



ENKELE GEGEVENS VAN MIJN „SPARTA“:

Motor no.	Naam leverancier
Frame no.	Adres
Datum v. afl.	Plaats Tel.
Verzekerd bij	Naam eigenaar
Polis no.	Adres
Premie vervalft	Plaats

SPARTA RIJWIELEN- EN MOTORENFABRIEK N.V.
Apeldoorn (Holland) — Telefoon 7143 (5 lijnen) — Postbus 5

1

Geachte Sparta bezitter,

In de allereerste plaats willen wij U gelukwensen met het feit, dat U zich een Sparta bromfiets heeft aangeschaft! Hetgeen U hierover reeds verteld is, zal overtroffen worden door Uw eigen ervaringen, nu U één der modernste bromfietsen bezit. Deze zal Uw leven veraangename en mogelijk maken dat U thans in plaatsen kunt komen, die U vroeger met moeite en grote onkosten hebt kunnen bereiken. Wij van onze kant hebben alles gedaan en zullen ook in de toekomst redelijkwijze gesproken nog alles doen om U tot een tevreden Sparta gebruiker te maken. Daarvoor moeten wij echter vóór alles Uw hulp inroepen door dit instructieboekje goed door te lezen en de aanwijzingen nauwkeurig op te volgen.

U zult begrijpen dat de Sparta, die zo weinig gecompliceerd en toch tot zulke grote daden in staat is, met overleg behandeld dient te worden, wil hij zijn functie goed blijven verrichten.

Dit boekje zal U een leidraad geven voor het rijden, de behandeling en de regelmatigige controle.

Laat echter eventueel optredende storingen steeds door een goed vakman opzoeken en herstellen.

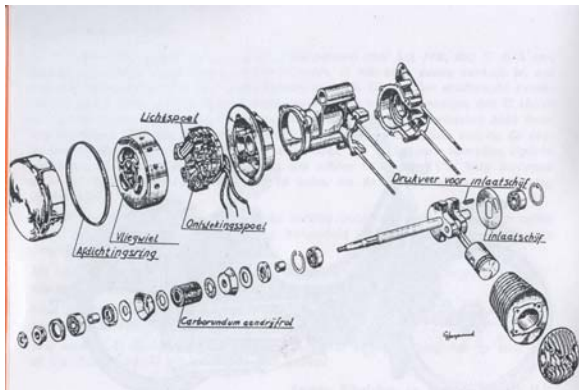
Wij wensen U heel veel genoegen toe met Uw bezit en twijfelen er niet aan of Uw Sparta zal U dit genoegen ook geven!

Sparta Rijwiel- en Motorenfabriek N.V.
Apeldoorn

2

Uw Sparta MB 50

3



Afb. 1. Een blik in de motor

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Boring	40 mm
Slag	38 mm
Inhoud	48 cc
Compressieverhouding	1 : 6,3
Elektrische installatie	Bosch vliegwieltontsteking met wisselstroom 6 volt: 8 watt
Verlichting	Gloeilamp koplamp 6 volt, 6,8 watt (1,14 ampère) Gloeilamp achter 6 volt, 1,5 watt (0,28 ampère)
Ontstekingstijdstip	1,7-2,0 mm vóór bovenste dode punt (21,5°-23,5°)
Onderbreker opening	0,40-0,45 mm
Pool schoen afstand	9-12 mm
Bougie type	14 mm K.L.G.-F 60; Lodge C14 of CN14; A.C.-F10; B.Z.-C. 60; Champion L10 of H10; Bosch W175T1 of W190M115
Bougie elektroden afstand	0,4-0,5 mm
Carburateur	Encarwi, type A 7
Sproeier	50 (52 voor inrijden)
Smering van de motor	Oil-benzine 1 : 25 (tijdens de inrijperiode 1 : 20), bij gebruik van normale 2-tact olie, dikte SAE 40 (zie verder blz. 12)
Banden	23" x 2,00"; de achterband heeft een speciaal profiel
Tankinhoud	3,5 l.
Reserve voorraad benzine	voor plm. 12 km
Gewicht	48 kg

IETS OVER DE TWEETACT MOTOR

De tweetact motor, die zich tegenwoordig in een steeds groter wordende belangstelling verheugt, is onder de verbrandingsmotoren de minst gecompliceerde. Het ligt dan ook wel voor de hand dat de tweetact motor in een grote economische behoefte voorziet. Juist door een minimum aan bewegende onderdelen (die nu eenmaal altijd aan slijtage onderhevig zijn) zal de tweetact motor betrekkelijk weinig onderhoud vragen en zullen ook de kosten van een eventuele revisie, wanneer de motor daar aan toe is, zeer gunstig afsteken bij de veel ingewikkelder viertact motor. 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. Afb. 2 tot en met afb. 5 stellen het inwendige van dit hart schematisch voor. Aan de hand hiervan kan de werking van de tweetact motor verklaard worden.

In afb. 2 beweegt de zuiger zich naar boven. De benzinedamp boven de zuiger wordt samengeperst. Tevens ontstaat in de luchtdicht afgesloten carterruimte onder de zuiger een onderdruk. Hierdoor wordt via de inlaatopening benzinedamp afkomstig van de carburateur aangezogen.



Afb. 2



Afb. 3



Afb. 4



Afb. 5

Afb. 3 stelt de eigenlijke arbeidsslag voor. Tengevolge van de door de bougievonk ontstoken benzinedamp, hetgeen een sterke drukverhoging veroorzaakt, wordt de zuiger met kracht naar beneden gedreven. De zuiger perst de zo juist aangezogen benzinedamp in het carter samen, tenminste wanneer de inlaatopening afgesloten wordt.

In afb. 4 is de zuiger nog verder naar beneden gekomen. Daarbij heeft deze allereerst de uitlaatopening, ook wel uitlaatpoort genaamd, vrijgegeven, 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 (in werkelijkheid zijn het er twee, die precies tegenover elkaar liggen). 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. 5 beweegt de zuiger zich weer naar boven. De overstroom- en de uitlaatpoort worden door de zuiger gesloten en het proces herhaalt zich weer. Bij Uw motor is, in tegenstelling tot wat hierboven is beschreven, de inlaatpoort niet in de cilinderwand maar in het carter aangebracht. Op de krukas is een inlaatschijf gemonteerd (zie afb. 1). Door de speciale vorm van de inlaatschijf kan het meest geschikte afdichtmoment worden verwezenlijkt. Dit komt het rendement van de motor ten goede.

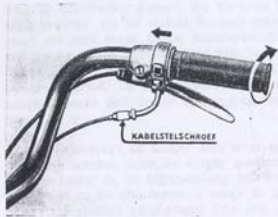
Zoals reeds gezegd, springt even voordat de zuiger in de bovenste stand is aan-

gekomen, 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 buitengewoon veel invloed op het goed functioneren van de motor. Bij de Sparta MB 50 bromfiets ligt dit ontstekingstijdstip 1,7-2,0 mm vóór de bovenste zuigerstand, ook wel bovenste dode punt genoemd. Door allerlei oorzaken kan dit tijdstip op den duur wat versted raken. Het is dan, juist omdat dit tijdstip zo belangrijk is, aan te bevelen dit regelmatig door Uw handelaar te laten controleren en zonodig te laten bijstellen.

NADERE KENNISMAKING

Bedieningshandles

De bedieningshandles zijn alle zodanig opgesteld dat deze gemakkelijk te bereiken en zonder moeite te bedienen zijn. Met de draaibare rechterhandgreep kunt U de hoeveelheid toe te voeren brandstof, dus de snelheid, regelen. De snelheid neemt toe naarmate U dit handvat meer naar U toe draait. Tevens is in deze handgreep het bedieningsorgaan voor de automatische choke geconstrueerd. Tijdens het starten van een koude verbrandingsmotor is het praktisch altijd noodzakelijk dat het mengsel dat via de carburateur naar de motor gaat, rijker aan benzinedamp is dan normaal. Door nu allereerst de vergrendeling op de handgreep met de duim naar voren te schuiven, kan het gashandvat verder naar rechts (dus van U af) worden gedraaid dan de normale nulstand (afb. 6). (Onder de nulstand wordt die stand bedoeld waarbij de motor nog

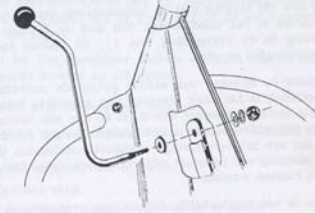


Afb. 6. De automatische choke

10

juist stationair loopt). Hierdoor stelt U de automatische choke in werking. Het mengsel dat de carburateur afgeeft, wordt dan rijker. Het gebruik van de choke dient zich te beperken tot het starten en wegrijden van de koude bromfiets. Bij een warme motor moet U de choke dus niet gebruiken. De motor zou dan kunnen „verzuipen”. Rechts op het stuur bevindt zich ook de voorwielremhandle. Links (naast het balhoofd) treft U de koppelingshandle aan. Haalt U deze naar U toe dan kan de ronddraaiende beweging van de motor niet overgedragen worden aan het achterwiel. De koppelingshandle wordt gript met een fijne vertanding in het verder koppelingsmechanisme. De stand van de handle kan hierdoor op eenvoudige wijze geheel in overeenstemming met Uw wensen gebracht worden, nadat de moer op het uiteinde van de koppelingshandle is losgedraaid (afb. 7). Op de koplamp bevindt zich de lichtschakelaar. Draait U deze naar links dan gaat het licht branden. Tevens is in deze schakelaar een kortsluitcontact opgenomen. Door dit contact in werking te stel-

men de tweetaact olie, die de laatste tijd verkrijgbaar is. Het is hierbij echter van het grootste belang dat U zich overtuigt inderdaad met deze oliesoort te maken te hebben. Is dit het geval dan wordt dit op het olieblekje aangegeven. Daar de zelfmengende olie dunner is dan de niet zelfmengende, zal in het algemeen een wat rijkere mengverhouding moeten worden aangehouden. Houdt U bij toepassing van deze oliesoort de mengverhouding aan die de leverancier van deze olie opgeeft. 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 :



Afb. 7. De koppelingshandle

11

len kan aan de bougie geen vonk meer overspringen; met andere woorden: de motor zal door het kortsluitcontact te bedienen afslaan. Het kortsluitcontact wordt bediend door de knop op de koplamp naar rechts te draaien. Grote druk is hier niet voor nodig en dient vermeden te worden. Uw Sparta MB 50 is verder uitgerust met een terugtraprem.

Tanken

De tank van Uw bromfiets heeft ongeveer 3,5 liter inhoud. Zoals reeds gezegd is deze bromfiets uitgerust met een tweetaact 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 tweetaact olie SAE 40 van een bekend merk nemen. Het gebruik van geïmpregneerde olie is af te raden. Weiger verder losse olie, daar het mogelijk is dat een minderwaardige oliesoort voorhanden is, welke niet geschikt is voor de smering van tweetaact 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 z.g. zelf-

12

1. Tank openen door de tankdop zover mogelijk naar links te draaien en daarna af te nemen.

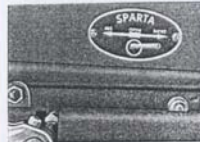
2. Rook niet bij en licht niet met een open vuur in de tank.

3. Zet de motor wegens vonkgevaar stop.

4. Dek de vulopening zoveel mogelijk af, wanneer het regent of stuift.

5. Giet het olie-benzinemengsel, vooral wanneer niet aan een benzinstation getankt wordt, door een fijn gaasje of doekje in de tank.

13



Afb. 8. De drie standen van de benzinekraan

Het beste is om deze zo te kiezen, dat U zonder stoten rijdt. 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. Vooral de achterband moet goed hard opgepompt zijn.

Vraagt Uw leverancier U op dit punt even wegwijs te maken. Want de spanning is bij bromfietsen nooit nauwkeurig te controleren, omdat de gebruikelijke ventielconstructie het meten van de spanning met een spanningsmeter onmogelijk maakt. Bedenk hierbij, dat de levensduur van Uw banden van de bandspanning afhankelijk is. Regelmatige controle der banden, bij veelvuldig gebruik minstens tweemaal per week, is aan te bevelen. De achterband die op Uw MB 50 is gemonteerd heeft een speciaal profiel, dat aangepast is op de rolaandrijving.

14

Reservevoorraad benzine

De tank heeft een benzinekraan met een reservestand. De reservevoorraad is meestal voldoende om tot een tankstation te kunnen rijden, wanneer de tank met normaal geopen- de kraan leeg gereden is. Went U zich echter aan het niet zo ver te laten komen. De benzinekraan heeft drie standen: (afb. 8).

Bandenspanning

Alvorens te gaan rijden is het gewenst dat U zich even van de bandenspanning overtuigt.

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. De z.g. 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 neen 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 met afwisselende snelheid te rijden, zonder daarbij de 25 km per uur te overschrijden. Na ongeveer 500 km op deze wijze gereden te hebben kunt U de snelheid geleidelijk wat langer. U moet als het ware de motor wennen aan deze hogere snelheden. Na ± 1000 km in totaal gereden te hebben kan de inrijperiode zo langzamerhand afgesloten worden. Tijdens deze eerste 1000 km is het zeer gewenst de motor wat vetter te smeren. Het op elkaar inlopen van de meest vitale onderdelen van Uw motor wordt dan wat vergemakkelijkt. 1 : 20 is in deze periode de beste mengverhouding. Bij het gebruik van zelfmengende tweetaact-olie kan in plaats hiervan 1 : 16 worden aangehouden. Steile hellingen moeten zoveel mogelijk vermeden worden tijdens de inrijperiode.

Na de inrijperiode kunt U eventueel de hoofdsproeier een maat kleiner nemen, dus 50 in plaats van 52. Wanneer echter de motor op de grotere sproeier goed

15

blijft lopen, is dit beslist niet nodig. Ook wanneer de bromfiets later hoge prestaties moet leveren, kunt U beter de inrijproeier laten zitten. Het is natuurlijk absoluut fout tot b.v. 1000 km matig te rijden, dan een kleine hoofdsproeier te monteren, tegelijk de smering terug te brengen tot 1 : 25, en ineens langdurig vol gas te rijden. De motor zal het meest gebaat zijn wanneer U deze eerst went aan snel rijden, daarna de smering vermindert en tenslotte, indien nodig, de hoofdsproeier een maat kleiner neemt. De bromfiets zal U later voor een goede inrij-periode extra veel genoegen terug schenken.

16

STARTEN EN RIJDEN

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

Wanneer U Uw bromfiets wilt gaan starten dan heeft U er slechts op te letten dat de benzinekraan geopend is en dat de koppelingshandle geheel naar U toe staat. Drukt U voorts met de duim de vergrendeling van de automatische choke naar voren en brengt U het gashandvat al zo vast in de choke-stand (afb. 6) U rijdt nu normaal zoals op een rijwiel weg. Heeft U een bepaalde snelheid bereikt (plm. 10 km per uur) dan kan de motor worden gestart door met Uw linkerhand de koppelingshandle geheel naar voren te brengen. U trapt nog even mee tot U voelt dat de motor Uw taak overneemt. Zodra dit duidelijk het geval is, dan is het gebruik van de choke niet langer meer nodig en kan deze worden uitgeschakeld door het gashandvat naar links te draaien. Met het gashandvat kunt U thans Uw snelheid bepalen. Wanneer U een lange afstand wilt afleggen, is het niet raadzaam de bromfiets voortdurend „vol gas” te berijden, maar af en toe eens wat gas terug te nemen.

Bij kortstondig stilstaan bv. in het stadsverkeer moet voor het definitief remmen, het gashandvat worden teruggedraaid en de koppelingshandle naar U toe gehaald worden. De motor zal dan „stationair” doorlopen. Bij het wegrijden handelt U weer op dezelfde wijze als hiervoor is beschreven. U heeft echter thans het voordeel dat de motor loopt, zodat U deze niet meer hoeft te starten. Het wegrijden zal dus thans nog eenvoudiger gaan. Let U er vooral goed op dat de koppelingshandle slechts mag worden ingeschakeld wanneer het

17

gashandvat is teruggedraaid. Dus nimmer inkoppelen bij een snel ronddraaiende motor. Hierdoor zou de achterband aan abnormale slijtage bloot komen te staan. Komt U in het stadsverkeer bij een druk en onoverzichtelijk kruispunt dan kunt U desgewenst de motor ontkoppelen en de bromfiets als normaal rijwiel gebruiken. De motor kan daarbij zonder bezwaar gewoon stationair doorlopen. Op elk willekeurig tijdstip kan de motor hierna weer worden ingeschakeld.

Stoppen
Dit doet U door het gas af te sluiten en de motor te ontkoppelen. U kunt nu geleidelijk afremmen, waarbij U het beste beide remmen kunt gebruiken. Wanneer U stilstaat kan de motor afgezet worden door de schakelaar op de koplamp naar rechts te verplaatsen. U bedient hierdoor het kortsluitcontact. 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, b.v. doordat zich tussen de naald en zitting een klein vuiltje bevindt. Tijdens het starten hierna zou deze benzine ernstige beschadigingen kunnen veroorzaken in het inwendige van de motor.

Remmen
De Sparta bromfiets is voorzien van twee prima werkende remmen, waarvan de voorste bediend wordt door middel van de handle aan de rechterkant van

18

het stuur. De terugtrapremnaaf werkt, zoals het woord reeds aangeeft door terugtrappen. Hoewel het remmen op zich zelf weinig moeilijkheden oplevert, is het toch nuttig om hier omtrent 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 bruuks remmen, vooral natuurlijk op gladde wegen en in bochten. U zou dan nodeloos kunnen gaan slippen. 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 de koppelingshandle naar U toe, daar de motor anders gaat rukken en stoten, wat zeer slecht is voor alle onderdelen.

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 doortlopend iets zou remmen. De naaf wordt dan te heet, waardoor de remconus op den duur kan verbranden.

19

Voorals 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 dit zonder meer door de koppelingshandle naar U toe te halen. Let U wel op dat bij ontkoppelen en niet lopende motor het licht niet zal branden daar het vliegwielt, dat o.a. dezelfde functie als een dynamo verricht, dan niet meedraait.

20

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 overzichtschema 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 des te gemakkelijker kleine storingen te herkennen zijn, die dan tijdig verholpen kunnen worden.
— De Koelribben van de cilinderkop en van 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 belemmerd worden. De buitenkant van de cilinder dus steeds ontdoen van verontreinigingen, zoals b.v. wegvuul.

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

21

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 de duur de gelakte delen een dof aanzicht geven.

Het beste kunt U een en ander met benzine, waarin een weinig olie is opgelost, reinigen. Een zachte kwast leent zich hier uitstekend voor.

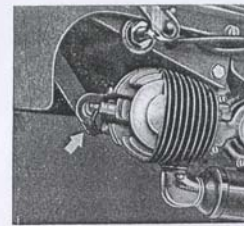
Deze methode van schoonmaken heeft bovendien het voordeel dat op moeilijk toegankelijke punten wat benzine en olie terecht komt. De benzine verdampst, en er blijft een oliefilm achter. Dit voorkomt op deze punten roestvorming. Er moet hier echter wel voor gewaarschuwd worden dat geen benzine met olie vermengd kans mag krijgen in de remtrommel te komen. Hierdoor zou de remwerking in gevaar kunnen komen. Weest U dus voorzichtig hiermede in de buurt van de remnaven.

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

De koppeling

De koppeling is bij de bromfiets een van de belangrijkste onderdelen. Het achterwiel van de bromfiets wordt aangedreven door een carborundum aandrijfrol, die rechtstreeks op de krukas is gemonteerd. Het koppelingmechanisme nu dient om de aandrijfrol in de band te drukken, dusdanig dat een goede krachtoverbrenging gewaarborgd wordt. Doordat de aandrijfrol één geheel met het motorblok vormt, wordt de gehele motor om een scharnieras getuimd. Het koppelings-

mechanisme brengt de beweging van de koppelingshandle over naar de motor. Het is te begrijpen dat de mate van indrukking van de rol in de band zeer belangrijk is. De koppeling is juist afgesteld wanneer de rol precies 8 mm in de band drukt. Een te grote indrukweg geeft vermogensverlies; de bromfiets zou dan minder snel lopen en ook minder trekkracht ontplooiën. Is de indrukweg kleiner dan de voorgeschreven 8 mm dan zal verhoogde slijtage van de achterband het resultaat zijn. Dit zal eveneens optreden wanneer U tracht met een slijpende koppeling te gaan rijden door de koppelingshandle in een tussenstand vast te houden en dan gas bij te geven. De koppelingshandle mag U alleen gebruiken om de motor te koppelen en in geen geval om er de snelheid min of meer mee te regelen. Het afstellen van de juiste indrukweg van de aandrijfrol is niet zo heel moeilijk. Heeft U echter weinig ervaring hiermede, dan kunt U dit beter aan Uw handelaar overlaten.



Afb. 9. Hier wordt de koppeling bijgesteld

De indrukweg kan zonodig bijgesteld worden bij het punt waar het koppelingmechanisme aan de cilinderkop verbonden is (afb. 9).

U gaat daarbij als volgt te werk: Na verwijdering van het zicschild, wordt de bromfiets zo geplaatst dat het achter-

wiel vrij kan draaien. Wanneer bij draaiend achterwiel de koppelingshandle (bij stilstaande motor uiteraard) naar voren wordt bewogen, dan kan nauwkeurig vastgesteld worden, wanneer de aandrijfrol juist de achterband gaat raken. U meet nu de afstand van de rol tot een bepaald vast punt op, b.v. de achteras of het achtereinde van de carrosserie. Wanneer U nu de koppelingshandle geheel naar voren plaatst, dus wanneer de rol geheel in de band drukt, dan moet deze zelfde afstand 8 mm minder bedragen. Laat U er zich vooral niet toe verleiden dit onbelangrijk te vinden. Deze afstand hangt nauw samen met de prestaties van Uw bromfiets en ook met de levensduur van de achterband. Controleert U hierna zekerheidshalve of het hart van de rol samenvalt met het hart van de band. Geeft U voorts af en toe de diverse scharnierpunten van het koppelingmechanisme een druppeltje olie.

Ketting en handles

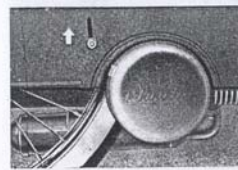
Bowdenkabels, bedieningshandles en de gashandle moeten steeds licht beweeglijk gehouden worden en dit kan alleen door regelmatig smeren bereikt worden. Bij het smeren van deze Bowdenkabels kunt U het beste enige druppels olie in de bovenste opening van de buitenkabels laten druppelen en de handle heen en weer bewegen. Ook de aandrijfkabel van de kilometerteller, indien U die heeft laten monteren, dient periodiek met enkele druppels olie gesmeerd te worden.

Ketting

Uitsluitend voor het starten, het remmen en het als normaal rijwiel berijden van Uw Sparta dient de ketting. Het gebruik van de ketting is dus nogal beperkt gebleven. De ketting zal dan ook niet veel aan slijtage onderhevig zijn. Toch zal

het noodzakelijk blijken de kettingspanning van tijd tot tijd wat bij te regelen. Een goed afgestelde ketting zal in het midden tussen beide kettingwielen ongeveer 2 cm op en neer kunnen worden bewogen. De ketting kunt U bijstellen met behulp van een speciaal kettingspanwiel (afb. 10). Zoudt U nl. de ketting moeten bijstellen door het achterwiel naar voren of naar achteren te verplaatsen, dan zou hierdoor ook de indrukweg van de rol in de band veranderen en deze zou dan eveneens bijgesteld moeten worden. Door toepassing van een kettingspanwiel is dit dus nu niet nodig.

Door het kettingspanwielje naar boven te verplaatsen komt de ketting strakker te staan. De ketting moet regelmatig gesmeerd worden. Een te droge ketting slijt overmatig snel, geeft kans op breuk en is erg slecht voor de kettingwielen. Smeert U daarom van tijd tot tijd de ketting met wat dunne olie. Vergeet U voorts niet het kettingspanwielje van tijd tot tijd te reinigen.



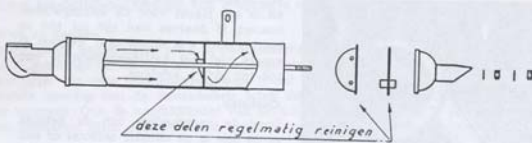
Afb. 10. Hier bevindt zich het kettingspanwielje

Ontkolen

Door de verbranding van de benzine en de olie in de cilinder ontstaat er een koolafzetting op de zuiger en in de cilinderkop en verder op plaatsen waar de afgewerkte gassen langs stromen, zoals de uitlaatpoort, de beide over-

stroompoorten en de knaldemper (afb. 11). Dit vernauwt dus de afvoerkanalen. Doordat hierdoor de afgewerkte gassen niet meer voldoende kunnen ontsnappen, komt de aanvoer van verse brandstof in het gedrang. Er wordt minder aangegoten. Het gevolg hiervan is dat het vermogen van de motor afneemt; in het begin bijna nog niet, later echter duidelijk merkbaar.

Het is dan ook gewenst de motor elke 1500 km te (laten) ontkolen en in ieder geval zodra de motor aan vermogen afneemt. Hierbij moeten dan alle eerder genoemde plaatsen betrokken worden. Het beste kunt U dit door Uw handelaar laten doen, omdat het ontkolen, wil het goed gebeuren, nogal enige kennis van zaken vereist. Mocht U echter eventueel dit zelf willen verrichten dan kunnen wij U niet genoeg waarschuwen om vooral niet aan de zijkant van de zuiger te doen. Deze precies zo laten als hij is, dus ook niet



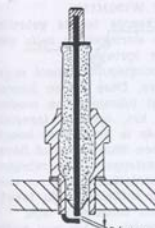
Afb. 11. Het inwendige van de knaldemper

alleen maar schoonmaken. Voorts dient U er voor te waken, dat er geen kooldeeltjes in het carter vallen. Deze zullen hier later weinig goeds uitrichten. Res: ons nog te vermelden dat de cilinderkopbouten regelmatig behoren te worden aangedraaid. Dus niet eerst een bout helemaal vastzetten, dan de tweede enz., nee, eerst alle vier een weinig, dan alle vier nog iets verder, enz. Een cilinderkoppakking is niet toegepast.

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, die door een isolator loopt, die van schroefdraad voorzien is (afb. 12).

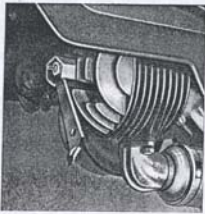
De bougie dient om d.m.v. een elektrische vonk het gaasmengsel in de cilinder te ontsteken. Hier is ongeveer een spanning van 10.000 volt voor nodig, die door de ontstekingspoel wordt opgewekt. Er zijn verschillende soorten bougies in de handel. Men spreekt daar van „koude“ en „warme“ bougies. Een koude 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.



Afb. 12. De bougie

Wanneer met tweetact-motoren 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 voortijdig kunnen ontsteken.

Voor Uw Sparta bromfiets raden wij U aan: K.L.G.-F50; Lodge C14 of CN14; A.C. F-10; Champion L-10 of H-10; Bosch W175T1 of W190M11S.



Afb. 13. Zo kan de bougie gedemonteerd worden

28

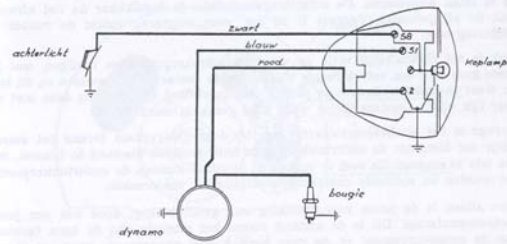
Wanneer U een verkeerde bougie gebruikt, dan kan dit nodeloze storingen en zelfs vernielingen in de motor oproepen.

De afstand van de bougiepunten moet ongeveer 0.4 mm bedragen. Deze punten kunnen op den duur wel wat inbranden en moeten daarom na ± 1500 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 koffiebruin zijn, terwijl de bougiepunten schoon behoren te zijn.

Bij controle van de bougie is het niet nodig allereerst het motorzjschild te demonteren. De bougie kan zonder meer uitgedraaid worden (afb. 13).

De elektrische installatie

De dynamo die in de motor van Uw Sparta bromfiets gemonteerd is, is van het bekende "Bosch" fabrikaat en levert de hoogspanning voor de ontsteking en de wisselstroom laagspanning voor de verlichting. De spanning hiervan is bij normaal gebruik 6 volt, terwijl het totaal ontwikkeld vermogen hierbij 8 watt bedraagt. (Afb. 14).



Afb. 14. Schema verlichtingsinstallatie met Impex koplamp

29

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 zg. onderbreker-mechanisme en werd bij de montage van de motor nauwkeurig afgesteld. Op de duur kan dit echter wat verstoord raken, zodat het aan te bevelen is, dit elke 1500 km. te controleren of te laten controleren. De ontstekingsinstallatie is bereikbaar na het afnemen van de vliegwielskap. Vergeet U bij het weer monteren vooral de rubber afdichting niet.

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

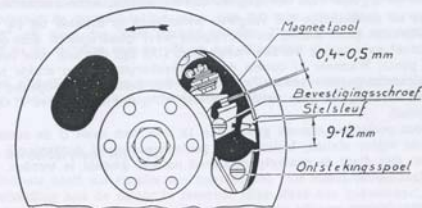
Verder is het aanbevelenswaardig om bij deze gelegenheid tevens het smeerviltje dat dient om de onderbreker in licht geoliede toestand te houden, met olie iets te smeren. Te veel is verkeerd: hierdoor kunnen de onderbrekerpunten vet worden en zodoende ontstekingsmoeilijkheden veroorzaken.

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 ontstekingsspoel en de deze kern zojuist gepasseerde magneet (pool), gemeten tijdens het lichtmoment van de punten (afb. 15). De poolschoenafstand

30

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 verstoord met de contactpuntafstand. De voorontsteking wordt verstoord met de grondplaat. De beste volgorde is: eerst de poolschoenafstand regelen en wanneer deze eenmaal tussen de voorgeschreven 9 en 12 mm ligt, de voorontsteking instellen.



Afb. 15

31

Het afstellen van de poolschoenafstand gebeurt op de volgende manier:

1. Het vlieg wiel zover in de draairichting (zie pijl op het vlieg wiel) verdraaien, tot de onderbrekerpunten geheel geopend zijn (afb. 15).
2. Het boutje, waarmee het onderbrekerplaatje bevestigd is, iets los schroeven.
3. Het excenterplaatje met een schroevendraaier, geplaatst in de stelsleuf, zover verdraaien tot de contactpuntafstand ± 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 12 mm. dan moet U de contactpuntafstand iets wijder stellen, bedraagt de poolschoenafstand daarentegen minder dan 9 mm. dan dient de contactpuntafstand nauwer gesteld te worden. Een en ander volgens punt 1 t/m 4.

Het afstellen hierna van de voorontsteking geschiedt als volgt:

1. Het lichtmoment van de contactpunten wordt bepaald, zoals hierboven is aangegeven.

32

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 verwijderd is. Deze afstand behoort tussen de 1,7 mm. en de 2,0 mm. te liggen. Bedraagt het minder dan 1,7 mm dan staat de ontsteking "te laat" en moet dus vervoegd 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 2,0 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 speciaal gereedschap hiervoor beschikt.

Iets over de carburateur (afb. 16)

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 de benzinedamp met lucht vermengd worden omdat bij elke vorm van verbranding nu eenmaal lucht onontbeerlijk is. Een carburateur is dus eigenlijk een vergasser.

33

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 zg. 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 benziniveau 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 sproeier, onder in de eigenlijke carburateur. Hier op dit punt is een spuitstuk geplaatst; hierin komt nu de benzine

Afb. 16. Principe-schema van de carburateur

34

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 het spuitstuk wordt aangezogen, vergast. Dit gas mengt zich met deze lucht en gaat via het carter naar de cilinder.

De hoeveelheid gas-lucht mengsel dat doorgelaten wordt, wordt geregeld met de gasschuif, die door de gashandle op het stuur bediend wordt. De aangezogen lucht wordt alvorens deze in de zg. mengkamer van de carburateur komt, door een luchtfilter gereinigd. Er zou anders nl. te veel stof en zand naar binnen worden gezogen. Dit is natuurlijk funest voor de motor.

Hieruit kunt U dus eigenlijk ook al opmaken dat dit filter van tijd tot tijd goed schoongemaakt moet worden, daar het anders zou vervullen. Iedere 1500 km. is in ieder geval noodzakelijk. Rijdt U echter veel op zandige 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 uittekenen weer monteren. De olie vangt de stofdeeltjes op. Zij blijven hierdoor aan het filter kleven.

Demontage en reiniging Encarwi carburateur

Nadat U de bovenring (afb. 17) hebt losgeschroefd kan de gasschuif uit het carburateurhuis getrokken worden. Op de bovenring bevindt zich een kabelstelschroef. Hiermede kunt U de stationair-loop instellen. Gemakshalve is een soortgelijke kabelstelschroef bij het gashandvat aangebracht. Deze heeft het-

35

zelfde doel. Deze laatste kabelstelschroef is echter gemakkelijker te bereiken (afb. 6).

De carburateur moet zo zijn afgesteld dat de motor rustig stationair loopt bij teruggedraaid gashandvat. De gasschuif dicht de doorstroombopening, met uitzondering van de kleine verticale spleet geheel af. In de chokestand zakt de gasschuif verder naar beneden. De niervormige uitsparing in de gasschuif wordt dan zichtbaar. De gasschuif moet in deze positie rusten op de bodem van de mengkamer. Aan de linkerzijde van de carburateur bevindt zich de sproeierhouder. Deze kan uitgedraaid worden. In de sproeierhouder bevindt zich de eigenlijke sproeier. Ook deze kan op zijn beurt weer uit de sproeierhouder gedemonteerd worden. Zowel de beide gaatjes in de sproeierhouder als de doorstroombopening in de sproeier kunnen verstopt raken. De motor krijgt daardoor geen of te weinig benzine. Denkt U er echter om, nooit met een scherp voorwerp in de sproeieropening te steken. Indien nodig leent zich hier een stijve borstelhaar het beste voor. Zou tijdens een rit onverhoeds de sproeier of de sproeierhouder verstopt raken, dan is het niet noodzakelijk het motorzjeshild te demontieren.

De sproeierhouder is zonder meer bereikbaar (afb. 18).

Afb. 17

36

De benzineleiding is op de vlotterkamer aangesloten, via een aansluitnippel. In deze aansluitnippel is een demonteerbaar zeefje gebouwd, dat nu en dan gereinigd dient te worden. De vlotter en het invendige van de vlotterkamer zijn bereikbaar na het afschroeven van de deksel. Eventueel bezinksel in de brandstof zal zich onder in de vlotterkamer afzetten, zodat deze ruimte van tijd tot tijd schoongemaakt zal moeten worden.

De aanzuigeruisdemper en het luchtfilter laten zich eenvoudig verwijderen. Vergeet U bij het weer monteren de rubbering niet en zorg er voor dat de luchttoevoeropening in de aanzuigeruisdemper naar boven wijst.

In de achterwand van het carburateur-huis is de kleinere sproeier aangebracht, die met een schroevendraaier hier uitgedraaid kan worden. Zou er tijdens een tocht iets onverhoeds met de sproeier gebeuren, bv. wanneer U deze tijdens het schoonmaken zou verliezen, dan kunt U de kleine sproeier als een reserve-sproeier beschouwen. Zodra U echter daartoe de gelegenheid heeft, monteer dan weer de originele sproeier. Blijf dus de inrijpsproeier gebruiken, tenzij Uw handelaar het nodig oordeelt deze te verwisselen.

Afb. 18. De sproeierhouder is gemakkelijk bereikbaar

37

Voorwiel

Het voorwiel is uitgerust met een trommelrem. Door het oprekken van de remkabel en door het na verloop van tijd afslijten van de remvoering dient periodiek de rem te worden bijgesteld. Dit geschiedt met behulp van de kabelstelschroef. Een en ander wijst zich vanzelf. De voorvork is van het bekende zweef-arm type en wordt door middel van rubber blokken afgedempt. De voorvork behoeft geen enkel onderhoud.

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 balhoofdcaups „putjes“ ontstaan, iets dat op de duur onaangenaam sturen tengevolge heeft. Te vast aanstellen is eveneens verkeerd en kan dezelfde moeilijkheden veroorzaken. Het stuur moet te allen tijde gemakkelijk draaibaar zijn.

Het balhoofd kan bijgesteld worden met balhoofdmoer 2 (afb. 19) nadat van tevoren de dopmoer 1 is losgedraaid. Deze dopmoer moet vanzelfsprekend hierna weer vast worden aangedraaid.

Afb. 19. 1. Dopmoer; 2. Balhoofdmoer

38

Het constateren van balhoofdspeling kan het eenvoudigst gebeuren door met aangetrokken voorrem het stuur in langsricting wat heen en weer te bewegen. Eventuele speling verraadt zich dan onmiddellijk, wanneer U de duim op de balhoofdmoer en de wijs- en middenvinger op de balhoofdbuis onder de balhoofdmoer houdt.

Achterwiel

Het achterwiel van Uw bromfiets is uitgerust met een terugtrapremnaaf. Om de 750 km, moet de naaf goed worden doorgesmeerd met Hypoid-olie EP 90. Dit kan het handigst gebeuren met behulp van een druk-oliekan, waarvan het einde van de tuit is voorzien van een op de smeernippel van de naaf passend stukje plasticslang (afb. 20). Maak in elk geval de smeernippel voor het doorsmeren goed schoon, zodat niet tegelijk met de olie, zand en andere verontreinigingen worden meegevoerd. Overvloedig en dikwijls smeren levert geen enkel bezwaar op.

Afb. 20. Zo kan de naaf het best gesmeerd worden

39

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 zullen 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 verraardelijker, 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. De motor komt dan goed op temperatuur. Dit is een van de belangrijkste punten. Alle waterdamp die zich onverhoeds in de motor mocht bevinden (zg. condens), wordt dan uitgedreven.

Wanneer U nu zo met de motor terugkomt, kunt U het beste de benzinekraan sluiten en de motor zo lang laten doordraaien totdat alle benzine in de carburateur verbruikt is. Vervolgens giet U door het bougiegat ongeveer 10 cm³ anticorrosie olie. Laat nu de motor enkele malen ronddraaien. Dit kunt U doen door met ingekoppelde motor het achterwiel te draaien. De olie krijgt dan gelegenheid overal te komen. U kunt nu nog enkele cm³ in de cilinderkop brengen en daarna de bougie weer indraaien.

Het is aan te bevelen de gasschuif van de carburateur met zuurvrije vaseline in te vetten.

40

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 750 km onderhoudsbeurt.

Wanneer U tenslotte 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.

41

EEN ERNSTIG WOORD TOT SLOT

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 zovelen, veel genoegen van Uw Sparta beleven. Dit is dan ook onze uitdrukkelijke bedoeling.

Op dit punt aangekomen, hangt echter ook veel van U zelf af. Het periodieke onderhoud vertrouwen wij geheel aan U toe. Helpt U ons dit vertrouwen niet te beschamen.

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 „poch” bij komt kijken, zeer gering is.

Het is natuurlijk om te beginnen nodig dat U zelf correct rijdt, zonder ooit een enkel risico 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 bij 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 punten naar voren halen:

42

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 rest 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 verslapen en trek de juiste gevolgen uit het zich voor U afspelende verkeersbeeld. Op die manier leert U een gevaarlijke verkeerssituatie van te voren aan te zien komen, zodat U tijdig maatregelen kunt treffen. Om slechts enkele voorbeelden te noemen:

43

- 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. Topsnelheid kan in een drukke straat met veel kruispunten veel te snel zijn. Past Uw snelheid te allen tijde aan het overige verkeer aan. Verre weg 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 2 kinderen zoals op de fiets).
- Een maximum breedte van meer dan 75 cm te hebben (bagage).
- Sneller te rijden dan 40 km per uur.

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

44

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 behoef 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 doorlezen hiervan af: Had dit ongeluk door een beter rijden van de nietschuldige voorkomen kunnen worden? U zult verbaasd staan hoe vaak deze vraag met ja beantwoord kan worden.

Wanneer U naast de technische raadgevingen deze wenken daadwerkelijk opvolgt dan zij wij er zeker van dat U heel veel rijgenoeven van Uw bromfiets zult hebben. Wij wensen U veel prettige kilometers op Uw Sparta!

Sparta Rijwielen- en Motorenfabriek N.V.
Apeldoorn Herfst 1958

45

ONDERHOUD- EN SMEERTABEL			
PERIODE	ONDERDEEL	SMEERMIDDEL	Wijze v. SMEREN of ONDERHOUD
elke 3 maanden of elke 750 km	Stuurhandbes Bowdenkabels Remhevel scharnierpunten Koppelings-scharnierpunten Pedalen	SAE 20	Oliekan
	Ketting		Kettingtensioning controleren en zonnodig bijstellen
	Achtermaf	Hypoidolie EP 8	druk-oliekan
	Bougie		Uitschroeven en grondig reinigen met staalborstel
	Balhoofd		Controleren op speling
elke 6 maanden of elke 1500 km	Ontsteking	SAE 20	Smeerviltje smeren Ontsteking controleren en zonnodig bijstellen
	Cilinderkop Bovenkant zuiger Inlaatpoort Overstroompoorten Uitlaatdemper		Ontkolen
	Koppeling		Indrukweg van de rol in de hand controleren (3 mm), zonnodig bij (laten) stellen
	Carburateur		Demonteren en geheel reinigen vooral ook het luchtfilter
	Motorblok		Reinigen
Jaarlüks	Naven Pedalen	Balhoofd Waterbestendig kogellagervet	Demonteren, reinigen en voorzien van nieuw vet

N.B. Regelmatig alle bouten en moeren aandraaien en indien aanwezig regelmatig de aandrijving

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. Alleen reclames van handelaars kunnen in behandeling worden genomen. 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 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. Verzend de cilinder in een kist of metalen bus, goed opgevuld met houtwol of iets dergelijks. Een andere verpakkingswijze geeft bijna zeker breuk van de koelribben. In één dag gereed en weer retour.