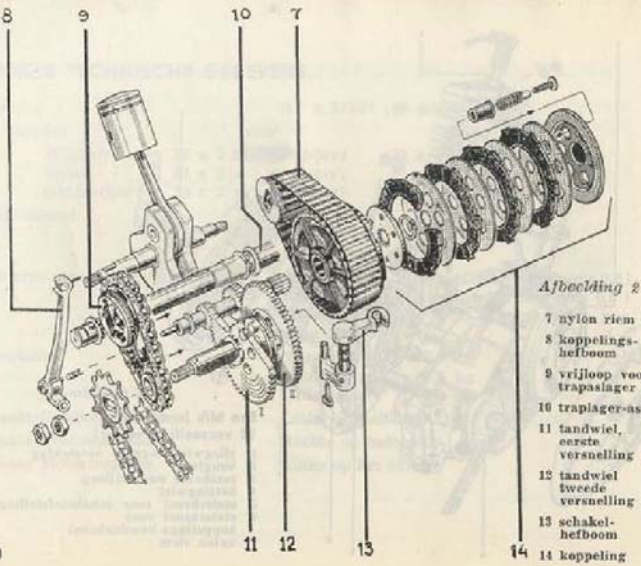
ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Ketting	1/4" x 3/16" (98 schakels)	
Banden	voor	achter
Windsor	23 x 2 (2-ply)	23 x 2 x 2,25 (nylon)
Sport	23 x 2 x 2,25 (2-ply)	23 x 2 x 2,25 (nylon)
Grand-Sport	23 x 2 x 2,25 (2-ply)	23 x 2 x 2,50 (nylon)
Tankinhoud	Windsor	8,0 l
	Sport	11,0 l
	Grand-Sport	11,0 l
Reserve-voorraad benzine	Windsor	0,3 l, bij scheefhouden nog eens 0,2 l
	Sport	0,5 l, bij scheefhouden nog eens 0,5 l
	Grand-Sport	0,5 l, bij scheefhouden nog eens 0,5 l
Gewicht	Windsor	57,5 kg
	Sport	68,5 kg
	Grand-Sport	68,0 kg
Plaats Goedkeurnummer	Links op balhoofd	
Plaats Framenummer	Rechts op balhoofd	
Plaats Motornummer	Links op het carter	



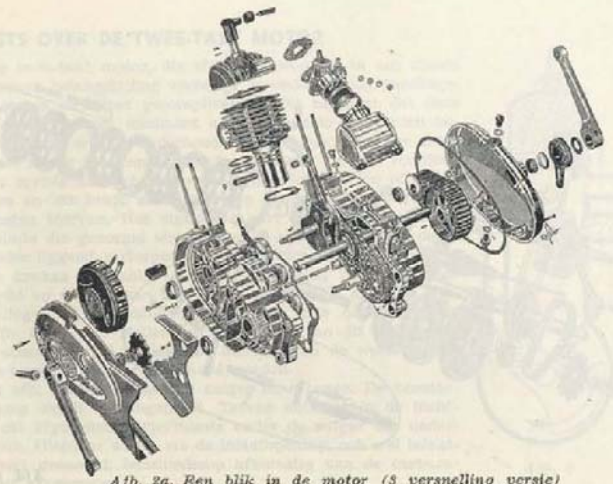
Afbeelding 1

- Een blik in de motor (2 versnelling versie)
- 1 vliegwielt-magneteet ontsteking
 - 2 bougie
 - 3 remhevel met vrijloop
 - 4 kettingwiel
 - 5 stelschroef voor schakelafstelling
 - 6 stelschroef voor koppellings-bowdenkabel
 - 7 nylon riem

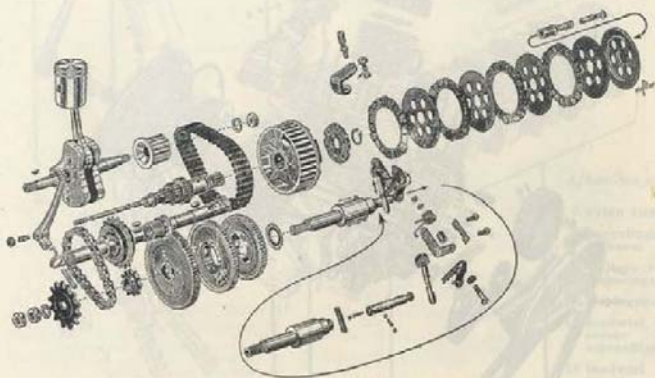


Afbeelding 2

- 7 nylon riem
- 8 koppelings-hefboom
- 9 vrijloop voor trapaslager
- 10 trapaslager-as
- 11 tandwiel, eerste versnelling
- 12 tandwiel tweede versnelling
- 13 schakel-hefboom
- 14 koppeling



Afb. 2a. Een blik in de motor (3 versnelling voorste)



Afd. 2B

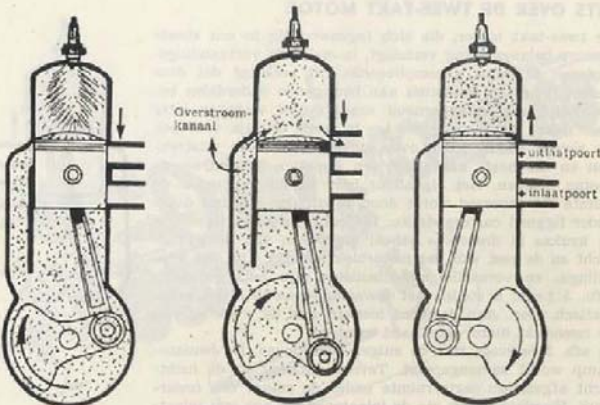
IETS OVER DE TWEE-TAKT MOTOR

De twee-takt motor, die zich tegenwoordig in een steeds grotere belangstelling verheugt, is onder de verbrandingsmotoren de minst gecompliceerde. Dit betekent dat deze motor, door een minimum aan bewegende onderdelen betrekkelijk weinig onderhoud vraagt. Ook wanneer later deze motor aan een revisie toe is, heeft dit zijn voordeel. De revisie zal zich dan over minder onderdelen uitstrekken en dit heeft natuurlijk een gunstige invloed op de kosten hiervan. Het eigenlijke hart van de motor is de ruimte die gevormd wordt door de cilinder met het daaronder liggend cartergedeelte. Dit cartergedeelte, waar dus de krukas in draait, is geheel afgesloten van de buitenlucht en de rest van het motorblok, waarin o.m. het koppelings- en versnellings-mechanisme zijn ondergebracht. Afb. 3 t.e.m. 6 stellen het inwendige van dit hart schematisch voor. Aan de hand hiervan kan de werking van de twee-takt motor verklaard worden.

In afb. 3 beweegt zich de zuiger naar boven. De benzinedamp wordt samengeperst. Tevens ontstaat in de luchtdicht afgesloten carterruimte onder de zuiger een onderdruk. Hierdoor wordt via de inlaatopening, ook wel inlaatpoort genaamd, benzinedamp afkomstig van de carburateur aangezogen.



Afb. 3



Afb. 4

Afb. 5

Afb. 6

Afb. 4 stelt de eigenlijke arbeidslag voor. Tengevolge van de door de bougie ontstoken benzinedamp, hetgeen een sterke drukverhoging veroorzaakt, wordt de zuiger met kracht naar beneden gedreven. De zuiger sluit nu de inlaatpoort af en perst de zojuist aangezogen benzinedamp in het carter samen.

In afb. 5 is de zuiger nog verder naar beneden gekomen. Daarbij heeft deze allereerst de uitlaatpoort vrij gegeven, waardoor de afgewerkte gassen, die t.o.v. de buitenlucht nog een betrekkelijk hoge druk bezitten, via de uitlaat kunnen ontsnappen. Even later is de overstroompoort, die iets lager in de cilinderwand is aangebracht dan de uitlaatpoort, vrij gekomen. Hierdoor wordt via het overstroomkanaal een verbinding met het carter gevormd. De samengedrukte benzinedamp die hierin aanwezig is, kan zodoende naar de cilinder ontsnappen, waar op dat ogenblik een lagere druk heerst.

In afb. 6 beweegt de zuiger zich weer naar boven. De overstroom- en de uitlaatpoort worden door de zuiger gesloten en het proces herhaalt zich weer.

Zoals reeds gezegd, springt even voordat de zuiger in de bovenste stand is aangekomen aan de uiteinden van de bougie een vonk over. Dit heet voorontsteking. Gedurende de tijd die nodig is om de benzinedamp hierdoor te ontbranden is de zuiger juist in zijn bovenste stand aangekomen. Dit tijdstip heeft veel invloed op het goed functioneren van de motor. Bij Uw motor ligt dit ontstekingstijdstip 2,3—2,7 mm vóór de bovenste zuigerstand, ook wel bovenste dode punt genoemd. Door allerlei oorzaken kan dit tijdstip op de duur wat versted raken. Het is daarom aan te bevelen dit regelmatig door Uw handelaar te laten controleren.

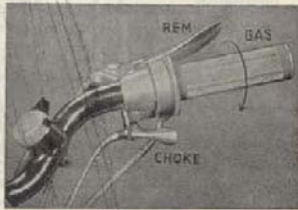
NADERE KENNISMAKING

Bedieningshandles

De plaatsing van de bedieningshandles is vrijwel gelijk aan die van motorrijwielen en scooters.

Zo treft U rechts op het stuur een draaibare handgreep aan, waarmee U de toe te voeren brandstof, dus de snelheid, regelen kunt. Deze neemt toe naarmate U dit handvat meer naar U toedraait. (Afb. 7). Naast het gashandvat bevindt zich de manette voor de luchtregeling, de zgn. choke. Wanneer deze wordt ingedrukt, dan wordt het benzinemengsel rijker gemaakt. Het gebruik hiervan moet zich beperken tot het starten en het wegrijden van de koude bromfiets. Bij een warme motor mag de choke niet gebruikt worden. De motor zou dan kunnen „verzuipen”. Voorts is rechts nog de voorwielremhandle gemonteerd.

Aan de linkerkant treft U de koppelingshandle aan (afb. 8). Wanneer deze ingetrokken is, dan is er geen directe krachtsoverbrenging tussen motor en achterwiel aanwezig. Dit laatste is nodig wanneer de stand van de versnellingsbaktandwielen gewijzigd moet worden. Dus bij het in- en uitschakelen of/



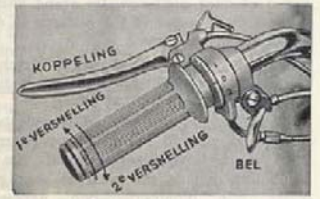
Afb. 7

16

bij het overschakelen. Deze handle moet daarbij steeds zonder een enkele uitzondering gebruikt worden.

Het linkerhandvat is eveneens draaibaar. Hiermede kunt U de versnellingsbak bedienen, 3 standen zijn hier mogelijk bij die bromfietsen, waarbij een 2-versnellingsmotor is ingebouwd en 4 bij de bromfietsen uitgerust met 3-versnellingsmotor. Wanneer dit handvat zo ver mogelijk van U afgedraaid is, dan staat de motor in de 1e versnelling. Dit wordt dan door het cijfer 1 op het handvat aangegeven. Draait U nu dit handvat naar U toe, dan komt op een gegeven moment de motor in de vrijstand. Dit wordt aangeduid met het cijfer 0. Draait U het verder naar U toe dan wordt de 2e versnelling ingeschakeld. Het cijfer 2 geeft dit aan. Bij de 3 versnelling volgt dan nog de 3de versnelling.

Tijdens het verdraaien van het versnellingshandvat moet uiteraard de koppelingshandle worden ingetrokken daar deze het versnellingshandvat vergrendelt. Tevens moet dit verdraaien bij een lopende motor geschieden. Links bevindt zich eveneens de bedieningsmanette voor de bel. De manette moet even krachtig worden ingedrukt om direct daarna geheel te worden losgelaten, zodat de manette terug kan springen. Zo komt de werking van de twee-tonige bel het best tot zijn recht. Rechts op het stuur vindt U verder de licht-



Afb. 8

17

schakelaar. Deze heeft drie standen, een neutrale, één voor grootlicht en één voor dimlicht. Vanzelfsprekend brandt, wanneer de schakelaar in een van deze laatste twee standen staat, ook het achterlicht en km-tellerlampje. Bovendien is aan de zijkant hiervan een knop aangebracht, de zgn. kortsluitschakelaar. Wanneer deze bij draaiende motor naar voren wordt gedrukt, kan er aan de bougie geen vonk meer overspringen. De motor zal dan afslaan. Uw Sparta is verder uitgerust met een terugtraprem.

Het stuur bestaat uit twee stuurhelften, die elk door een stuurrop op de vork bevestigd zijn. Met de twee siermoeren naast de km-teller haalt U de stuurrop aan. Door deze los te draaien kan op heel eenvoudige wijze de stand van het stuur gewijzigd worden, dus wat meer naar voren of naar achteren. De stand van het stuur kunt U dus met Uw postuur in overeenstemming brengen.

Tussen de stuurropen bevindt zich het stuurslot. Het stuurslot moet U bedienen bij geheel scheef gedraaid stuur.

Juist achter het slot bevindt zich de bedieningsknop van de stuurdemper. Hiermede kunt U de wrijvingsweerstand van het stuur instellen en zodoende de wegligging onder alle omstandigheden aanpassen. Op mooie vlakke wegen kan de weerstand



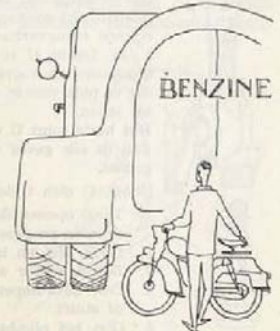
De stand van het stuur bepaalt mede het rijcomfort

18

in het algemeen beter iets meer bedragen dan op wegen met een slecht wegdek. Ook bij het rijden met duo-passagier en bagage kan beter de stuurdemper iets verder aangedraaid worden dan normaal. Het mechanisme bevindt zich onder het balhoofd en behoeft naast af en toe een enkel druppeltje olie, verder geen onderhoud.

Tanken

Zoals reeds gezegd heeft deze bromfiets een twee-takt motor. Bij dit motortype worden de zuiger, de krukas en de krukaslagers gesmeerd door de olie, die tegelijk met de benzinedamp, via de carburateur in het carter komt. Daarom is het noodzakelijk olie met de benzine te vermengen en wel nauwkeurig in de verhouding van 1:20 tijdens het inrijden. Later kan 1:25 aangehouden worden. Omdat de smering van eerder genoemde onderdelen uitsluitend met deze olie geschiedt, is het zaak hiervoor een geschikte kwaliteit te gebruiken. Het allerbeste kunt U twee-takt olie SAE 40 of 50 van een bekend merk nemen. Weiger olie, waarvan de oorsprong niet bekend is, daar het mogelijk is dat een minderwaardige oliesoort voorhanden is, welke niet geschikt is voor de smering



U mag zowel „gewone” alsook „superbenzine” tanken

19

van twee-takt motoren en waardoor Uw motortje in korte tijd vernield zou kunnen worden.

Ook is het noodzakelijk dat de olie grondig met de benzine vermengd wordt. Dit kan het beste in een mengkan gebeuren. Dit geldt niet voor de zgn. zelfmengende twee-takt olie, die de laatste tijd verkrijgbaar is. Ook deze olie kan zonder bezwaar gebruikt worden. Bij zelfmengende twee-takt olie moet U echter een wat rijkere mengverhouding aanhouden, 1:20, tijdens het inrijden 1:16. Denkt U er bij het tanken van deze olie vooral aan de benzinekraan vooraf te sluiten. Anders bestaat de mogelijkheid dat er pure olie in de carburateur komt, waardoor de motor niet zal lopen.

Het beste kunt U zo mogelijk bij Uw handelaar tanken. U kunt dan in elk geval verzekerd zijn van een goede service op dit gebied.

Houdt U zich tijdens het tanken aan de volgende wenken:

1. Tank openen door de tankdop zover mogelijk naar links te draaien en deze daarna er af te nemen.
2. Rook niet en licht niet met een open vuur in de tank.
3. Zet de motor wegens veiligheidsstop.
4. Dek de vulopening zoveel mogelijk af, wanneer het regent of stuift.
5. Giet het olie-benzine mengsel, vooral wanneer niet aan een benzinstation getankt wordt, door een fijn gaasje of doekje in de tank.

Afb. 9

20

Reservevoorraad benzine

De tank heeft een benzinekraan met een reservestand. De reserve-voorraad is meestal wel voldoende om tot een tankstation te kunnen rijden, wanneer de tank met normaal geopende kraan leeg gereden is. Zou in de reservestand op een gegeven ogenblik de motor toch stoppen, houdt U dan de bromfiets even helemaal scheef, zodat de nog resterende benzine in het tankappartement boven de benzinekraan terecht komt.

De benzinekraan heeft naast een zeef in de tank nog een klein zeefje boven in de benzineleiding. (Afb. 9). Reinigt U dit wel van tijd tot tijd, en zeker dus wanneer zich een verstopping mocht voordoen.

De stand van de benzinekraan is als volgt:

naar achter (Z)	gesloten
naar beneden	open
naar voren (R)	reserve



Het scheefhouden kan U een wandeling besparen

21

Bandenspanning

Alvorens te gaan rijden is het gewenst dat U zich even van de bandenspanning overtuigt. Een spanningsmeter is hierbij de zekerste gids. Het beste is om deze zo te kiezen, dat U zonder stoten rijdt, dus niet al te hard; maar U dient er tegelijkertijd voor te waken, dat de banden niet te zacht zijn, want dit is de zekerste weg, om deze onherstelbaar te vernielen. Bedenk dat niet alleen de levensduur van de banden, maar ook Uw rijcomfort van de spanning afhankelijk is.

Regelmatige controle der banden is aan te bevelen. Houdt U zoveel mogelijk onderstaande belastingstabel aan.

Achter het linker zijscherm bevindt zich een handpompje. De pomp moet bij gebruik voldoende ver op het ventiel gedrukt worden, hierdoor wordt dan automatisch een klepje geopend waarna zonder inspanning de band op een hogere druk kan worden gebracht.

Tabel bandenspanningen

23 x 2 x 2,25

katoen		nylon	
belasting (kg)	spanning (ato)	belasting (kg)	spanning (ato)
75	2,0	150	2,5
100	2,5	180	3,0
125	3,0	220	3,5
150	3,5	250	4,0
175	4,0		

22

23 x 2 x 2,50

nylon	
belasting (kg)	spanning (ato)
150	2,0
180	2,5
220	3,0
250	3,5

U kunt ongeveer aannemen dat $\frac{2}{3}$ van het gewicht van de berijder en duopassagier, evenals $\frac{2}{3}$ van het gewicht van de bromfiets op het achterwiel werkzaam is; $\frac{1}{3}$ van het totaalgewicht drukt bij gevolg op het voorwiel.

U kunt ongeveer aannemen dat $\frac{2}{3}$ van het gewicht van de berijder en duopassagier, evenals $\frac{2}{3}$ van het gewicht van de bromfiets op het achterwiel werkzaam is; $\frac{1}{3}$ van het totaalgewicht drukt bij gevolg op het voorwiel.



23

MOET IK MIJN SPARTA INRIJDEN?

Deze vraag kan het beste met een duidelijk „ja“ worden beantwoord.

Alle onderdelen van Uw motor zijn nieuw. Deze moeten eerst op elkaar inlopen. U dient deze onderdelen hiervoor even de tijd te geven. Deze zgn. inrijperiode is dan ook van veel invloed op de latere eigenschappen van de motor. Ook komt een goed inrijden ongetwijfeld de levensduur ten goede.

Inrijden wil niet direct zeggen langzaam rijden, nee, dit kan vaak heel funest zijn voor de motor. Deze moet te allen tijde een mooie soepele gang hebben. Het verdient aanbeveling tijdens de inrijperiode afwisselend tussen de 25 en 35 km per uur te rijden. Het recept is hier „afwisselen“.

Na ongeveer 500 km op deze wijze gereden te hebben kunt U de snelheid langzamerhand wat opvoeren. In het begin nog slechts heel eventjes en geleidelijk wat langer. U moet als het ware de motor wennen aan deze hogere snelheden. Na \pm 1000 km in totaal gereden te hebben kan de inrijperiode zo langzamerhand afgesloten worden. Tijdens deze eerste 1000 km is het wel gewenst de motor wat vetter te smeren. Het op elkaar inlopen



Het recept is afwisselen

24

van de meest vitale onderdelen van Uw motor wordt dan wat vergemakkelijkt, 1:20 is in deze periode de beste mengverhouding. Bij gebruik van zelfmengende twee-takt-olie kan tijdens de inrijperiode het best 1:16 als mengverhouding worden genomen. Het is verder af te raden tijdens de inrijperiode met duopassagier te rijden. De motor wordt dan direct al bijna vol belast. Ook steile hellingen moeten zoveel mogelijk vermeden worden.

Het is natuurlijk absoluut fout, tot bv. 1000 km matig te rijden, de smering terug te brengen tot 1:25, en ineens langdurig vol gas te gaan rijden. De motor zal er het meest bij gebaat zijn wanneer U deze eerst went aan snel rijden en U daarna de smering vermindert. De bromfiets zal U later voor een goede inrijperiode extra veel genoeg terug schenken.



25

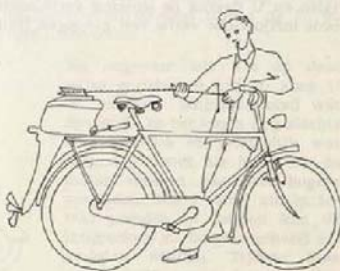
STARTEN EN RIJDEN

Wanneer U het voorgaande aandachtig heeft doorgenomen kunt U nu wat meer ervaring met Uw Sparta gaan opdoen.

Allereerst dient de motor gestart te worden. Door de zgn. pedaalstart-inrichting geschiedt dit op geheel dezelfde wijze als bij de moderne motorfietsen en de scooters.

U dient er zich allereerst van te overtuigen of de motor in de vrijstand staat.

U opent nu de brandstofkraan. Vervolgens drukt U de choke manette in, en geeft met de gashandle een weinig gas bij. U kunt nu de motor starten door de trapperpedaal rustig naar beneden te drukken. Wanneer deze in een ongunstige stand zou staan, dan kunt U hem door de koppelingshandle in te trekken zonder moeite in een betere positie draaien. De juiste positie is als de crank horizontaal staat. De bromfiets mag tijdens het starten niet op de standaard staan. Daarvoor is deze niet bedoeld en dus ook niet berekend.



Het starten

26

Het beste is de motor even op temperatuur te laten komen. Langzaam laat U de choke wat terugkomen. U trekt thans de koppeling in en zet de motor in de eerste versnelling. Onder gelijktijdig gas geven (vooral niet razen) kunt U nu de koppeling langzaam laten opkomen. Door middel van de gashandle dient de snelheid geleidelijk tot ongeveer 15 à 20 km per uur opgevoerd te worden. Hierna kan de motor in de 2e versnelling geschakeld worden. U trekt daartoe de koppeling in, waarbij U tegelijkertijd de gashandle helemaal sluit. U draait nu de handgreep geheel naar U toe en laat de koppeling weer langzaam opkomen. U kunt nu weer gas bij geven en daarmee de snelheid verder opvoeren. Bij een drie-versnellingsmotor kan hierna op dezelfde wijze de derde versnelling worden ingeschakeld. De juiste schakelmomenten liggen bij de drie-versnellingsmotoren enigszins anders dan bij de twee-versnellingsmotoren (zie tabel blz. 29).

Het is ook mogelijk de motor te starten door de bromfiets als 'n gewone fiets (met pedalen) bij ingeschakelde 1e versnelling enkele meters te rijden. Wanneer de koppeling onder gelijktijdig gasgeven langzaam wordt losgelaten, slaat de motor eveneens aan. Ook hier kan bij koude motor gebruik gemaakt worden van de choke.

De motor moet stevig gereden worden, d.w.z. U moet de motor niet met lage toerentallen, laten lopen. Het is dus zaak bij het oprijden van steile hellingen tijdig de motor terug te schakelen naar een lagere versnelling.

Het is ook mogelijk de motor te starten door de bromfiets als 'n gewone fiets (met pedalen) bij ingeschakelde 1e versnelling enkele meters te rijden. Wanneer de koppeling onder gelijktijdig gasgeven langzaam wordt losgelaten, slaat de motor eveneens aan. Ook hier kan bij koude motor gebruik gemaakt worden van de choke.

27

U doet dit als volgt:

Gas terugnemen.

Koppeling intrekken.

Lagere versnelling inschakelen.

Koppeling langzaam loslaten en tegelijkertijd weer gas geven. Indien U dit niet doet, of wanneer U om een andere reden te langzaam rijdt, dan gaat de motor schokken. Een dergelijke manier van rijden schaadt niet alleen de motor, maar ook alle delen van de overbrenging, zoals koppeling, nylonriemaandrijving en ketting.



Geen sprongen maken

Nimmer mag bij een vrij hoge snelheid (bv. 25 km/uur) plotseling van de 2e versnelling teruggeschakeld worden naar de 1e. Er ontstaat dan een enorm grote krachtstoot, die buitengewoon slecht is voor alle bewegende onderdelen, bv. voor de ketting, de tandwielen, de koppeling en de nylonriem. Schakelt U vooral niet bij de drie-versnellingsmotoren rechtstreeks van „1” naar „3” of omgekeerd. Deze „sprongen” kunnen tot brokken aanleiding geven, bv. breuk van de ketting of van de nylonriem. De snelheid moet alleen met de gashandle geregeld worden, nooit door een half-ingetrokken dus slippende koppeling, omdat deze daardoor vroegtijdig kan verslijten.

28

Stoppen

Dit doet U door het gas af te sluiten. U kunt nu geleidelijk afremmen. Komt de snelheid hierbij beneden de minimumgrens, waarbij de motor nog soepel zou lopen, dan ontkoppelt U de motor en schakelt U de vrijstand in. Wanneer U stilstaat, kan de motor afgezet worden door het kortsluitcontact te bedienen. Het verdient altijd aanbeveling wanneer U langere tijd wilt stoppen, de motor af te zetten. Deze zou anders te heet kunnen worden. Bij stilstand ontbreekt immers de koelende luchtstroom, die tijdens het rijden optreedt en de motor koelt.

Stopt U even, al is het voor een kort oponthoud, dan moet de benzinekraan gesloten worden. Maak hier een vaste gewoonte van, want het is niet denkbeeldig, dat bij een geopende kraan benzine in het carter kan lopen door een kleine lekkage van de vlotterpen, bv. doordat zich tussen naald en zitting een klein vuiltje bevindt. Tijdens het starten hierna zou deze benzine ernstige beschadiging kunnen veroorzaken in het inwendige van de motor.



Het gebruik van de voorrem is heel belangrijk

30

Vooral als U lange hellingen afrijdt, moet U er aan denken dat U niet steeds aan één stuk door de rem blijft gebruiken. Beter is af en toe krachtig bij te remmen, afwisselend voor en achter, zodat de naven niet te heet worden en kans krijgen telkens weer af te koelen.

Fietsen

Indien met Uw bromfiets, om welke reden ook, gefietst moet worden, dan kan de koppelingsevel opgetrokken en verankerd worden door het verankeringsbeugelje om te klappen. Door nu in de tweede versnelling te schakelen is het mogelijk te fietsen.

Apropos (1)

Een motor is een gecompliceerd geheel. Bij draaiende motor zijn er tal van onderdelen in beweging en wel met grote snelheden. Denkt U maar eens aan de heen en weer filtsende zuiger (zo'n 5000 maal per minuut), de diverse snel ronddraaiende assen, en tandwielen enz. enz. Dit alles heeft tot gevolg dat geen enkele zuiger-verbrandingsmotor geheel geruisloos kan werken. Elke motor maakt dan ook wel wat bijgeluidjes, waartegen niets te doen is en die overigens totaal niets te betekenen hebben. Het is duidelijk dat bij een heel „stille” motor kleine bijgeluidjes wat eerder willen opvallen dan bij een van huis uit in zijn geheel wat meer la-



Bijgeluidjes

32

Houdt U steeds onderstaande tabel wat betreft de rijsnelheden voor ogen:

Aanbevolen snelheden (km/h)

motor 2 versnellingen:			motor 3 versnellingen		
	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal	
1e versnelling	5	20	1e versnelling	5	15
2e versnelling	15	40	2e versnelling	10	30
			3e versnelling	25	40

Wanneer U een lange afstand snel wilt afleggen, raden wij U aan, de motor niet voortdurend „vol gas” te rijden maar af en toe eens wat gas terug te nemen. Bij kortstondig stilstaan in het stadsverkeer moet voor het definitieve afremmen de koppeling ingetrokken worden en na het tot stilstand komen, schakelt U de 1e versnelling in. Bij het wegrijden de koppeling langzaam loslaten en gelijktijdig gasgeven.

Bij bergafwaarts rijden mag U nooit te veel op de motor afremmen, omdat dan de smering geen gelijke tred houdt met het verhoogde toerental. Het ontkoppelen van de motor heeft echter ook zijn bezwaren, omdat dan de wegligging van de bromfiets niet zo goed is als bij ingeschakelde motor. De vrijloop mag bij bergafwaarts rijden in geen geval worden ingeschakeld.

Achteruit duwen van de bromfiets met ingeschakelde versnelling is niet mogelijk, daar dan automatisch de rem in werking wordt gesteld. Voordat U achteruitduwt, altijd de motor in de vrijloop zetten.

29

Remmen

De Sparta bromfiets is voorzien van twee prima werkende remmen, waarvan de voorste bediend wordt door middel van het handle aan de rechterkant van het stuur. De trommelnaaf achter werkt door terugtrappen. Hoewel het remmen op zich zelf weinig moeilijkheden oplevert, is het toch nuttig om hiervoor enige aanwijzingen te geven.

In de eerste plaats is het belangrijk om er een gewoonte van te maken de voorrem tegelijk met de achterrem te gebruiken. In noodgevallen zal Uw remafstand daardoor aanmerkelijk korter worden, dan wanneer U één rem gebruikt.

Indien dit nu niet Uw gewoonte zou zijn, dan is het veel moeilijker om in het korte reactiemoment, dat in gevaar beschikbaar is, beide remmen snel te kunnen bedienen.

Verder is het altijd nuttig te waarschuwen tegen een te bruusk remmen, vooral natuurlijk op gladde wegen en in bochten. Een slip wordt vrijwel steeds door een plotselinge beweging ingeleid. Tracht er dus een gewoonte van te maken een soepele rijder te worden door tijdig gas af te sluiten en eventueel rustig bij te remmen. Uw eigen veiligheid is hier ten zeerste mee gebaat. Bovendien verlengt U hierdoor de levensduur van Uw bromfiets.

Moet U plotseling remmen of gaat U stoppen, trek dan tegelijkertijd het koppelingshandle op, daar de motor anders gaat rukken en stoten, wat zeer slecht is voor alle onderdelen van de gehele overbrenging.

Denkt U er om, de rem niet te laten „slepen”, d.w.z. voortdurend door middel van de voet druk naar beneden uit te oefenen op het pedaal, dat naar achteren gericht is, zodat U doorlopend iets zoudt remmen. De naaf wordt dan te heet, waardoor de remvoering op de duur verbrandt.

31

waaijerige motor. De JLO-planomotor in Uw bromfiets is o.a. dank zij de inbouw van een nylonriem een zeer stille motor. Een normaal klein bijgeluidje, in deze motor kan dus door de „stilheid” opvallen, terwijl dit nooit het geval zou zijn als bv. geen nylonriem, maar een ketting of een stelsel van tandwielen voor de overbrenging van de draaiende beweging van de krukas naar de versnellingsbak zou zijn gebezigd. Dergelijke transmissie-systemen maken op zich nogal wat geruis en overstemmen zodoende de bijgeluidjes. Hooft U dus in de motor een klein tikje of een dergelijk geluidje, maakt U zich dan niet ongerust.

Apropos (2)

Bij de zuigerverbrandingsmotor wordt de heen en weergaande beweging van de zuiger omgezet in de draaiende beweging van de krukas. De bewegingsleer leert dat bij een dergelijk proces er trillingen ontstaan. Hiertegen is absoluut niets te doen. De trillingen die dus onvermijdelijk in de motor ontstaan, dragen zich over op het rijwielgedeelte en de berijder zal deze dan ook kunnen waarnemen. Bij de huidige stand van zaken in de techniek is dit niet helemaal te voorkomen, ondanks het feit dat de motor in Uw Sparta geheel in „silent-blocks” die een dempende werking hebben is gemonteerd.

33

HET ONDERHOUD

Hoewel de Sparta bromfiets zeer weinig onderhoud vraagt, zijn er toch enige punten, waaraan de nodige aandacht moet worden besteed.

Achter in dit boekje vindt U een overzichtsschema van de periodieke onderhoudswerkzaamheden. Vanzelfsprekend is hier uitgegaan van een middelmatig gebruik. Voor hen, die elke dag flinke ritten maken, is het derhalve aan te bevelen met kortere tussenpozen de aangegeven werkzaamheden te (doen) verrichten.

Geregeld en doelmatig onderhoud voorkomt vroegtijdige slijtage en storingen. Wordt een vervoermiddel dit onderhoud geheel of gedeeltelijk onthouden, dan is „pech“ onvermijdelijk. In plaats van „pech“ moet men dan spreken van „eigen schuld“.

Enige bijzonder belangrijke punten geven wij hieronder nog aan:

De motor steeds stof- en vuilvrij houden, waardoor gemakkelijk kleine storingen te herkennen zijn, die dan tijdig verholpen kunnen worden.

De koelribben van de cilinderkop en de cilindermantel zorgen er voor, dat de motor niet te heet wordt. Zorgt U er voor dat zij hun taak naar behoren kunnen uitvoeren en niet door vervuiling hierin bemerd worden. De buitenkant van de cilinder dus



Het onderhoud bespaart geld

34

steeds ontdoen van verontreinigingen, zoals bv. wegvuil.

Alle van buiten te bereiken schroeven en moeren moeten na de eerste 500 km en later van tijd tot tijd op vastzitten gecontroleerd worden.

Schoonmaken van het lakwerk

Het lakwerk mag nooit droog schoongemaakt worden. Hierdoor zouden er ontelbare krasjes, veroorzaakt door harde stof- en zanddeeltjes, op komen en dit zou op den duur de gelakte delen een dof aanzicht geven.

Het beste kunt U een en ander met een in de handel zijnde poetspomade reinigen. Vraagt U hieromtrent even aan Uw handelaar voorlichting. Hierna kunt U het lakwerk in de was zetten. Hardnekkig vuil op dubbelzijt of op zadel kan eventueel met groene zeep of wat vin verwijderd worden.

Waarschuwing: Petroleum mag onder geen beding voor het schoonmaken van het lakwerk gebruikt worden. De glans kan hierdoor geheel verdwijnen.

Versnellingsbak

De smering van de versnellingsbak geschiedt met een goed bekend staand merk motorolie SAE 20. De olie in de versnellingsbak moet als volgt vernieuwd worden:

- 1e verversing na ca. 200 km;
- 2e verversing na ca. 1000 km en dan regelmatig iedere 3000 km.

Het verversen van de olie kan het beste geschieden na een lange tocht met de bromfiets, daar dan de olie in de versnellingsbak door de warmte dun geworden

35

Afb. 10

- 1 = olievlopening;
- 2 = oliecontrole-opening;
- 3 = olie-aftapopening.

is, en daardoor beter afvloeit. De olie-aftap- en olie-vulschroef moeten vóór het uitschroeven zorgvuldig met een penseel en benzine worden gereinigd.

Daarna wordt de olie-aftapschroef aan de onderkant van het carter losgeschroefd en de olie geheel afgetapt (afb. 10). Nadat de oude olie afgetapt is, kan voor de doorspoeling van 't versnellingsbakcarter een mengsel van ongeveer 200 cm³, bestaande uit motorolie SAE 20 en benzine in de verhouding 1:1 gebruikt wor-



36

den. Als het carter hiermede gevuld is, moet de motor met afgekoppelde hougielkabel enige malen rondgedraaid worden. Aansluitend hierop kunt U het spoelmiddel door de aftapschroef uit te draaien verwijderen en dan deze schroef er weer indraaien. De versnellingsbak kan nu gevuld worden met 250 cm³ motorolie met een dikte van SAE 20. Deze motorolie (250 cm³ is gelijk aan ¼ liter in een meetkannetje uitgemeten) moet door de vulopening in het carter gegoten worden, zonder dat hierbij de controleschroef, die zich rechts vóór aan het motorblok bevindt, uitgeschroefd wordt. Dus bij het verversen is alleen de voorgeschreven hoeveelheid van belang en niet de oliehoogte in het carter.

Controle van het oliepijl moet na iedere 1000 km rijafstand plaats vinden. De oliestand is in orde, wanneer bij het uitdraaien van de olie-controleschroef olie uit de controleopening begint te vloeien. In dit geval moet de controleschroef er direct weer ingedraaid worden.

Loopt er bij controle geen olie uit de opening, dan moet door de vulopening langzaam zoveel olie worden bijgevoerd, tot deze uit de controleopening vloeit. Hierna moet de controleschroef er weer ingedraaid worden, waarna nog ca. 100 cm³ olie dient te worden bijgevoerd.

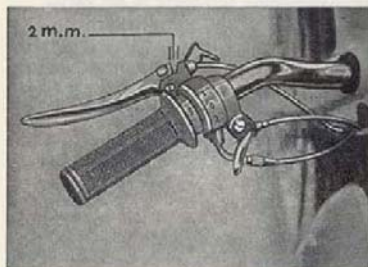
De koppeling

De koppeling is in de motor een van de zwaarst belaste onderdelen. Hierbij nemen vooral de koppelingsplaten een voorname plaats in. In principe bestaat de koppeling uit twee verschillende groepen platen, zie afb. 2. De ene groep is met de motor verbonden, terwijl de andere met het achterwiel in verbinding

37

staat. Door de druk van zes strakke veren worden deze twee groepen op elkaar gedrukt. Door de koppelingshandle in te trekken wordt de werking van deze veren opgeheven. Er is dan geen directe krachtsoverbrenging tussen motor en achterwiel meer mogelijk.

Wanneer nu de koppelingshandle bij draaiende motor langzaam losgelaten wordt, gaan de platen elkaar „pakken“. In het begin slippen deze nog over elkaar, dit wordt echter snel minder en wanneer de koppelingshandle geheel losgelaten is, drukken de platen elkaar zo strak aan dat de ene groep de andere zonder verder nog te slippen meeneemt.



Afb. 11

Het spreekt vanzelf dat door dit aanvankelijk slippen de koppeling heet wordt. Houdt U derhalve deze periode zo kort mogelijk. Ook is het nu wel duidelijk, dat er, om wat voor reden dan ook, nooit met een slippende koppeling gereden mag worden. De platen zouden immers veel en veel te heet

38

worden en op den duur zelfs verbranden. In verband met een en ander is het werkelijk van veel belang dat de koppeling goed is afgesteld.

Toen Uw bromfiets de fabriek verliet was dit vanzelfsprekend het geval, maar doordat de bedieningskabels in de loop der tijd wat rekken, is het mogelijk dat de afstelling verandert. Het is daarom dan ook zaak dit regelmatig aan de hand van het volgende te controleren, of door Uw handelaar te laten controleren. De koppelingshandle moet een speling hebben van 2 mm, d.w.z. dat U de koppelingshandle 2 mm moet kunnen intrekken, alvorens de koppeling in werking treedt (afb. 11).

Deze speling kan afgesteld worden door middel van stelschroef 2 aan het carter van de motor (afb. 12). Verder is het nog noodzakelijk dat er een ruimte is van 5 mm tussen de koppelingsdrukhevel en het carterbuitendeksel, voordat de koppeling in werking treedt, hetgeen bij te stellen is door de betreffende stelschroef in de koppelingsdrukhevel (zie pijl op afb. 13). Deze stelschroef is te bereiken na het afnemen van de linkercranck en het carterdekseel.

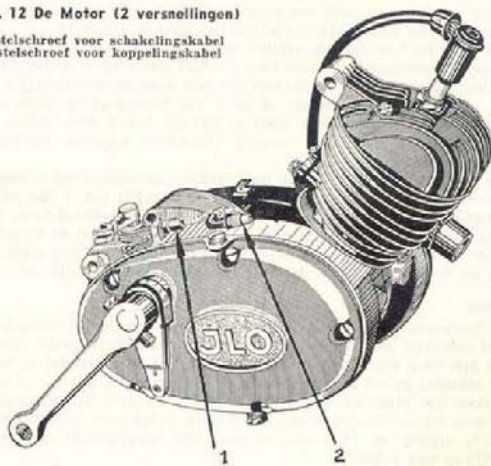
Versnelling

Hetgeen hierboven gezegd is, i.v.m. het oprekken van de bedieningskabels, geldt uiteraard ook voor de kabel waarmee U de versnelling bedient. Wanneer deze kabel op den duur wat langer wordt, dan kan het gebeuren dat de versnellingsbak een ratelend geluid gaat maken in de vrijloopstand. Dit kan dan verholpen worden door het bijstellen van stelschroef 1 (afb. 12). Gemakkelijker kunt U dit nog doen bij de kabelstelschroef, die in de kabel zelf, dicht bij het schakelhandvat, is opgenomen. Deze moet te allen tijde zo afgesteld zijn, dat de motor in de vrijloop niet ratelt.

39

Afb. 12 De Motor (2 versnellingen)

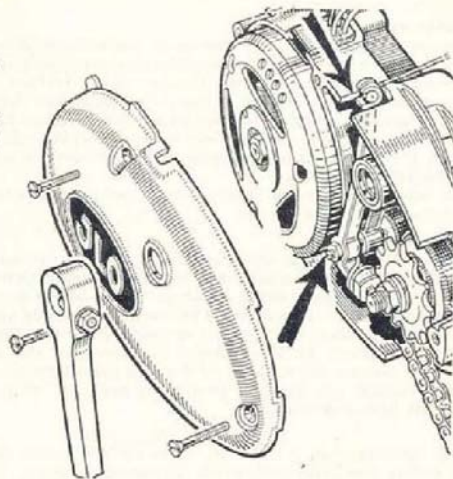
1 - stelschroef voor schakelingskabel
2 - stelschroef voor koppelingskabel



40

Afb. 13

De oudste pijl toont de stelschroef voor de koppelingsdrukhevel; de bovenste de noodzakelijke speling welke hier moet zijn



41

Kabels en handles

Bowdenkabels, bedieningshandles en de gashandle moeten steeds licht beweeglijk gehouden worden en dit kan alleen door regelmatig smeren bereikt worden. De zwaarst belaste kabels van Uw Sparta zijn voorzien van een smeernippel. Met behulp van een oliekan of iets dergelijks kunnen deze kabels zeer eenvoudig en afdoende worden gesmeerd na het losnemen van het smeernippeldopje. Bij het smeren van bowdenkabels die niet voorzien zijn van een smeernippel kunt U het beste enkele druppels olie in de bovenste opening van de buitenkabel laten druppelen.

Na het smeren van een kabel dient het desbetreffende handle enige malen op en neer bewogen te worden.

Kilometerteller

De aandrijving van de kilometerteller is voorzien van een smeernippel. Smeert U de aandrijving regelmatig met vet door. Gebruik hiervoor een normale vetpuit en in geen geval een hogedrukpuit. Deze laatste zou de aandrijving geheel kunnen vernielen. Elke 3000 km is doorsmeren van de aandrijving in elk geval noodzakelijk. Maak ook af en toe de aandrijving en de directe omgeving hiervan stof- en zandvrij. De aandrijfkabel dient eveneens elke 3000 km gesmeerd te worden. Gebruik hiervoor enkele druppels normale motorolie. Laat de olie aan de bovenkant van de kabel (dus in de koplamp) hierin lopen. De tellerklok behoeft geen onderhoud.

Bel

Het inwendige van de bel dient af en toe met enkele druppels olie gesmeerd te worden. De beldop kan gewoon afgeschroefd worden.

42

Ketting

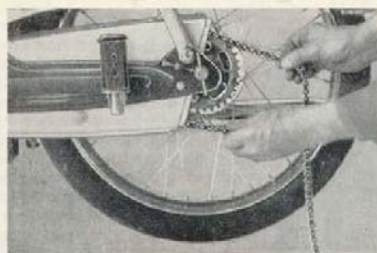


Afb. 14. Twee centimeter speling hier

Dit is niet alleen funest voor de ketting zelf, doch hierdoor worden eveneens de lagers van de beide kettingwielen grondig vernield, omdat deze hierdoor onder te grote druk komen te staan. Een goed afgestelde ketting moet in het midden tussen beide kettingwielen ter plaatse van het venster, ongeveer 2 cm op en neer kunnen worden bewogen. Het is vanzelfsprekend ook niet goed de ketting vrij slap af te stellen. Dit geeft gerammel, terwijl daarbij het gevaar voor aflopen zeker niet denkbeeldig is. Voorts moet de ketting regelmatig gesmeerd worden (zie de smeertabel achter in dit boekje).

Een te droge ketting slijt overmatig snel, geeft kans op breuk en vernielt de kettingwielen. Het verdient bovendien aanbeveling de ketting periodiek, bv.

43



elke 3000 km te demonteren en daarna goed in benzine uit te wassen. Voordat U de ketting weer monteert kunt U deze het beste in verwarmd, zgn. kettingvet onderdompelen. Bij een dergelijke grondige schoonmaakbeurt is het niet nodig de ketting nog eens extra met olie te smeren.

Afb. 15
Het verwisselen van de ketting



Het uitkoken bevordert de levensduur

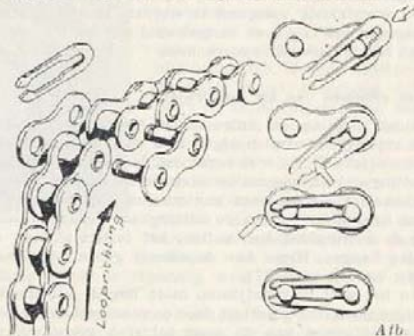
Tegen het afnemen van de ketting wordt nogal eens opgezien. Toch is dit eigenlijk eenvoudig en het hier beschreven onderhoud komt de levensduur zeer ten goede, zodat dit demonteren de moeite ongetwijfeld loont. Het achterste gedeelte van de kettingkast kan nadat de achterasmoer wat losser is gedraaid, eenvoudig door dit naar achteren te schuiven worden afgenomen. Demonteren van de ketting kan het gemakkelijkst gedaan worden met behulp van een tweede, eventueel oude ketting. U haakt deze dan aan de bovenste helft van de originele ketting, nadat de verbindingsschakel is losgenomen (afb. 15).

44

Het is hierbij zaak de beide uiteinden van de ketting bij elkaar te houden; veiligheidshalve is het het beste aan de onderste kettingheft een ijzerdraad te bevestigen. Hierdoor kan tevens aan de ketting getrokken worden, totdat U deze kunt afhaken. Met behulp van de verbindingsschakel dient de juist gemonteerde ketting vastgezet te worden, anders is het mogelijk dat een van de helften in de kettingkast valt, waar deze moeilijk te bereiken is.

Wanneer de afgehaakte ketting schoongemaakt en ingevet is, laat deze zich op dezelfde wijze weer monteren. Hierbij dient U er wel op te letten dat het sluitveertje van de ketting goed gemonteerd wordt; de gesloten kant moet in de looprichting van de ketting wijzen (afb. 16).

Indien de ketting zover gesleten is dat deze niet geheel meer in de tanden van de kettingwielen valt, laat dan Uw ketting ogenblikkelijk vernieuwen. De slijtage die tengevolge hiervan optreedt aan de ketting-



Afb.

45

wielen is zo groot, dat binnen korte tijd én de ketting én de kettingwielen vernieuwd moeten worden. Nadat de ketting gespannen is, moeten de wielen onderling in lijn gericht worden. Dit is voorwaarde voor een goede wegligging. U kunt dit het eenvoudigst controleren door een rechte lat langs voor- en achterwiel te leggen. Evenals de kettingspanning kunt U de stand van het achterwiel met de kettingspanners regelen, vanzelfsprekend nadat de achterasmoeren losgedraaid zijn. Is eenmaal de juiste stand bereikt dan dienen de achterasmoeren weer stevig vastgezet te worden. Hierna moeten de moertjes van de kettingspanners nog even aangedraaid worden om verlies hiervan en verplaatsing van het achterwiel te voorkomen.

Het uittomen van het achterwiel

Nadat U de asmoer enige slagen heeft losgedraaid kan de achterste kap van de kettingkast worden afgenomen door deze naar achteren te trekken. Vervolgens draait U het wiel zover dat de verbindingsschakel van de ketting op het kettingwiel zit, waarna het borgveertje en plaatje verwijderd en de verbindingsschakel er uit genomen kan worden. Het bovenstuk van de ketting kan aan een haakje boven aan de kettingkast gehangen worden, zodat deze dus niet in de kettingkast kan vallen; het onderste van de ketting kunt U rustig laten hangen. Hierna kan de asmoer geheel afgedraaid en de steekas uitgenomen worden (afb. 17).

Om het wiel te verwijderen moet nog de remstang van de remhevel worden losgenomen. Dit geschiedt door de daar geplaatste circlip omhoog te trekken. Het achterwiel kan nu naar achteren getrokken worden en wanneer U de



Afb. 17

vastgedraaid worden. Tenslotte wordt de remstang weer gemonteerd en met de circlip vastgezet.

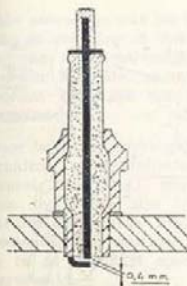
De achterrem kan bijgesteld worden indien noodzakelijk door de remstang in een volgende uitsparing van de remhevel te monteren. Oppassen dat de remsegmenten niet aanlopen!

Op Uw Sparta is óf de demper van fig. 18 óf van fig. 18a gemonteerd. De aangegeven punten dienen van tijd tot tijd te worden ontkoold. Verandert U vooral niets aan de demperconstructie. De goede functie van de motor wordt hierdoor verstoord, terwijl het uitlaatgeluid daardoor zeker zal toenemen. De uitlaatpijp wordt met behulp van vuurvaste kit in de uitlaatdemper gemonteerd.

De bougie

Een zeer belangrijk onderdeel van de motor is de bougie. Hieraan moeten dan ook hoge eisen gesteld worden. Een bougie bestaat uit een metalen stift, die door een isolator loopt. Deze isolator is in een metalen huis ingeklemd, die van schroefdraad voorzien is (afb. 19).

De bougie dient om d.m.v. een elektrische vonk het gasmengsel in de cilinder te ontsteken. Hier is ongeveer een spanning van 10.000 volt voor nodig, die door de ontstekingspoel wordt opgewekt. Er zijn verschillende soorten bougies in de handel. Men spreekt daar van „koude“ en „warme“ bougies. Een koude bougie kan door zijn speciale vorm de warmte die deze door de verbranding van de gassen krijgt, tamelijk snel kwijt, een warme bougie daarentegen moeilijker. Wanneer met twee-taktmotoren langzaam wordt gereden dan verdient het in het algemeen de voorkeur een warmer type te monteren dan wanneer hiermede snel wordt gereden. In het eerste geval zou een koude bougie immers nooit goed op temperatuur komen en daardoor snel vervuilen, terwijl in het laatste geval een warme bougie gemakkelijk te heet kan worden, waardoor de bougiepunten kunnen gaan gloeien en het mengsel vroegtijdig ontstoken kan worden.



Afb. 19. De bougie

Voor Uw Sparta bromfiets raden wij U aan: Bosch W 225 T 11 of W 190 M 11S, K.L.G. F 70, Lodge HH 14, Beru 225/14 U 2, AC 43F.

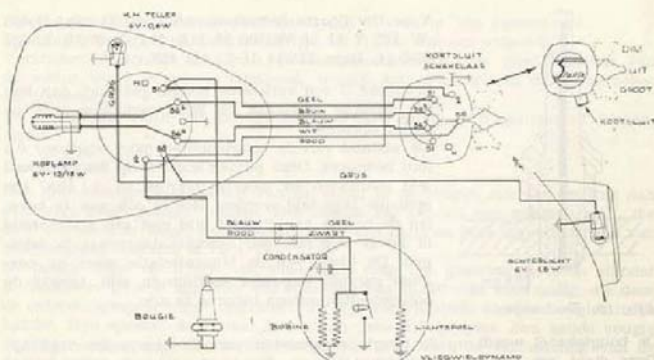
Wanneer U een verkeerde bougie gebruikt, dan kan dit nodeloze storingen en zelfs vernielingen in de motor oproepen.

De afstand van de bougiepunten moet ongeveer 0.4 mm bedragen. Deze punten kunnen op den duur wel wat inbranden en moeten daarom na ± 3000 km opnieuw ingesteld worden. Het is ook aan te bevelen de bougie van tijd tot tijd met een staalborstel of liever nog met een zandstraalapparaat te reinigen. De kleur van de binnenisolatie moet na normaal gebruik ongeveer koffielebruin zijn, terwijl de bougiepunten schoon behoren te zijn.

De bougiekabel wordt op de bougie aangesloten via een zgn. ontstoringkap. Deze dient om radio- en televisiestoringen, die zonder kap door de bougie zouden worden veroorzaakt, te voorkomen. Het verwijderen van de kap geeft beslist geen betere verbranding of wat dan ook.

De elektrische installatie

De dynamo die op de motor van Uw Sparta bromfiets gemonteerd wordt is van het bekende „Bosch“ fabrikaat en levert de hoogspanning voor de ontsteking



Afb. 20. Schema verlichtingsinstallatie

en de wisselstroom laagspanning voor de verlichting. De spanning hiervan is bij normaal gebruik 6 volt, terwijl het totaal ontwikkeld vermogen hierbij 17 watt bedraagt (afb. 20).

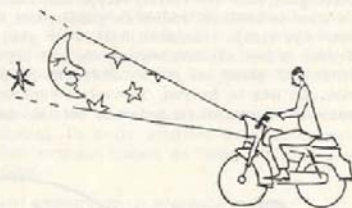
De reflector is aan weerszijden met een schroef aan de kap bevestigd. Door

deze schroeven wat los te draaien kan de reflector en dus de hoogte van de lichtbundel versteld worden. De reflector mag niet zo worden ingesteld dat het licht verblindend is.

Door beide schroeven geheel uit te draaien kan de reflector in zijn geheel verwijderd worden. Dit kan bv. nodig zijn indien een nieuwe duplilamp moet worden gemonteerd of wanneer het lampje in de km-teller moet worden verwisseld.

Het afstellen van de ontsteking

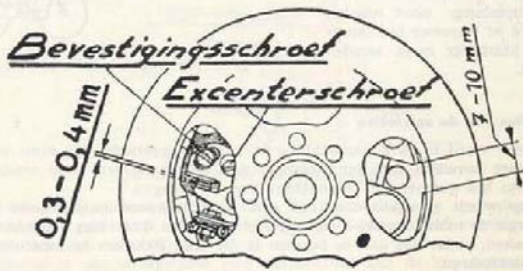
Reeds eerder werd in deze handleiding naar voren gebracht dat even voordat de zuiger het bovenste dode punt bereikt, aan de bougie een vonk moet overspringen om het gasmengsel tot ontbranding te brengen. Dit tijdstip wordt geregeld door het zgn. onderbrekermechanisme en bij de montage van de motor nauwkeurig afgesteld. Op den duur kan dit echter wat versted raken, zodat het aan te bevelen is dit elke 3000 km te controleren of te laten controleren.



Geen verblindend licht voeren

Ook is het noodzakelijk vuile of vette onderbrekerpunten te reinigen, wat het beste gaat door een vetvrij reepje blik tussen de contacten te klemmen en heen en weer te trekken. Indien de punten iets ingebrand zijn, kunnen deze met een zeer fijn vijltje (contactvijltje) weer glad gemaakt worden.

Verder is het aanbevelenswaardig om bij deze gelegenheid tevens het smeerviltje, dat dient om de onderbrekerkern in licht geoliede toestand te houden, met olie iets te smeren. Te veel is verkeerd, hierdoor kunnen de onderbrekerpunten vet worden en zodoende ontstekingsmoelijkheden veroorzaken.



Afb. 21

Niet alleen is de juiste voorontsteking van groot belang, doch ook een juiste poolschoenafstand. Dit is de afstand tussen het uiteinde van de kern (schoen) van de ontstekingspoel en de deze kern zojuist gepasseerde magneet (pool), gemeten tijdens het lichtmoment van de punten (afb. 21). De poolschoenafstand bepaalt in hoge mate de kwaliteit van de vonk aan de bougie. Dat dit uiterst belangrijk is om een goede werking van de motor te verzekeren behoeft geen betoog.

De poolschoenafstand wordt vermeld met de contactpuntafstand. De voorontsteking wordt vermeld met de grondplaat. De beste volgorde is: eerst de poolschoenafstand regelen en wanneer deze eenmaal tussen de voorgeschreven 7 en 10 mm ligt, de voorontsteking instellen.

Het afstellen van de poolschoenafstand gebeurt op de volgende manier:

1. Het vlieg wiel zover in de draairichting (zie de pijl op het vlieg wiel), verdraaien, tot de onderbrekerpunten geheel geopend zijn (afb. 21).
2. Het boutje, waarmee het onderbrekerplaatje bevestigd is, iets los schroeven.
3. Het excenterboutje met een schroevendraaier zover verdraaien tot de contactpuntafstand 0,3—0,4 mm bedraagt. Dit kan alleen met een voelmaatje van die maat vastgesteld worden.
4. Het bevestigingsboutje van het onderbrekerplaatje weer vastzetten.
5. Het is nu noodzakelijk het vlieg wiel zover door te draaien tot de contactpunten allereerst gaan sluiten en vervolgens weer gaan openen. Het openingsmoment moet nauwkeurig worden vastgesteld. (Dit ligt dus iets vóór het bovenste dode punt). Wanneer U tussen de onderbrekerpunten een stukje zeer

dun papier (sigarettenpapier) schuift, kan dit op het moment van openen net iets verschoven worden. In deze stand van het vlieg wiel controleert U de poolschoenafstand. Vindt U een poolschoenafstand groter dan 10 mm, dan moet U de contactpuntafstand iets wijder stellen, bedraagt de poolschoenafstand daarentegen minder dan 7 mm, dan dient de contactpuntafstand nauwer gesteld te worden. Een en ander volgens punt 1 t.e.m. 4.



Ontsteking, bron van kracht

Het afstellen hierna van de voorontsteking geschiedt als volgt:

1. Het lichtmoment van de contactpunten wordt bepaald, zoals hierboven is aangegeven.
2. Thans wordt gemeten hoever zich de zuiger van het bovenste dode punt bevindt. Dit kan, indien er tenminste geen speciaal gereedschap voor aanwezig is, alleen wanneer de cilinderkop met pakking verwijderd is. Deze afstand behoort tussen de 2,3 mm en de 2,7 mm te liggen. Bedraagt ze minder dan 2,3 mm dan staat de ontsteking „te laat” en moet dus vervroegd worden.

Dit wordt bereikt door de ankerplaat, de plaat dus waarop de ontstekingsinstallatie gemonteerd is en die door twee tegenover elkaar gelegen boutjes op zijn plaats wordt gehouden, iets te verdraaien tegen de normale draairichting van het vlieg wiel in (de normale draairichting wordt aangegeven door een pijl op het vlieg wiel). Bedraagt de voorontsteking meer dan 2,7 mm, dan staat de ontsteking „te vroeg”, en moet dus later gesteld worden. Dan wordt de ankerplaat iets verdraaid in de richting van de pijl op het vlieg wiel.

N.B. Het afstellen van de ontsteking kunt U veel beter overlaten aan Uw handelaar, die over een speciaal gereedschap hiervoor beschikt.

Iets over de carburateur (afb. 22)

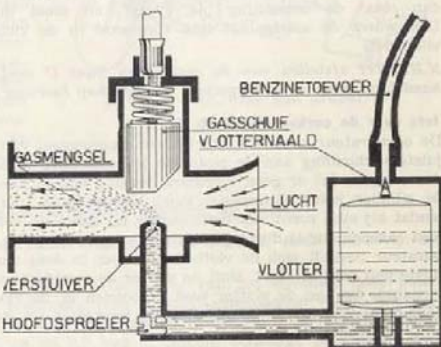
De carburateur heeft als functie een gasmengsel van brandstof en lucht in de juiste verhouding aan de motor te leveren. Hier staat een gasmengsel, dit wil dus zeggen, dat er geen vloeibare benzine via de inlaatpoort van het carter in de cilinder komt. Bovendien moet benzinedamp met lucht vermengd worden omdat bij elke vorm van verbranding nu eenmaal lucht onontbeerlijk is.

Een carburateur is dus eigenlijk een vergasser. In de vlotterkamer van de carburateur bevindt zich de vlotter. Wanneer in deze vlotterkamer de benzine het juiste peil bereikt heeft, sluit de vlotter door middel van een naald, de zgn. vlotternaald, die aan de vlotter vast verbonden is, de vlotterkamer en daarmee de benzinetoevoer af. Er kan dan geen brandstof uit de tank in de carburateur meer stromen.

Wanneer nu de motor loopt en brandstof tot zich neemt, komt het benzine-niveau in de vlotterkamer lager te liggen en de vlotter, die hierop drijft, zakt

tevens, waardoor de vlotternaald de benzinetoevoeropening vrijgeeft. Er stroomt dan weer brandstof in de vlotterkamer.

Vanuit de vlotterkamer komt de benzine, via de hoofdsproeier, onder in de eigenlijke carburateur. Hier op dit punt is een spuitstuk geplaatst, de zgn. verstuiver; hierin komt nu de benzine te staan. Wanneer de motor loopt, dan ontstaat er in het carter tijdens de compressieslag van de motor een onderdruk. Hierdoor ontstaat in de carburateur een zuiging. De brandstof wordt nu, doordat a.h.w. de lucht vlak over het brandstofniveau in de versproeier wordt aangezogen, vergast. Dit gas mengt zich met deze lucht en gaat via de inlaatpoort en het carter naar de cilinder.



Afb. 22. Principe-schema van de Bing-carburateur

De hoeveelheid gas-lucht mengsel die doorgelaten wordt, wordt geregeld met de gasschuif, die door de gashandle op het stuur bediend wordt.

Voorts bevindt zich achter het luchtfilter de luchtschuif. Wanneer deze gesloten wordt, komt door de onderdruk, die hierdoor versterkt wordt, een grotere hoeveelheid benzine uit de verstuiver; dit is nodig voor een gemakkelijk aanslaan van de koude motor. Deze luchtschuif wordt bediend door de choke-manette rechts op het stuur. Er werd zojuist gesproken over het luchtfilter. Dit filter heeft tot taak de aangezogen lucht te reinigen. Er zou anders nl. te veel stof en zand naar binnen worden gezogen. Dit is natuurlijk funest voor de motor.



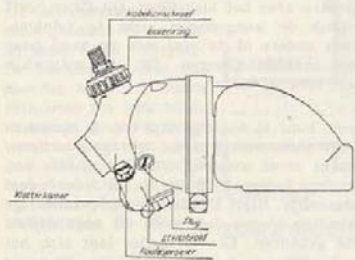
Luchtfilter niet vergeten

Hieruit kunt U dus eigenlijk ook al opmaken dat dit filter van tijd tot tijd goed schoon-gemaakt moet worden, daar het anders zou vervullen. Iedere 3000 km is in ieder geval noodzakelijk. Rijdt U echter veel op zanderige of stoffige wegen dan moet dit ongetwijfeld vaker gebeuren. Een en ander laat zich het gemakkelijkst in benzine uitspoelen. Wanneer daarna het filter droog is moet U dit in olie

onderdempelen en het na uitlekken weer monteren. De olie vangt de stofdeeltjes. Zij blijven hierdoor aan het filter kleven.

Demontage en reiniging Bing carburateur

Na demontage van de motorbeschermbekken is de carburateur bereikbaar. Links aan de zijkant van de carburateur bevindt zich de hoofdsproeier (afb. 23). Bij verstopping kan deze er gemakkelijk uitgeschroefd worden voor reiniging. Denkt U er echter om nooit met een scherp voorwerp in de sproeieropening te steken.



Afb. 23. Linkeraanzicht van de carburateur

60

Een verstopte sproeier kunt U het beste doorblazen, eventueel kunt U de sproeier met een stijf borstelhaar doorprikken. Naast de sproeier bevindt zich een schroefje, dat dient voor het sneller- of langzamer stationair lopen. Dit schroefje dient zover teruggesteld te worden, dat de motor julat niet afslaat als het gashandvat geheel teruggedraaid is. Dit afstellen moet bij een warme motor geschieden. Eventuele speling in de gaskabel kan met de kabelstelschroef opgeheven worden.

Nadat U de bovenring hebt losgeschroefd kan de gasschuif uit het carburateurhuls getrokken worden. Na het uitschroeven van de plug onder aan de carburateur is de verstuiver bereikbaar. De ruimte hieronder kan nu en dan voor reiniging in aanmerking komen, omdat eventueel bezinksel in de benzine hier kan neerslaan. De vlotters en het inwendige van de vlotterkamer zijn bereikbaar door het afschroeven van het deksel. Eventueel bezinksel in de vlotterkamer, dient vanzelfsprekend verwijderd te worden. Denkt U er ook aan het geleidebusje, waar de vlottersnaad in rust, af en toe schoon te maken.

Doordat de olie, die de krukas, de krukaslagers en de zuiger smeert, tegelijk met de brandstof de motor binnenkomt, moet U vooral niet zelf met de carburateurafstelling gaan experimenteren. Door bv. de motor „zuiniger" te stellen zoudt U de smering in gevaar kunnen brengen, met alle ongenoegen van dien. Hier geldt dat zuinigheid de wijsheid bedriegt.

Bedenk voorts, dat bij een klein motortje ook alle onderdelen klein zijn. Het is dus hier extra noodzakelijk te waken tegen verontreinigingen. Volgt U daarom de randgevingen aan het begin van het boekje onder het hoofdstuk „tanken" nauwgezet op.

Voorvork

De voorvork is van het bekende telescoop-type en wordt d.m.v. olie afgedempt en gesmeerd. De bewegende delen hiervan zijn de verohroomde onderstukken, onderling verbonden door de stabilisator en de vooras.

Deze onderstukken, waarin lagers zijn ingeperst van speciaal materiaal, geleiden

61

ieder over een stevige buis, die vastgeschroefd is in de vorkplaten. De veer bevindt zich in de genoemde binnenvorkbuis en wordt aan de bovenzijde hierin vastgeschroefd.

Onder in de vork bevindt zich motor-olie met een dikte van SAE 40. De hoeveelheid per vorkpoot is 100 kub. cm.

Mocht de vering van de vork te soepel of te stug zijn, dan is het in het uiterste geval mogelijk, om desgewenst elke andere olie dikte te gebruiken. De juiste viscositeit is echter aan de fabriek nauwkeurig vastgesteld, zodat hiervan niet te snel mag worden afgeweken. Periodieke verversing van de olie is niet nodig. Mocht er echter aanleiding bestaan de olie te vervangen, dan kunt U dit het beste door Uw handelaar laten doen.

Het is sterk af te raden de vork zelf te demonteren. Laat U dit liever over aan een vakman.

Achtervering

De achtervering behoeft geen enkel onderhoud.

De schokdemper behoeft eveneens geen enkel onderhoud. Het is niet nodig de olie hierin te verversen. Er bevindt zich overigens per schokdemper 20 cm³ cardan-olie, SAE 140. De schokdemper kan eventueel gedemonteerd worden door, na de schokdemper allereerst van de bromfiets verwijderd te hebben, de bovenste bus enkele slagen linksom te draaien. Na het afdraaien van de bovenste bus en het demonteren van de veer kan hetzelfde met de onderste bus gedaan worden.

62

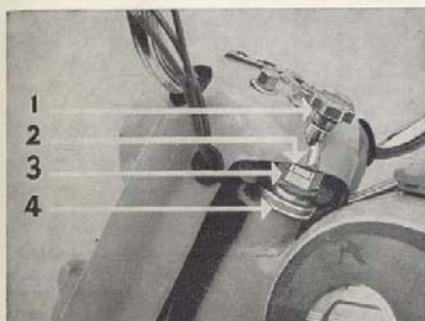
Eerst dus dopmoer 3 en vervolgens contramoer 2.

Het constateren van balhoofdspeling kan 't eenvoudigst gebeuren door met aangetrokken voorrem 't stuur in langsricting wat heen en weer te bewegen. Eventuele speling verradert zich dan onmiddellijk, wanneer U de duim op de balhoofdmoer en de wijs- en middelvinger op de balhoofdbuis onder de balhoofdmoer houdt.

64

Balhoofd

Indien U enige speling bemerkt, dient U dit direct bij te (laten) stellen om een goede wegligging, ook voor de toekomst te verzekeren. Indien dit niet wordt bijgehouden dan kunnen in de balhoofdcups „putjes" ontstaan, wat op den duur onaangenaam sturen ten gevolge heeft. Te vast aanstellen is eveneens verkeerd en kan dezelfde moeilijkheden veroorzaken.



Afb. 24. 1. stuurdemper; 2. contramoer; 3. dopmoer; 4. balhoofdmoer

Het stuur moet te allen tijde gemakkelijk draaibaar zijn. Het balhoofd kan bijgesteld worden met balhoofdmoer 4 (afb. 24), nadat van te voren de contramoer 2 en de dopmoer 3 is losgedraaid. Na het bijstellen moeten deze beide vanzelfsprekend weer worden vastgedraaid.

63

WINTERBERGING



Wanneer U Uw bromfiets 's winters enkele maanden liever niet gebruikt dan moet U deze niet zomaar in een vochtige schuur neerzetten. De bromfiets zal dan niet zonder belangrijke schade opgelopen te hebben, in het voorjaar uit zijn winterslaap te voorschijn komen. Het lak- en chroomwerk zal er mogelijk niet beter op worden, maar veel ernstiger schade kan de roest in het gezonde hart van Uw motor te weeg gaan brengen. De corrosie die hier optreedt is des te verraderlijker, omdat U er niets van bespeurt. Eerst veel later komt deze schade aan het licht. Dan is het helaas te laat.

Is hier iets aan te doen zult U zich afvragen. Dit is gelukkig wel het geval. Voordat U de bromfiets gaat „opslaan" moet U er een behoorlijke afstand op rijden. Hij komt dan goed op temperatuur. Dit is een van de belangrijkste punten. Alle waterdamp die zich onverhoeds in de motor mocht bevinden (zgn. condens), wordt dan uitgedreven.

Wanneer U nu zo met de motor terug komt, kunt U het beste de benzinekraan sluiten en de motor zo lang laten doordraaien totdat alle benzine in de carbu-

65

rateur verbruikt is. Vervolgens giet U door het bougiegat ongeveer 10 cm³ anticorrosie olie. Nu de motor door middel van de pedaal enkele keren rondtrappen. De olie krijgt dan gelegenheid overal te komen. U kunt nu nog enkele cm³ in de cilinderkop brengen en daarna de bougie weer indraaien.

De olie in de versnellingsbak kunt U laten zitten. In het voorjaar moet deze echter vervangen worden. Ook de ketting mag niet vergeten worden.

Het inwendige van de benzinetank kunt U roestvrij houden door deze geheel met de gebruikelijke brandstof te vullen.

Het lakwerk laat zich het beste reinigen met benzine, waarin wat olie gemengd is. Gebruik echter thans wat meer olie dan gewoonlijk.

De chroom- en aluminiumdelen behandelen met zuurvrije vaseline, nadat ze vanzelfsprekend schoongemaakt zijn. Geeft U voorts Uw bromfiets nog de gebruikelijke 1500 km smeerbeurt.

Wanneer U ten slotte de banden van de grond af plaatst, kunt U met een gerust hart Uw Sparta in het voorjaar weer te voorschijn halen.

Een waarschuwing nog: laat onder geen voorwaarde de motor tijdens deze periode even lopen. De voorzorgen gaan dan weer verloren, en de aartsvijand „Corrosie“ krijgt dan weer gelegenheid zijn schadelijke werking te beginnen.

LANGERE TOCHTEN

Mocht U op Uw Sparta eens graag een wat langere tocht willen ondernemen, zo bv. naar Duitsland, België of Oostenrijk of Italië misschien, dan kunt U dat gerust doen, waarom eigenlijk niet? Het individuele reizen heeft veel voor op het reizen „en masse“, dikwijls in overvolle bussen of treinen. Bovendien is geen vervoermiddel zo geschikt om veel van het landschap te zien, waarbij dan toch grote afstanden kunnen worden afgelegd als juist de bromfiets.



Vakantietochten

Wel moet U een grote tocht niet onvoorbereid beginnen. Naast reisdoel, reisweg etc. moet U er voor zorgen dat Uw bromfiets zich in topconditie bevindt. Maakt U dus vooral een afspraak met Uw dealer en laat hem Uw vervoermiddel eens helemaal nalopen. Maak wel zo'n afspraak tijdig, zodat Uw dealer dus alle tijd en zorg aan deze inspectie kan besteden. Gaat U ook niet weg op halfseleese banden, bv. Maar zorg er voor dat alles prima voor elkaar is. Dan is de kans op pech onderweg erg klein.

Enige reserve-onderdelen zoudt U zekerheidshalve nog mee kunnen nemen, alhoewel het natuurlijk niet mogelijk is alle onderdelen te dupliceren; trouwens dit zou ook volkomen overbodig zijn.



U kunt wel volstaan met:

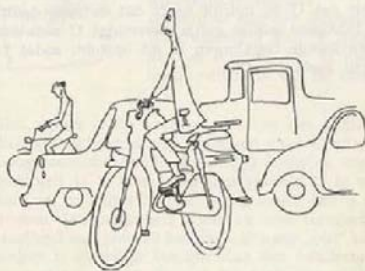
- een bougie
 - een duplo lamp
 - een achterlicht lampje
 - een nylonriem
 - enkele spaken
 - een binnenband
 - enkele bouten en moeren
 - bandenplakmateriaal
 - (eventueel nog een koppelingkabel en een ketting).
- Waarschijnlijk kunt U deze delen wel van Uw dealer betrekken op conditie dat U naderhand deze weer kunt inleveren onder restitutie van de kostprijs.

Het rijden in de bergen levert in het begin misschien wat moeilijkheden op. Bij het beklimmen van hellingen moet U altijd er voor zorgen dat de motor een hoog toerental houdt, dus altijd tijdig en snel terugschakelen als dat nodig is. Schakelt U te laat terug dan verliest U te veel snelheid, waardoor het toerental van de motor te veel terug loopt. Dit is dan niet zo eenvoudig meer op te voeren. Dus nogmaals tijdig en snel terugschakelen. U kunt gerust al bij een snelheid van plm. 20 km per uur naar „een“ terugschakelen. Het afdalen van hellingen is eigenlijk lastiger dan het beklimmen ervan. Dat komt omdat U op de motor zo goed als niet kunt afremmen. U doet er het beste aan de motor in de hoogste versnelling te laten staan, geen gas te geven en beurtelings met

de voor- en de achterrem flink bij te remmen. Dus niet lange tijd de rem laten slijpen, deze wordt hierdoor te warm. Het is veel beter krachtig te remmen over kortere tijden. Schakelt U niet de motor in de vrijstand, wel kunt U als U lange hellingen afdalt van tijd tot tijd even ontkoppelen en dan weer gas geven. Er komt dan weer wat verse olie bij de bewegende delen van de motor. Als U enige tijd in bergachtig gebied gereden heeft dan kunt U bijna niet meer vaststellen of nu een weg daalt dan wel stijgt. Dit is een merkwaardig iets, waardoor U in de war kunt komen. Merkt U op een gegeven ogenblik dat Uw vervoermiddel langzamer gaat rijden, dan kunt U wel aannemen dat de weg dan stijgt, ondanks het feit dat U de indruk heeft dat de weg daalt. Niet alle verkeersregels zijn in de Europese landen gelijk. Overtuigt U zich dus wel van te voren van eventuele afwijkende bepalingen in dit opzicht, zodat U niet voor onaangename verrassingen komt te staan.

EEN GOEDE RAAD TOT BESLUIT

Wij hebben gemeend U thans voldoende over de eigenschappen van Uw bromfiets te hebben ingelicht. Wanneer U de raadgevingen in deze handleiding opvolgt, zult U, zoals velen, veel genoeg van Uw Sparta beleven. Dit is dan ook onze uitdrukkelijke bedoeling. Op dit punt aangekomen, hangt dit echter ook veel van U zelf af. Het periodieke onderhoud vertrouwen wij geheel aan U toe. Helpt U ons dit vertrouwen niet te beschamen.



Het verkeer is een samenspel

Dan is er nog een belangrijke factor waar U, wij zouden bijna zeggen, in de allereerste plaats rekening mee moet houden. Dat is het verkeer, dat ieder jaar drukker wordt, en dat helaas ieder jaar ook meer slachtoffers vraagt. Het blijkt daarbij dat praktisch alle ongelukken terug te voeren zijn tot menselijke fouten, en dat het aantal waar echt „pech“ bij komt kijken, zeer gering is. Het is natuurlijk om te beginnen nodig, dat U zelf correct rijdt, zonder ooit een enkel

risko te nemen. Misschien rijdt U thans voor het eerst op een bromfiets; bedenk daar echter bij, dat oefening kunst baart. Uw reactiesnelheid is nog niet op deze verhoogde snelheid aangepast. Houdt hier in het begin ernstig rekening mee. Voorts is het verkeer een samenspel, waarbij verschillende „spelregels“ gelden. Maakt U die regels eigen, voordat U zich in het verkeer mengt, en houdt U er zich steeds aan. In de boekhandel zult U er geschikte lectuur over vinden; wij willen hier echter enkele hoofdpunten naar voren halen:

1. Een bromfiets heeft precies dezelfde rechten als een fiets. Beide categorieën worden tot het langzame verkeer gerekend. Dit betekent dat U het snelverkeer (auto's en motorfietsen) voorrang moet verlenen, ook wanneer dit van links komt, terwijl dit ook geldt voor fietsen die van rechts komen.
2. U dient voorts alle verkeer op een voorrangsweg, gekenmerkt door een op de punt staande witte driehoek met rode rand, voorrang te verlenen. Dus hier dan ook het langzame verkeer.
3. Alle verkeer gaande in dezelfde richting of tegemoetkomend, heeft voorrang wanneer U rechts of links af wilt slaan. Vaak wordt hierbij even de hand uitgestoken en verondersteld dat de rust van de weggebruikers hiermede wel rekening zal houden. Dit is gevaarlijk. Overtuigt U er zich allereerst van of de weg vrij is, speciaal bij linksafslaan. Is dit niet het geval neem dan geen risico en wacht liever.
4. De wetgever spreekt nooit over „recht hebben op voorrang“ altijd over „verplicht zijn voorrang te verlenen“. Indien ergens het gezegde „geven is beter dan nemen“ geldt, is het ongetwijfeld in het verkeer.

5. Maak nooit een onverwachte beweging. De overige weggebruikers zijn geen helderzienden. Doe alles geleidelijk. Dus geleidelijk van richting veranderen, geleidelijk stoppen en geleidelijk wegrijden.

6. Rijdt altijd met aandacht. Laat deze nooit verslappen en trek de juiste gevolgen uit het voor U afspelende verkeersbeeld. Op die manier leert U een gevaarlijke verkeerssituatie van te voren zien aankomen, zodat U tijdig maatregelen kunt treffen. Om slechts enkele voorbeelden te noemen:

— Een overstekende voetganger springt snel naar de overkant van de straat, daaruit kunt U opmaken dat er uit die zijstraat een auto nadert.

— Een bus stopt en laat passagiers uit. Oppassen nu, want de kans is groot dat iemand plotseling achter de bus vandaan zal komen om over te steken.

— Enkele kinderen spelen op het trottoir en lopen elkaar na. Hoe gemakkelijk kan nu niet zo'n kind plotseling de rijweg oversteken. Houdt U er alvast rekening mee.

7. Rijdt niet sneller dan de omstandigheden toestaan. 30 km per uur kan in een drukke straat met veel kruispunten veel te snel zijn. Past Uw snelheid te allen tijde bij het overige verkeer aan. Verreweg de meeste ongelukken gebeuren op kruispunten. Weest hier extra voorzichtig en kijkt goed uit.



Het is wettelijk verboden met Uw bromfiets:

- Een aanhangwagentje of zijspan voort te bewegen.
- Een andere weggebruiker voort te duwen of te trekken.
- Een dier te geleiden.
- Op een rijwielpad sneller te rijden dan het overige verkeer toelaat.
- Meer dan één passagier te vervoeren (dus geen twee kinderen zoals op de fiets).
- Een maximum breedte van meer dan 75 cm te hebben (bagage).
- Sneller te rijden dan 40 km per uur.
- In de bebouwde kom een snelheid van 30 km per uur te overschrijden.

Als bromfietser behoort U op rijwielpaden te rijden. Deze ook voor bromfietsen verplichte rijwielpaden worden aangegeven met een rond blauw bord met witte fiets.

Eén soort rijwielpaden is voor U verboden nl. die welke aangeduid worden met een zwart rechthoekig bord waarop staat „Rijwielpad“ in witte letter, tenzij hieronder staat „rijwiel met hulpmotor toegestaan“.

Met bovenstaande hebben wij willen trachten enkele belangrijke punten naar voren te brengen. Dit is echter niet alles. Er zijn meer regels en bepalingen. Ook de verkeersborden moet U goed kennen en er vanzelfsprekend naar handelen.

Tracht steeds in elk opzicht U ook op de weg correct te gedragen. Probeer steeds fouten van anderen door Uw manier van rijden onschadelijk te maken. Bij een aanrijding ook buiten Uw directe schuld wint U niets, integendeel U kunt daarbij veel verliezen.

Het ligt niet in onze bedoeling U bang te maken voor het verkeer. Door een juiste manier van rijden zijn praktisch alle fouten te voorkomen. Het hangt dus in hoofdzaak helemaal van U af. Daarom behoort U ook niet met angst te rijden. Dit kan juist averechts werken. Laat U zich vooral niet angstig maken, noch door „kennissen“ noch door publicaties van ongelukken in de dagbladen. Vraagt U zich slechts bij het doort lezen hiervan af: Had dit ongeluk door een beter rijden van de niet schuldige voorkomen kunnen worden? U zult verbaasd staan hoe vaak deze vraag met ja beantwoordt kan worden.

Wanneer U naast de technische raadgevingen deze wenken daadwerkelijk opvolgt dan zijn wij er zeker van dat U heel veel rijgenoevens van Uw bromfiets zult hebben.

Wij wensen U veel prettige kilometers op Uw Sparta!

Sparta Rijwielen- en Motorenfabriek N.V.
Apeldoorn Najaar 1964



In onze fabriek hebben wij voor Uw Sparta beenschilden geconstrueerd, teneinde het comfort van Uw vervoermiddel nog verder te kunnen vervolmaken. Uw handelaar is gaarne bereid U over dit gemakkelijk te monteren accessoire alle inlichtingen te verstrekken.



Uw GI-50 Grand Sport kan met een Sparta kofferdrager worden uitgerust. Raadpleeg Uw handelaar.



Wanneer U Uw bromfiets dikwijls moet parkeren kan een zijstandaard een handig accessoire zijn. De speciale Sparta-zijstandaard is eenvoudig te monteren.

ONDERHOUD- EN SMEERTABEL

PERIODE	ONDERDEEL	SMEER-MIDDEL	WIJZE VAN SMEREN OF ONDERHOUD
Elke 3 maanden of 1500 km	Stuurhandels Bovendonkels Remhevel- scharnierpunten Pedalen en standards Ketting Bel	olie SAE 20	Oliekan Kettingspanning controleren en nastellen.
	Bougie		Uitschroeven en grondig rein- gen met staalborstel.
	Balhoofd		Controleren op speling
Elke 6 maanden of 3000 km	Aandrijving km.teller Aandrijfbel km.teller stuurdemper	vet olie SAE 20	Doorsmeren enkele droppels

N.B. Regelmatig alle bouten en moeren aandraaien

ONDERHOUD- EN SMEERTABEL

PERIODE	ONDERDEEL	SMEER-MIDDEL	WIJZE VAN SMEREN OF ONDERHOUD
Elke 5 maanden of 3000 km	Ketting	Kettingvet	Ketting demonteren, zorgvul- dig reinigen in benzine, daarna in verwarmd kettingvet dom- pelen.
	Ontsteking	olie SAE 20	Smeervrije smeren, onderbre- kerpunten controleren op af- stand, voorontsteking controle- ren.
	Cilinderkop Bovenkant zuiger Uitlaatpoort Uitlaatdemper		Ontkoken, inwendige van de demper goed reinigen.
	Luchtfilter		Reinigen in benzine. Daarna in olie dompelen.
	Versnellingsbak	olie SAE 20	Controleren.
Jaarlijk	Naven Pedalen	Kogel- lagervet	Demonteren, reinigen en voor- zien van nieuw vet.
Elk jaar of 3000 km	Versnellingsbak	olie SAE 20	Verversen.

Wendt U zich voor het normale onderhoud, voorzover U dit niet zelf verzorgt, tot Uw handelaar. Raadpleeg in ieder geval Uw handelaar, ingeval zich onregelmatigheden mochten voordoen. Zo nodig kan hij zich hieromtrent met ons in verbinding stellen, onder opgave van frame en motornummer. Verlang bij een eventuele reparatie altijd de montage of levering van originele onderdelen. Bij toepassing van de bijna steeds tot teleurstelling aanleiding gevende imitatie-onderdelen wijzen wij elke verantwoordelijkheid af.

Op verzoeken tot het verrichten van reparaties aan Sparta bromfietsen in onze fabriek kan alleen worden ingegaan, wanneer deze van handelaars afkomstig zijn. Het tijdstip van de reparatie dient van te voren door de handelaar met ons overlegd te worden.

Laat bij revisie van de motor de cilinder door Uw handelaar aan ons opzenden om uit te slijpen. Dit geeft U zekerheid dat het op deskundige wijze geschiedt, waardoor U na de revisie weer het grootst mogelijke profijt van Uw motor kunt hebben.



SPARTA HANDLEIDING