

Betreft: MB 50 / MT 50
Volgnummer: 81MP001
Datum: 20.07.1981

Aan alle Honda bromfietsdealers
=====

ONDERWERP : DOORBRANDEN VAN LAMPEN MB 50 / MT 50

Als bij een MB 50 of een MT 50 de lampen regelmatig doorbranden, wordt dat in negen van de tien gevallen veroorzaakt door het slecht funktionieren van het laadsysteem.

Dit kan optreden door een slechte staat van de akku, een kapotte zekering of slechte stekkerverbindingen.

1) AKKU

Voor de werking van het elektrische systeem is het noodzakelijk, dat een goede akku is gemonteerd.

Als de akku droog is of wanneer proefgedraaid wordt zonder akku, loopt de spanning voor de verlichting te hoog op, met als gevolg, dat de weerstand heet wordt en/of de lampen doorbranden.

2) KORTSLUITING (DEFEKTE ZEKERING)

Als gevolg van een kortsluiting in de bedrading of massasluiting slaat de zekering door. Daardoor wordt de akku losgekoppeld van het elektrische systeem en loopt de spanning voor de verlichting te hoog op, met het gevolg, dat de lampen doorbranden.

Deze kortsluiting moet worden gezocht in de bedrading of in de schakelaar van de knipperlichten en het remlicht, of in het kontaktslot. Bovendien loopt achter de koplamp een losliggende zwarte draad, die beslist geen kontakt met het frame mag maken.

3) STEEKERVERBINDINGEN

Na verloop van tijd wordt de elektrische geleiding in de stekkerverbindingen van het laadcircuit slechter. Deze verslechtering ontstaat door vervuiling of roest of doordat de klemming minder wordt.

Daardoor wordt de laadstroom voor de akku minder en loopt de spanning voor de verlichting op. Het gevolg is alweer, dat lampen doorbranden of dat bij uitgeschakelde verlichting de weerstand heet wordt.

HOE TE HANDELEN ALS DE LAMPEN ZIJN DOORGEBRAND EN/OF DE WEERSTAND TE WARM WORDT :

- a) Controleer de akku. Vul eventueel tot maximum niveau bij met gedestilleerd water. Laad de akku op. Wanneer een akku defekt is, deze vervangen door een nieuwe.
- b) Controleer of de zekering stuk is.
Indien JA : speur dan de kortsluiting op (zie hiervoor) en monteer een nieuwe zekering.
Indien NEE: reinig de kontakten in de zekeringhouder en monteer de zekering weer.
- c) Controleer, als de punten a) en b) in orde zijn, de stekkerverbindingen en maak ze schoon. Knijp de hulzen aan, zodat deze goed klemmen. Steek de stekkers in elkaar met kontaktspray of vaseline om ze tegen invloeden van buitenaf te beschermen. Let vooral op de stekkers in de plus- en minkabel van de akku en de massa-aansluiting van de akku en ook op de aansluiting van de diode (gelijkrichter).

Betreft: MB 50 / MT 50
Volgnummer: 81MP001
Datum: 20.07.1981

Blad 2.

Attentie !!!

=====

Het vervangen van de lampen door lampen van een groter vermogen of voor een hogere spanning (b.v. 12 Volt) is beslist NIET de oplossing en is derhalve sterk af te raden.

DROOGKOKEN VAN DE AKKU

Als de bromfiets hoofdzakelijk voor langere afstanden gebruikt wordt, kan het voorkomen, dat het akkupeil sneller daalt dan normaal.

In deze gevallen is het mogelijk om de standaard gemonteerde weerstand van 3 Ohm te vervangen door een exemplaar van 1 Ohm / 30 Watt.

Deze weerstand is via de Afdeling Onderdelen verkrijgbaar onder onderdeelnummer: 35400-183-611.

HONDA NEDERLAND
TECHNISCHE DIENST

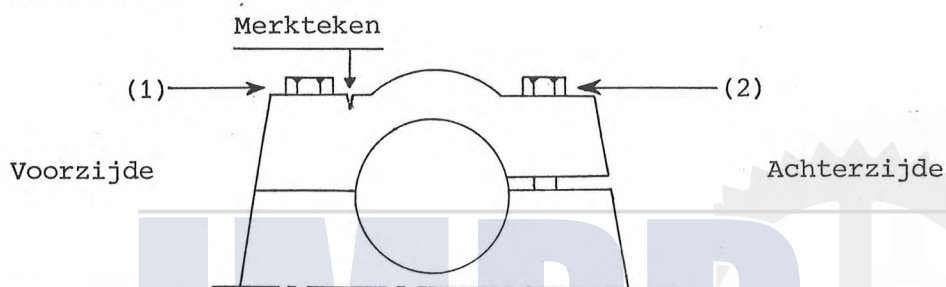
JMPB
parts

Betreft: PA50 S - Young Camino
Volgnummer: 79-MP-001
Datum: 14.08.1979

Betreft : Vervangen brugstukken (P/N 53131-148-000)

Van de bromfiets PA50 S, type Young Camino, met de frame-nummers 1110771 t/m 1119461 dienen de brugstukken, waarmee het stuur vastzit vervangen te worden.

WERKWIJZE :



1. Verwijder een brugstuk.
2. Plaats het nieuwe brugstuk met het merktken naar de voorzijde van de bromfiets.
3. Trek de bout (1) vast met een koppel van 0,8 tot 1,2 kgfm. Daarna bout (2) met hetzelfde koppel.
4. Herhaal de werkwijze voor het tweede brugstuk.

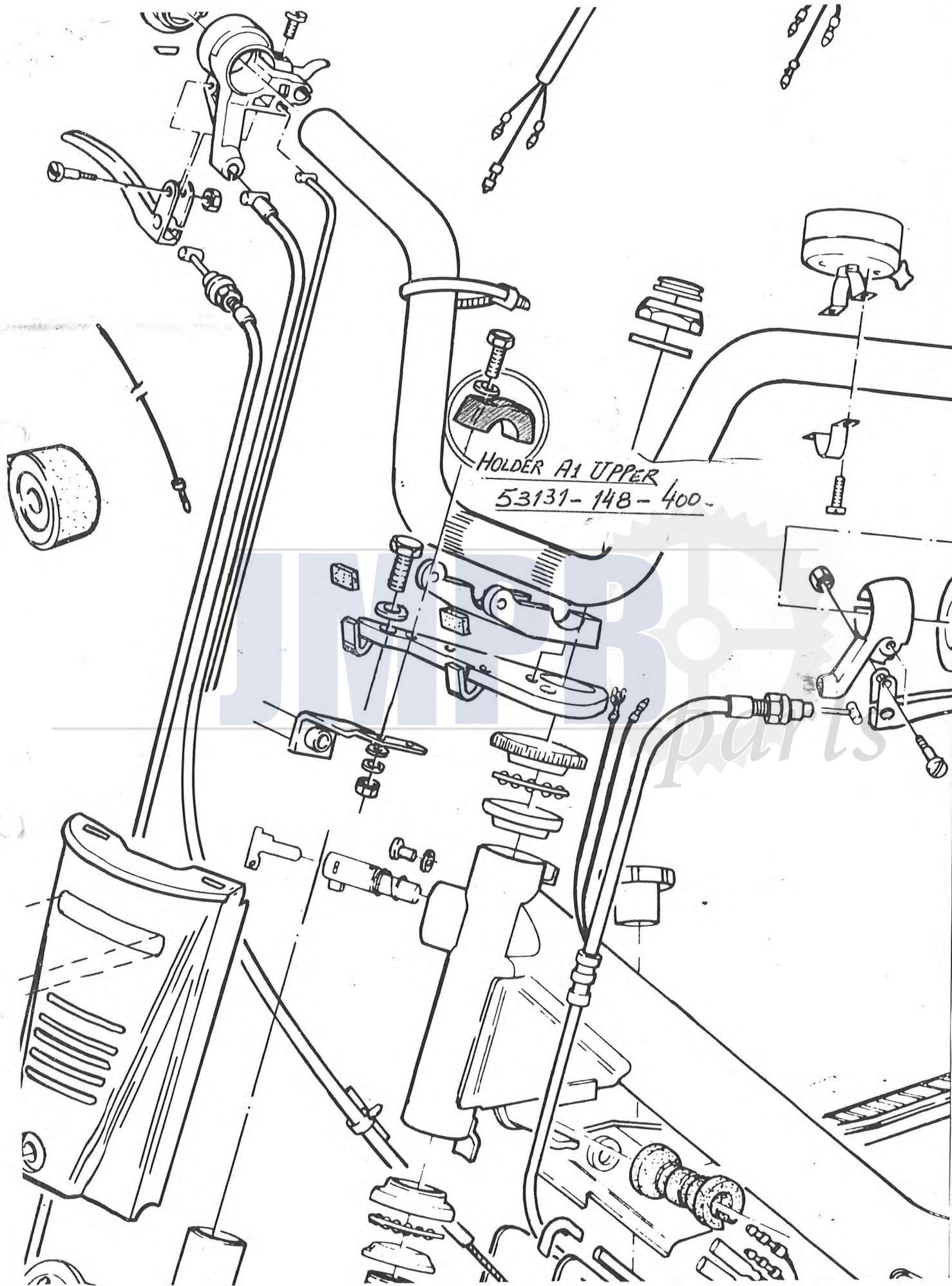
Attentie :

Bij een goede montage van het brugstuk en het stuur is er aan de voorzijde geen luchtspleet. Aan de achterzijde is er een kleine luchtspleet (zie tekening).

HONDA NEDERLAND

Technische Dienst

Bijlage : overzichtstekening



HOLDER A1 UPPER
53131-148-400-

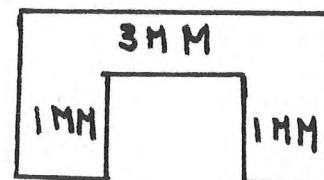
MB-5 $\pm$ 50 - 52 km

1. Rempijp in uitlaat verwijderen
2. 15 tands voortandwiel monteren.

MB-5 $\pm$ 65 km

1. en 2.
3. Uitlaatpoort in cylinder ophalen (zie tek.)
4. Sproeier Honda No. 68 monteren
(Verder alles orgineel laten)

CYL. POORT
BINNENZYDE.



MB-5 $\pm$ 70-75 km

1. en 2.
5. Snelle Cylinder 50 cc Honda
6. Snelle zuiger 50 cc Honda
7. Sproeier 70 Honda monteren
8. Aanzuigslang achter snelle carburator monteren.

MB-5 $\pm$ 75-80 km

1. en 2. en 5. en 6. en 7. en 8.
9. Hoge druk cylinderkop
- b..Snelle uitlaat monteren

MB-5 $\pm$ 80 - 85 km enz.

2 + 5 + 6 + 8 + 9 + 10

11. snelle membraam
12. snelle spuitstuk + bakeliet pakking
13. snelle carburator 15mm Honda sproeier 105
14. snelle luchtfilterslang in filterhuis.

Bij personen met laag lichaamsgewicht zijn er ook nog kleinere achtertandwielen te monteren.

MB + 40 tands

MB + 38 tands

Bij MT-5 bromfietsen alles hetzelfde doen alleen bij punt 7. sproeier 70 monteren.

Bij gebruik van snelle Cylinders oliepomp op laatste merkteken afstellen bij volgas stand.

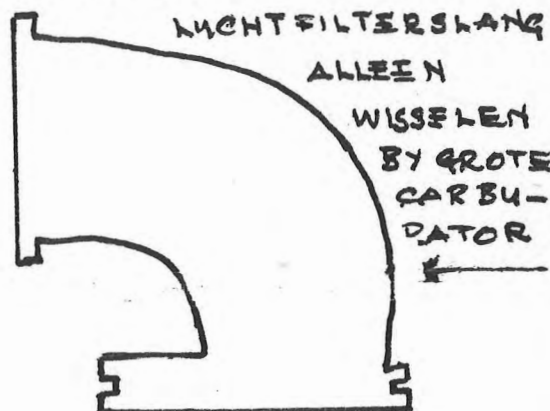
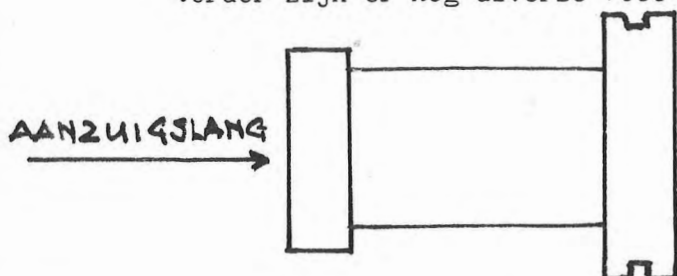
Bij gebruik van originele zuigers zuigerveren overzetten.
Bij gebruik van snelle sets is goede olie heel belangrijk Castrol TT enz.
Bel Bey No. 1 Eurol RTC

Bij elke zuiger wisseling altijd pistonpen veertjes, vernieuwen (ervaring in Honda heeft dat geleerd).

Bij montage van snelle cylinders kan het membraam aanslagplaat van de originele ook met een plattebektang de opening vergroot worden maar dan wel precies werken.



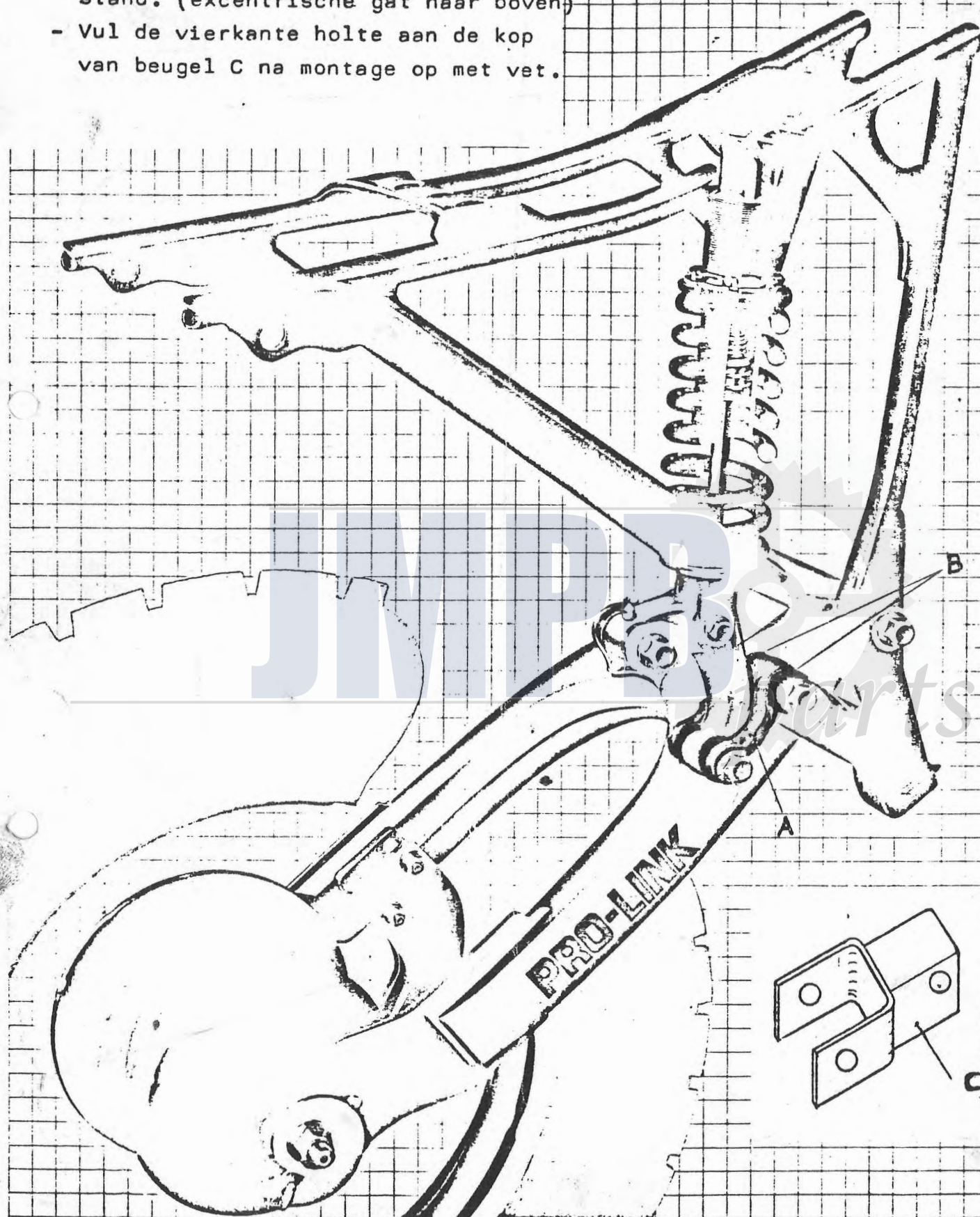
Verder zijn er nog diverse 70cc cylinders als men nog harder wil.



MTX-5 : rempijp voortandwiel $\pm$ 45 km
Cylinder punt 3 + 2 + 1 $\pm$ 55 km
Cylinder snelle + zuiger en 2 + 1 sproeier 80 $\pm$ 70 km
Cylinder snelle + zuiger 2 + 1 + 8 + 9 + 10 + 13 $\pm$ 75 - 80 km, sproeier 115

Montage begeleiding achterveer verhoging Honda MTX

- Demonteer de beugel A en de twee aangegeven schijven B.
- Monteer de beugel C in de aangegeven stand. (excentrische gat naar boven)
- Vul de vierkante holte aan de kop van beugel C na montage op met vet.



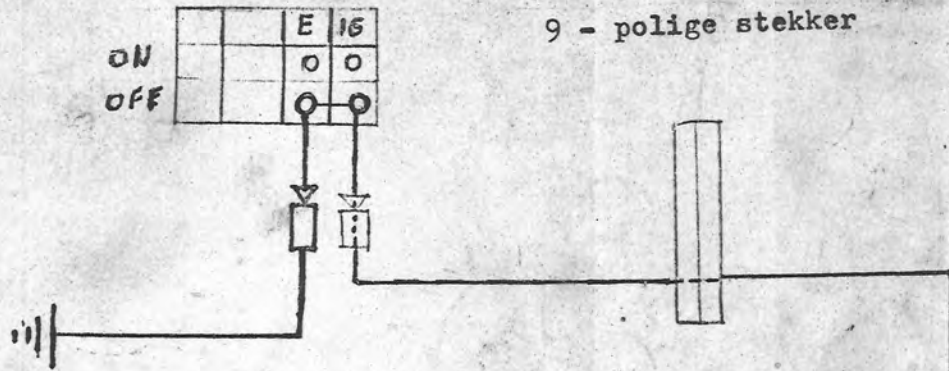
MT 50

Contacts slot

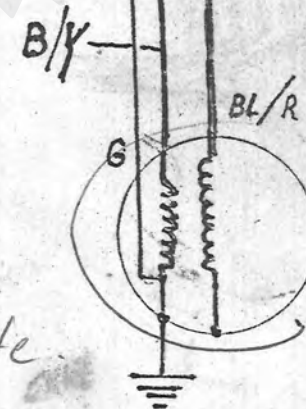
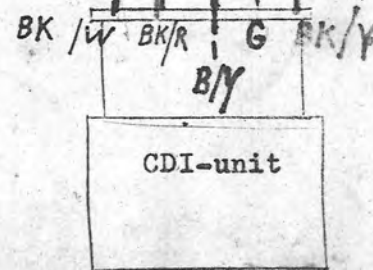
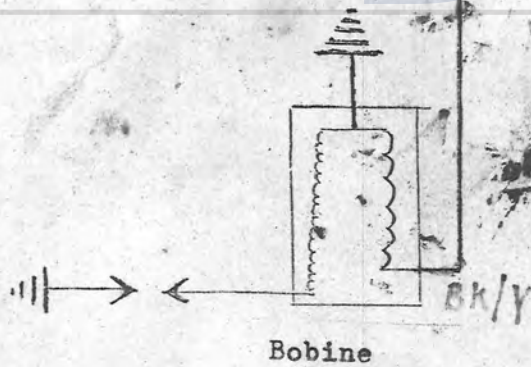
9 - polige stekker

G = groen
B = blauw
W = wit
R = rood
Y = geel
Bk = zwart

Bk/W = zwart/wit
Bk/R = zwart/rood
B/Y = blauw/geel



6 - polige stekker



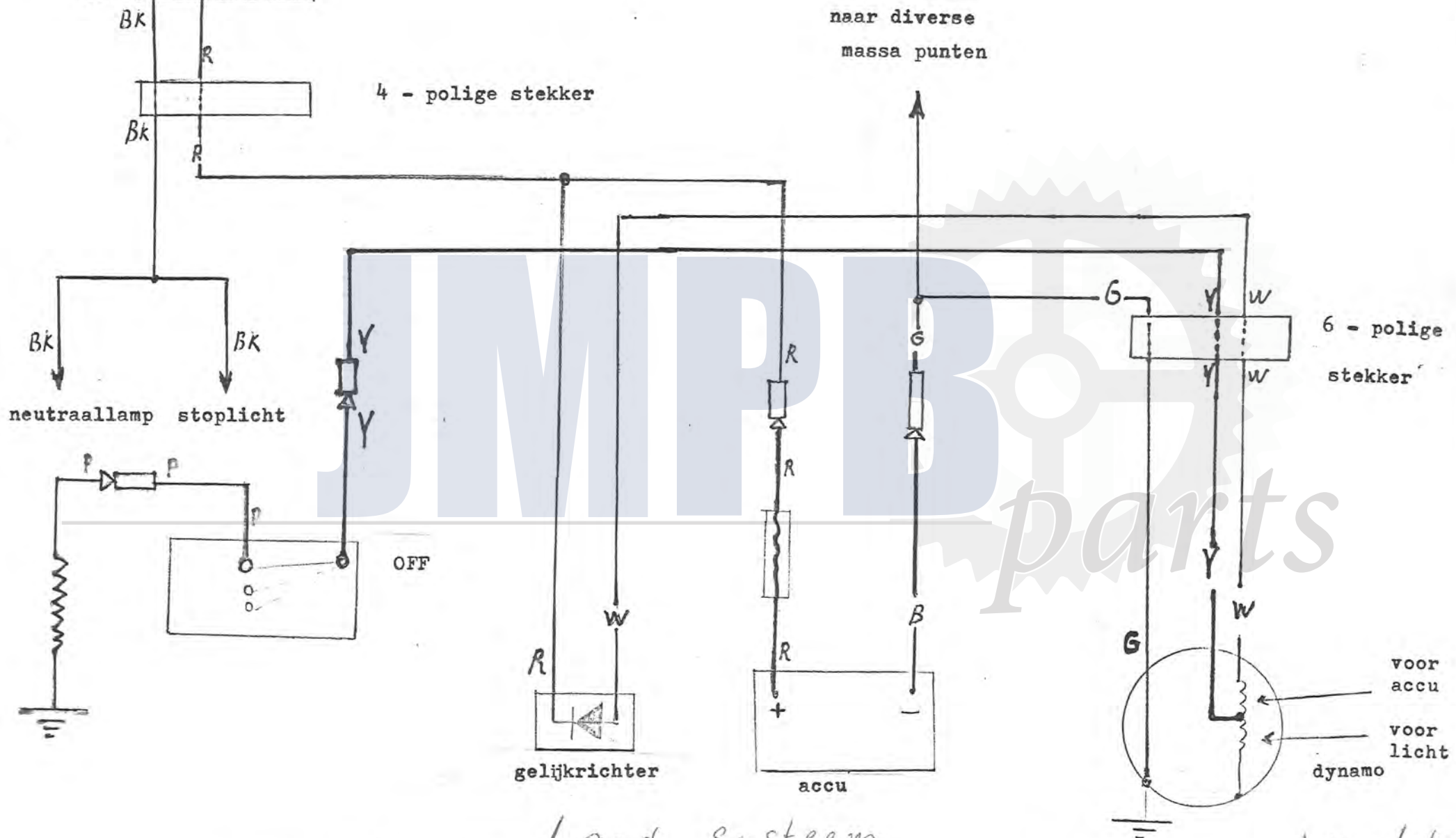
ontstekings gedeelte

CONTACTSLOT

	HO	BAT		
ONN	○	○		
OFF	○	○		

MB 50 / MT 50

Handel Bougie
moet min. maat 0.6 open
8.6 mm



Laad systeem

met Lampjes
op moet
probleem techniek

2/10 amp
4/10 amp laden

accu moet geladen worden met zure
en met 1/2 amp. = $\pm 1/10$ van zijn capaciteit.

± 1000 laden

De oliepomp

De MB 50 en MT 50 zijn uitgerust met een aparte oliepomp voor de smering van zuiger en krukas. De olie uit de tank wordt door de pomp aangezogen en vervolgens via een éénrichtingsklep naast de carburateur in het inlaatspruitstuk gespoten.

De aandrijfas van de pomp is voorzien van een wormwiel en de aangedreven as is voorzien van tanden met een vertragingsverhouding van 1 : 146 om de juiste hoeveelheid olie te verplaatsen.

Het aanzuigen en doorpompen van de olie geschiedt door een draaiende en op en neer gaande pompplunjer, waarvan de plunjerslag geregeld wordt door het gashandel.

De plunjer wordt door een veer steeds weer omhoog geduwd, terwijl een nok verbonden met de bedieningshevel de hoogte van de slag bepaalt.

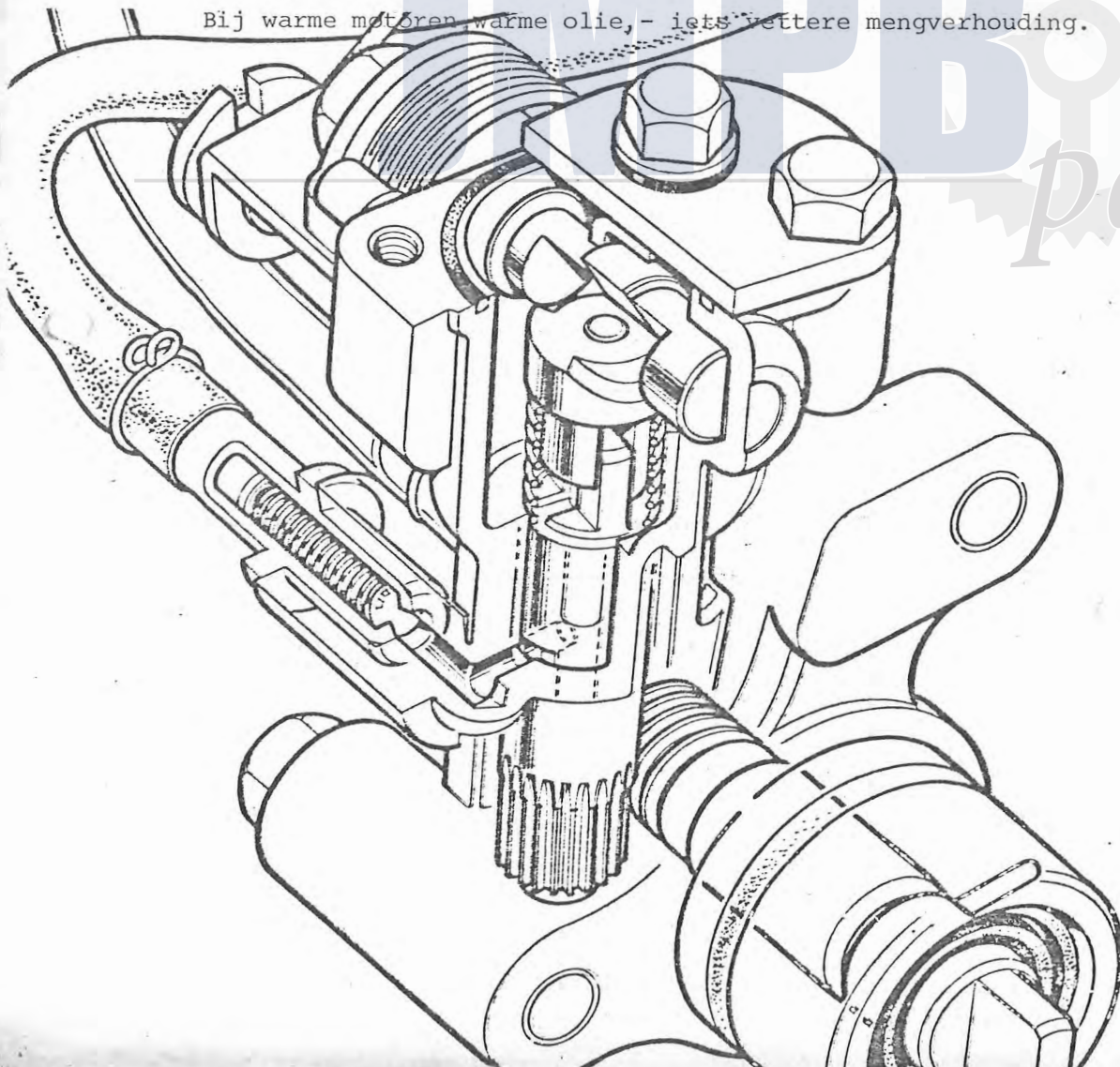
Volgas	- grote plunjerslag	- $\pm 1 : 25$ mengverhouding,
Halfgas	- minder grote plunjerslag	- $\pm 1 : 38$ mengverhouding,
Stationair	- minst grote plunjerslag	- $\pm 1 : 50$ mengverhouding.

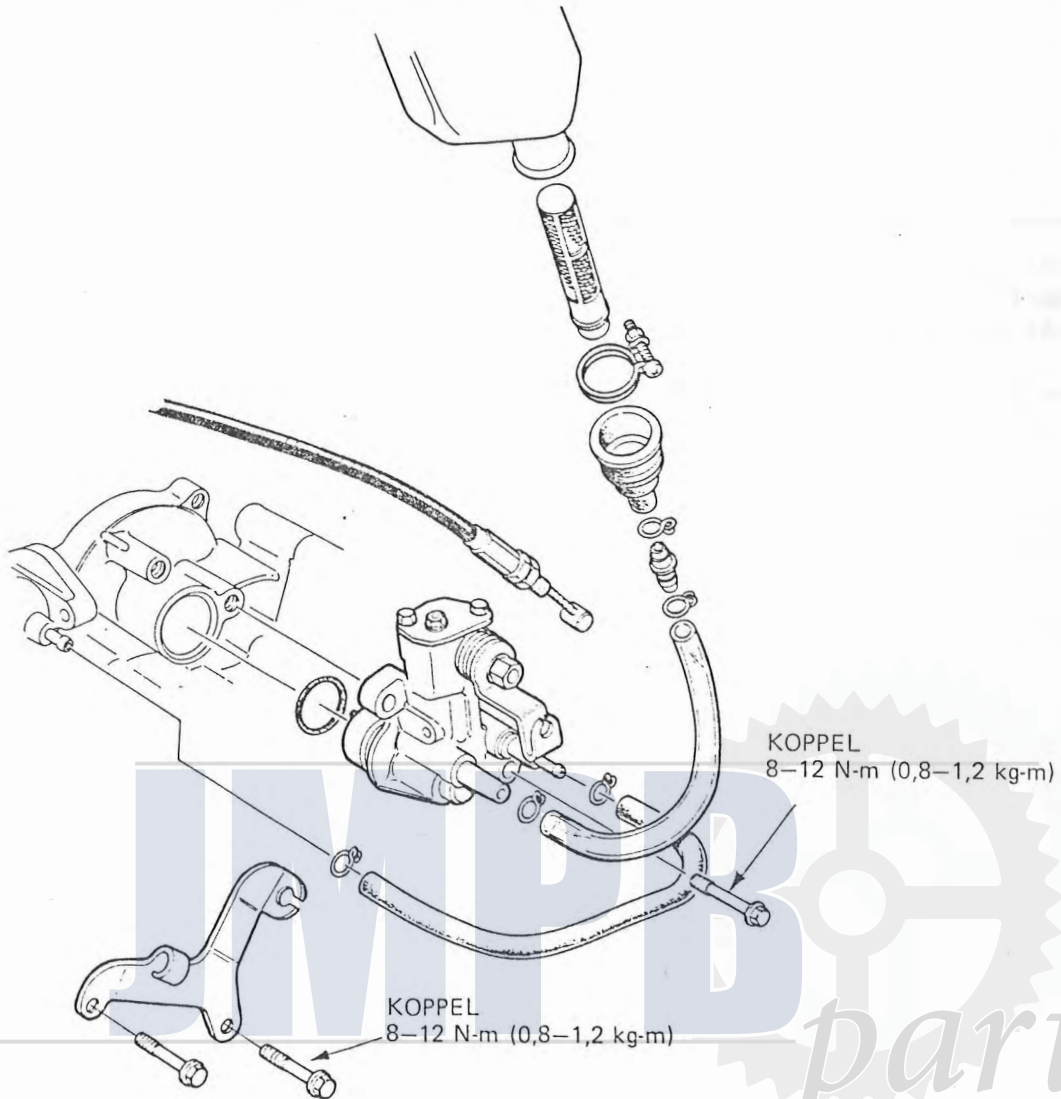
Een verkeerd afgestelde bedieningshevel kan schade aan zuiger en cilinder of krukas ten gevolge hebben.

De oliepomp van de MT nr. 166 geeft tussen stationaire opening en volgas opening meer olieopbrengst dan de oliepomp van de MB nr. 167.

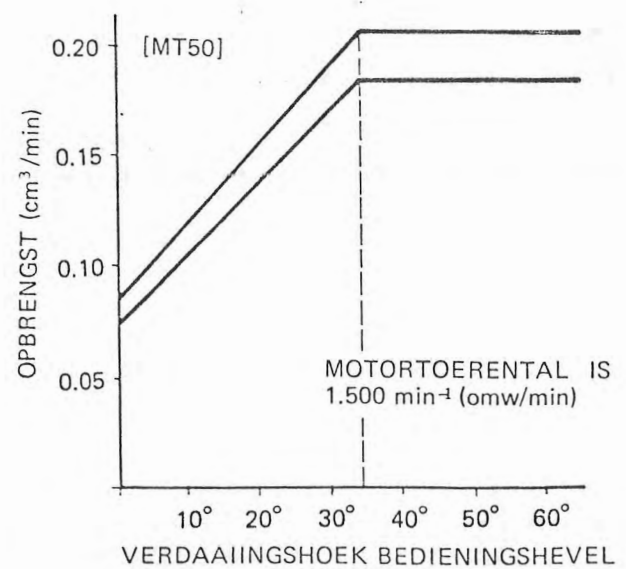
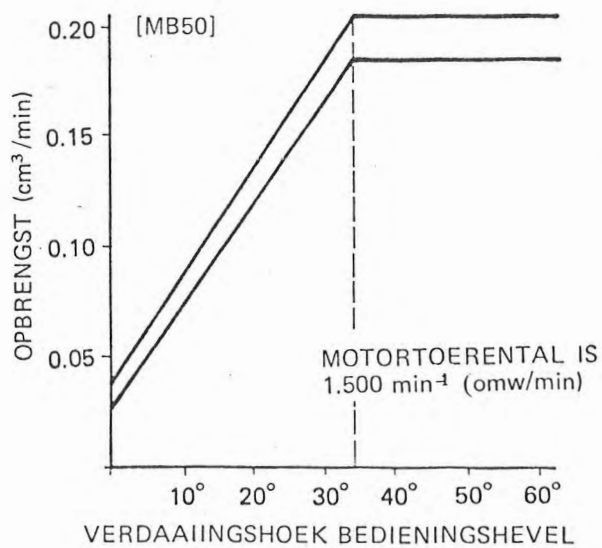
Bij volgas is de olieopbrengst van beide pompen gelijk.

Bij warme motoren, warme olie, - iets vettere mengverhouding.





POMP OPBRENGST KROMME





OLIEPOMP ONTLUCHTEN

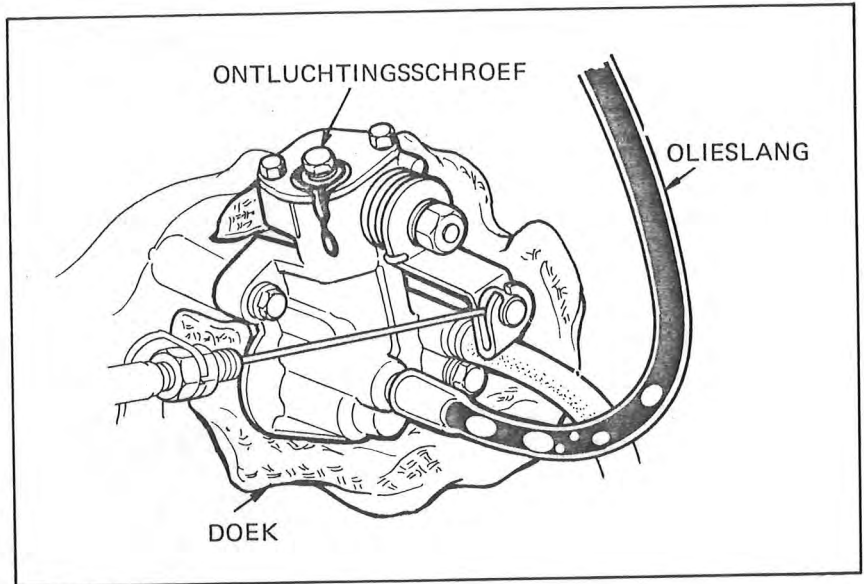
OPMERKING

- Ontlucht de olieleidingen omdat anders de olie doorstroming geblokkeerd of gehinderd kan worden, resulterend in ernstige schade aan de motor.
- Ontlucht eerst de olieslang en de oliepomp, en daarna de olie-injectieleiding.

OLIESLANG/OLIEPOMP

OPMERKING

Ontluchten van de olieslang en de oliepomp is noodzakelijk als de olieslang is losgenomen of als er lucht in de slang zit.



Stop de motor.

Vul de tank met olie.

Leg een doek om de pomp, zoals te zien is op de afbeelding.

Draai de ontluuchtingsschroef boven op de oliepomp los.

Draai de ontluuchtingsschroef weer dicht als er geen luchtballen meer in de olie zitten.

OPMERKING

Ontlucht de olie-injectieleiding nadat de olieslang en de oliepomp ontlucht zijn.

OLIE-INJEKTIELEIDING

OPMERKING

Ontlucht de olie-injectieleiding als de leiding is losgenomen of als zich lucht bevindt in de olieslang of de oliepomp.

Verzekert u ervan dat er benzine/olie-mengsel in de tank zit (25 tot 50 delen benzine en 1 deel olie).

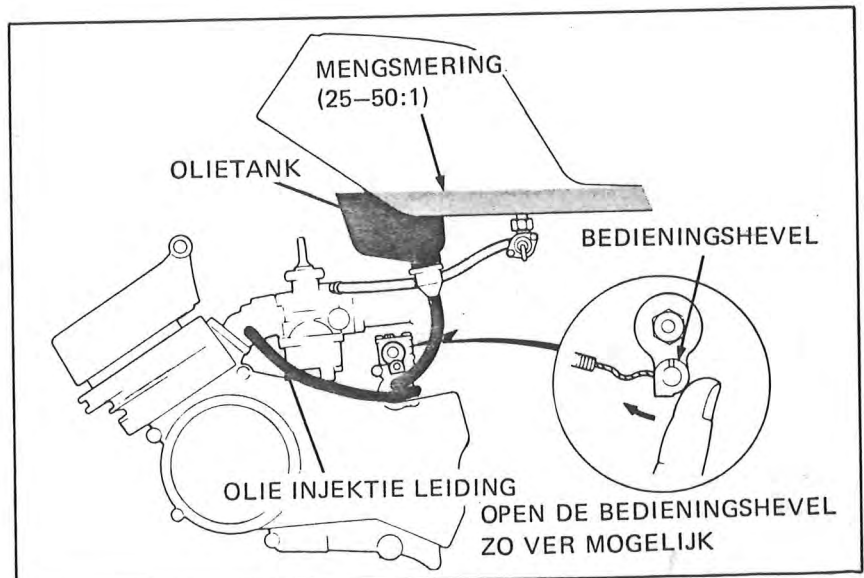
Start de motor en laat deze gedurende ongeveer 10 minuten draaien terwijl de bedieningshevel van de oliepomp in de geheel geopende stand vastgehouden wordt. Zo zal de lucht samen met de olie uit de injectieleiding geperst worden.

WAARSCHUWING

Voer deze werkzaamheden in een goed geventileerde ruimte uit.

LET OP

- Gebruik de voorgeschreven motorolie.
- Jaag de motor niet op toeren.





AFSTELLEN STATIONAIR DRAAIEN

OPMERKING

De motor moet op bedrijfstemperatuur zijn om het stationair draaien goed af te kunnen stellen.

Sluit een toerenteller aan.

Verdraai de aanslagschroef van de gasschuif om het voorgeschreven stationaire toerental in te stellen (pag. 4-1).

Volg als de motor overslaat of onregelmatig loopt de volgende richtlijnen:

Draai de luchtregelschroef in tot een weerstand gevoeld wordt, draai de schroef dan tot de voorgeschreven afstelling uit (pag. 4-1). Stel het stationair toerental opnieuw af.

Verdraai de luchtregelschroef tot het hoogste toerental bereikt wordt.

Stel het stationaire toerental opnieuw af.

1300 toeren

Zorg ervoor dat de motor niet overslaat of onregelmatig loopt. Herhaal, indien nodig, de bovenstaande handelingen.

BEDIENINGSKABEL OLIEPOMP AFSTELLEN

OPMERKING

De oliepomp bedieningskabel moet afgesteld worden nadat de vrije slag van het gashandle is afgesteld.

Draai de borgmoer los. Houd het gashandle geheel geopend en breng het merkteken op het pomphuis in lijn met het afstelteken op de bedieningshevel door de stelmoer te verdraaien. Draai de borgmoer vast.

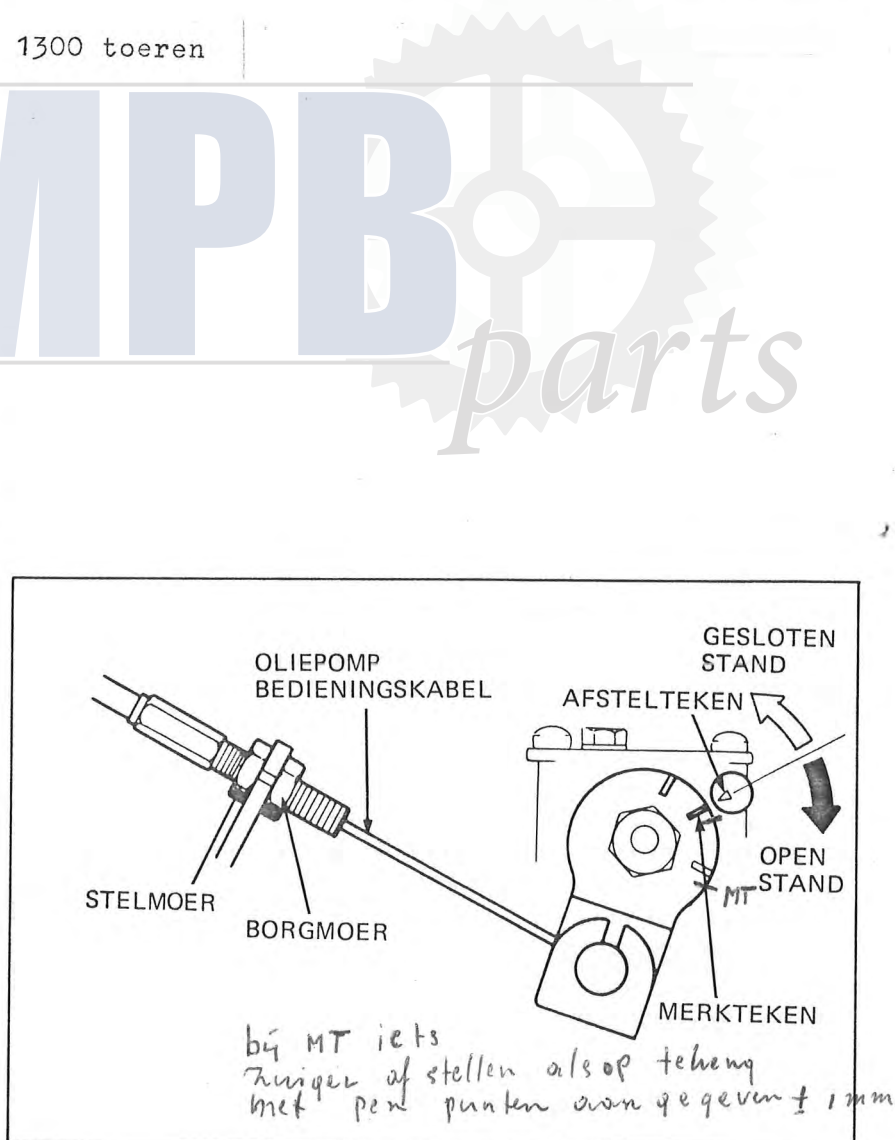
LET OP

Het afstelteken op de bedieningshevel mag geen afwijking hebben ten opzichte van het merkteken op het pomphuis naar de gesloten stand toe. In dit geval wordt de pompopbrengst verkleind, wat ernstige motorschade kan veroorzaken. Bij het afstellen mag het afstelteken wel afwijken van het merkteken naar de open stand toe, met een maximum van 1 mm.

Overmatige witte rookontwikkeling of moeilijk starten:

Pomp bedieningshevel opent te ver.

Verbrande zuiger: Pomp bedieningshevel opent niet goed.



HONDA 50 ^{cc} Electronisch ontstekingsstelsel

Dit ontstekingsstelsel is ontworpen om zonder onderhoud
of instellingen te functioneren.

De schakeling voor het ontstekingsmoment bestaat uit een energie
leverend deel (C.D.I.) en een sturend / vertragend deel.
Bij draaien van het vliegwiel wordt in het C.D.I. deel een condensator
opgeladen (condensator C1) door de spanning van de spoel A.C.G. Ext.
(Alternating Current Generator "Exciter").

De wisselstroom wordt gelijkgericht door diode 2 (D2).

Bij draaien van het vliegwiel wordt tegelijkertijd in het sturend deel
een andere condensator opgeladen (condensator C2) door de spanning
van spoel A.C.G. "PULS".

De wisselstroom wordt gelijkgericht door D3 en laadt langs de weerstanden
R en door D4 condensator C2 op.

Condensator C2 is "VOL" als de spanning bij -A- gelijk is aan de
spanning bij -B- . (geen spanningsverschil tussen -A- en -B-).

Het Voltage (de hoogte van de spanning) op punt -A- is afhankelijk
van de draaisnelheid van het vliegwiel. De spanning op punt -A- wordt
door de Zenerdiode (DZ) begrensd op een bepaalde vaste waarde. (25,5 Volt).

Zolang het voltage op -A- nog toeneemt en C2 dus nog geladen wordt
door het oplopende deel van de puls (deel I Fig 2) werkt Transistor Tr2
niet. (Niet geleidend)

Als de spanning op punt -A- na het max. daalt met een waarde "S" (Fig.4)
begint C2 zich te ontladen in Tr2. (Zie aflopend pulsdeel (deel II Fig 2)).

Nu ontstaat wel spanningsverschil tussen -A- en -B- .

Hierdoor wordt Tr2 geleidend en de lading van C2 komt in de basis van
Tr1. Tr1 " werkt " dan (wordt ook geleidend) en stuurt de Thyristor
S.C.R. open. (S.C.R. = Silicon Controlled Rectifier).

Condensator C1 ontlaadt zich over de bobine en de ontstekingsvonk ontstaat.
Omdat bij toenemend toerental de aflopende puls steeds meer naar "laat"
verschuift, -omdat de spanning steeds LATER daalt-, zal ook het ontstekings-
tijdstip bij oplopend toerental geleidelijk iets later komen.

Door het geleidelijk "verlaten" van de ontsteking bij steeds hoger
toerental worden de uitlaatgassen steeds heter.
Gevolg ; de uitlaatgassen stromen steeds sneller uit de cylinder en
bevorderen daarmee de spoeling waardoor de motor meer vermogen ontwikkelt.

Door de "hetere" uitlaatgassen zal minder koolvorming in de cylinder
ontstaan en ook de bougies zullen langer "schoon" blijven.

Schema van verlating (Fig 4).

-Normale-voorontsteking	tot	3000 toeren	- T1 -	= $\pm 19^{\circ}$.
voorontsteking	bij	4000 "	- T2 -	
" "	"	5000 "	- T3 -	enz - enz.
" "	"	9000 "	- T---	= $\pm 10^{\circ}$.

Door keuze van magneetsterkte, spoelwindingen en schema ontstaat de
gewenste ontstekingskromme.

De spoelen en het vliegwiel worden als een compleet SET geleverd.

PAS OP - Verwijder de benzinetank en trek de stekker uit de C.D.I. Unit
als aan het frame electrisch gelast moet worden.

No-166 系

C = Condensator
 D = Diode
 DZ = Zenerdiode
 Tr = Transistor
 SCR = Thyristor

品名 戸ボス (32)

1. 回路図

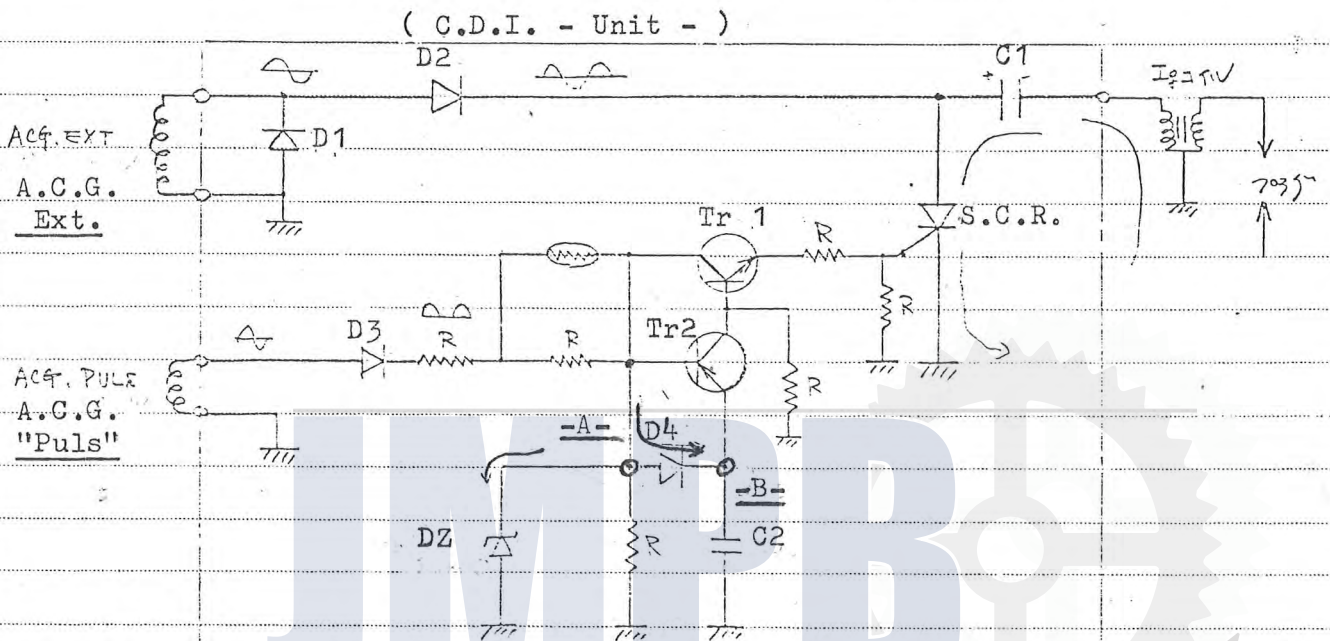


Fig. 1

2. 動作原理

1. ACq. EXTコイルで発電された電圧はダイオードD₂で半波整流されコンデンサーC₁に蓄えられる。
2. ACq. PULSコイルで発電された電圧はダイオードD₃で半波整流され抵抗Rを通り、D₄を通りC₂に蓄えられる (A点とB点の電位が等しくなる。)
3. PULS波は半波であるため、その瞬間、A点の電位が下り始める。
 Maximumspanning op punt -A-

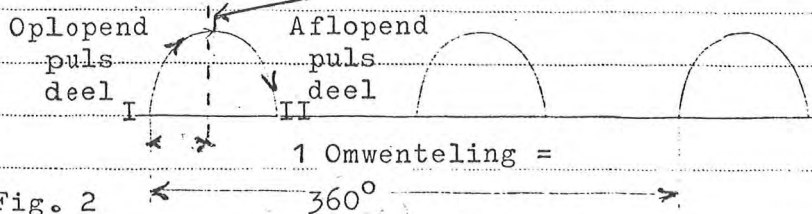


Fig. 2

4. A点の電位がB点より低くなると、Tr₂は動作し、C₂に蓄えられた電荷はTr₁のベースに入ります。
5. 4に続く、Tr₁は動作し、SCRが点弧される (SCRがONになる)。

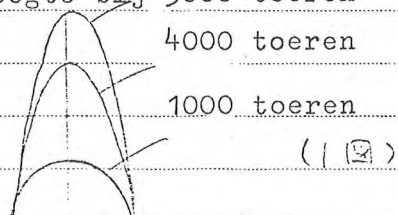
~6. SCRがONされると、C1に蓄えられた電荷は、SCRを流し、I_gコイルに流れる。

リタードの原理

~1. PULSコイルで発電される電圧は、AC4の回転数に比例し発生する。

A点の波形は回転数に比例して下図のようになる。(1図)

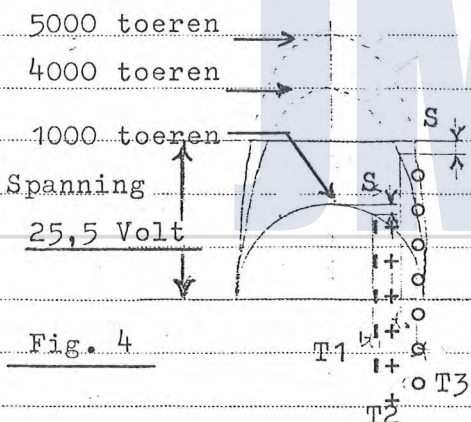
Spanningshoogte bij 5000 toeren



~2. しかし、A点の電位が一定値を越え

T₂時(約25.5V) YエータイオートにカットされC2には充電されなくなる。(2図)

Fig. 3



~3. TR₂はA点とB点の電位差(V)によって動作するため、1000rpmでは大、2-

"S" = 3000rpmでは大、4000rpmでは大、5000rpmでは大、動作する。Spanningdalingswaarde onder 25,5 Volt 作ることになる。

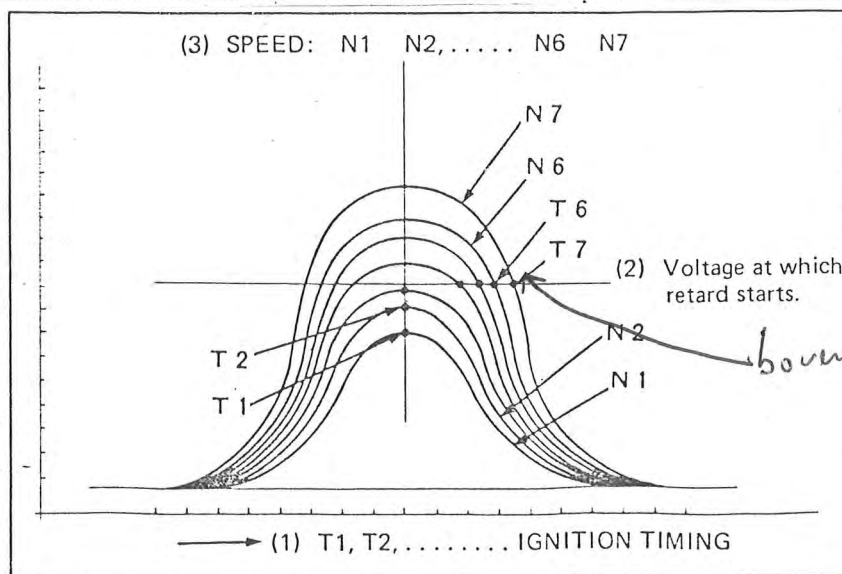
要するにリタード電圧が一定であるため、

回転数が高くなる程(PULSコイルの

発生電圧が高くなる程) TR₁を動作させ

る電位の位置(μ)が遅れ遅角したことになる。

Fig. 4



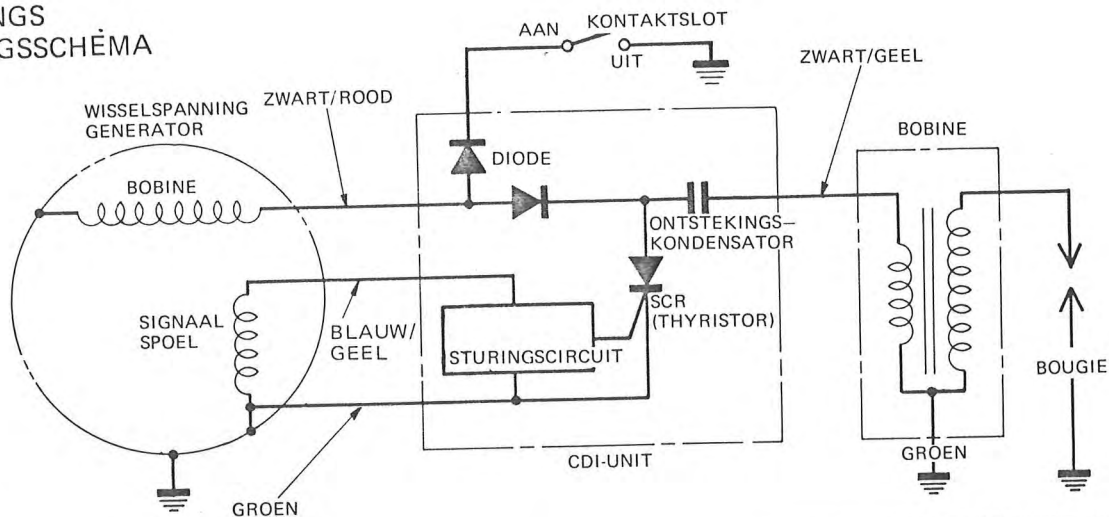
25.5 volt.

6000 Toeren



ONTSTEKINGSSYSTEEM

ONTSTEKINGS BEDRADINGSSCHÉMA



BOUGIE

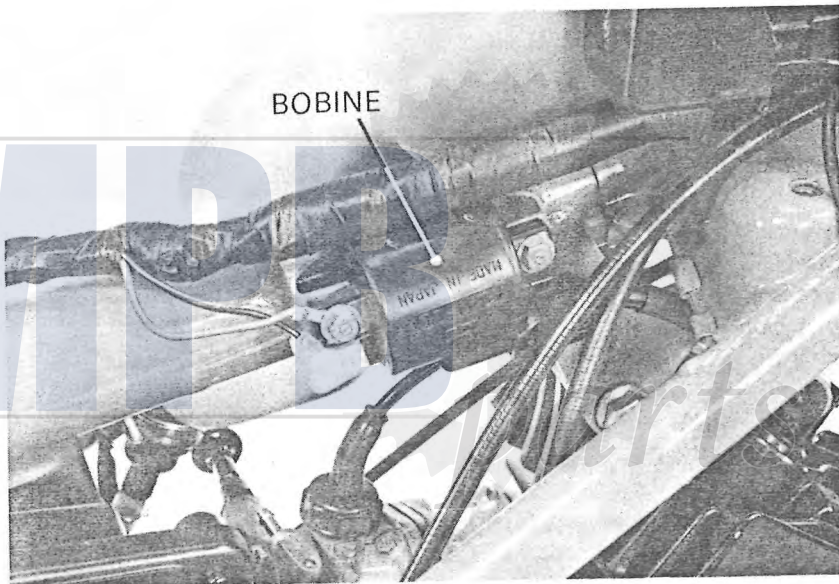
Zie voor controle en afstelling van de bougie
pag. 3-4.

BOBINE

< Verwijderen >

Verwijder de benzine tank.
Neem de bedrading los.
Verwijder de bobine.

Verwijder de bougiedop van de bougie door
deze met de hand te verdraaien.



< Controle van de bobine >

Meet de weerstand van de primaire en de
sekundaire wikkeling.

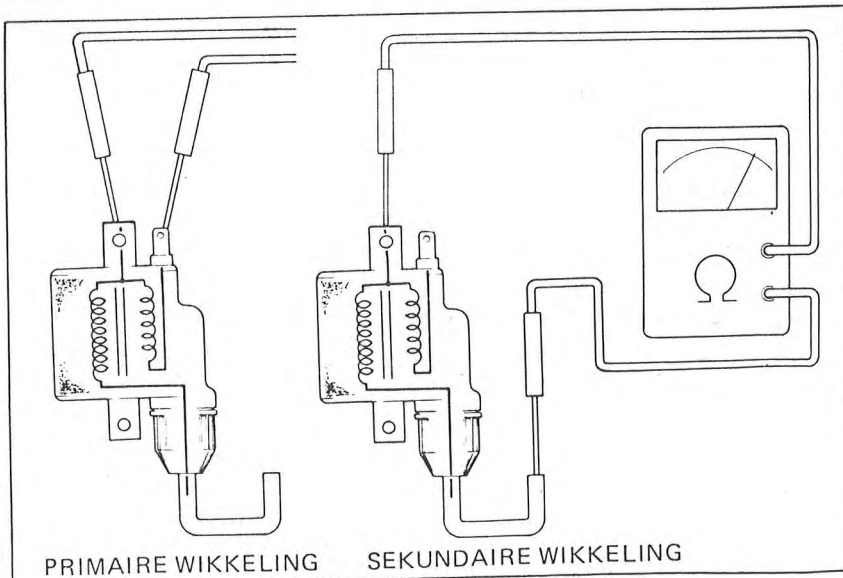
OPMERKING

Deze meting is slechts een vergijkings-
meting. Om de goede werking van de
bobine te controleren is het noodzake-
lijk de 3-punts vonktest uit te voeren,
zoals omschreven op de volgende
pagina.

Weerstanden: ←

Primaire wikkeling : 0,2 – 0,3 Ω ←

Sekundaire wikkeling : 3,4 – 4,2 kΩ ←





< Prestatietest >

Voer de 3-punts vonktest uit met de service-
tester.

→ LIMiet: 6 mm

KONTROLE WISSELSpannings- DYNAMO

OPMERKING

Het is voor deze controle niet nodig
de stator te demonteren.

Neem de bedradingsstekker los.

Meet de weerstanden tussen de aansluitingen.

Zwart/rood – groen : 50 – 300 Ω

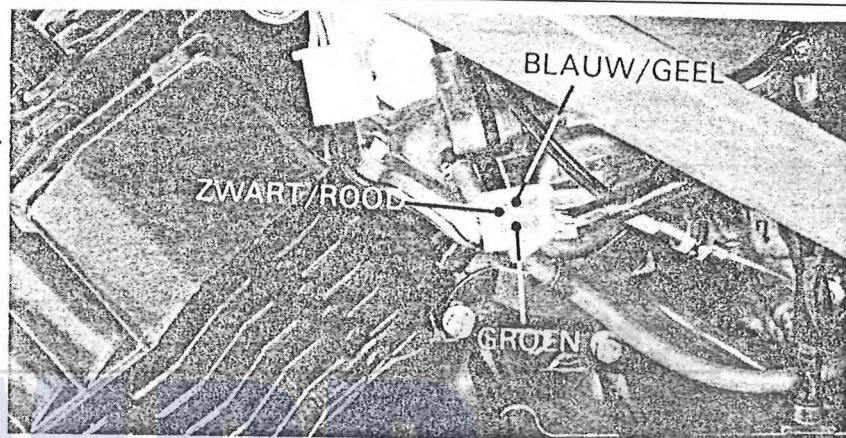
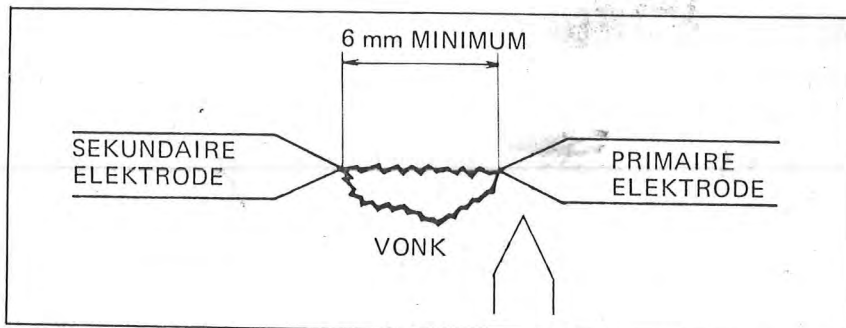
Blauw/geel – groen : 10 – 100 Ω

Spool

OPMERKING

Gebruik het meetbereik : $\times 1 \Omega$

Vervang de stator spoel en het vliegwiel
altijd tesamen.



< Controle >

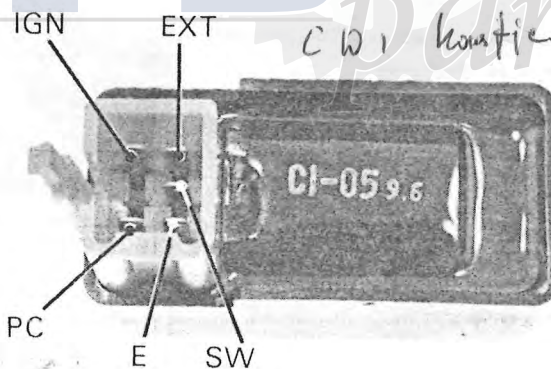
CDI-UNIT

Meet de weerstand tussen de aansluitingen.
Vervang de CDI-unit als de gemeten waarden
niet binnen de in de tabel opgegeven uiterste
waarden vallen.

OPMERKING

- De CDI-unit is volledig getransistoriseerd.
- Voor het goed uitvoeren van de metingen is het noodzakelijk een van de voorgeschreven meetinstrumenten te gebruiken. Het gebruik van een verkeerde tester of metingen in een verkeerd meetbereik kan onjuiste meetwaarden opleveren.
- Gebruik SANWA ELECTRIC TESTER (P/N 07308-0020000).

Als in de tabel aangegeven staat
"naald slaat uit en loopt weer terug"
betekent dat dat een condensator
eerst opgeladen wordt. De naald
blijft daarna op ∞ staan, tenzij de
condensator ontladen wordt.



Eenheid : $k\Omega$

Meetinstru- ment (+)	SW	EXT	PC	E	IGN
Meetinstru- ment (-)					
SW		∞	∞	∞	∞
EXT	0.1–20		∞	∞	*
PC	0.5–600	0.5–100		0.5–30	∞
E	0.2–60	0.1–20	∞		∞
IGN	∞	∞	∞	∞	

* : Naald slaat uit en loopt weer terug

Meetbereiken:

SANWA (SP-10D) : $\times k\Omega$

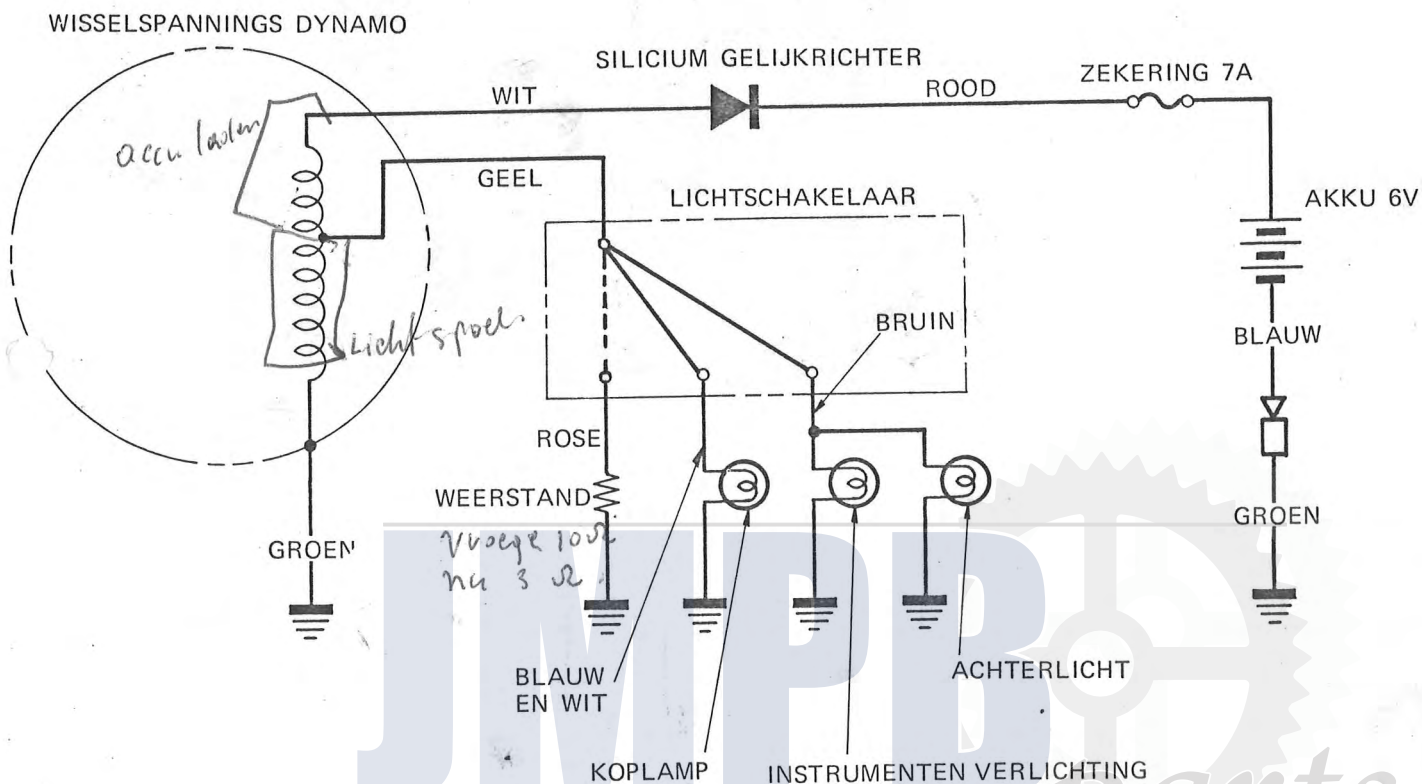
KOWA (TH-5H) : $\times 100\Omega$

meter eerst op nul stellen



LAADSYSTEEM

LAADCIRCUIT



VERLICHTINGS CIRCUIT:

- UIT (OVERDAG)
——— AAN (NACHT)

LAADSTROOM TEST

Laat de motor voor de metingen warm draaien.

OPMERKING

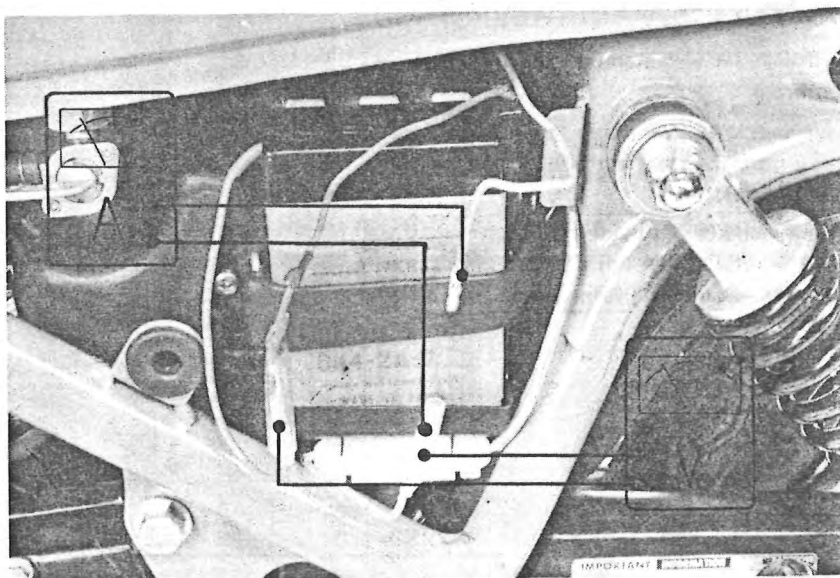
Gebruik een goed geladen akku om het vermogen van het laadsysteem te meten.

Sluit een ampere-meter en een volt-meter aan zoals aangegeven.

Start de motor en lees af.

VERMOGEN LAADSYSTEEM

Zie pag. 14-1.





AKKU

VERWIJDEREN VAN DE AKKU

Verwijder het zijdeksel.

Neem de stekker van de massadraad los.

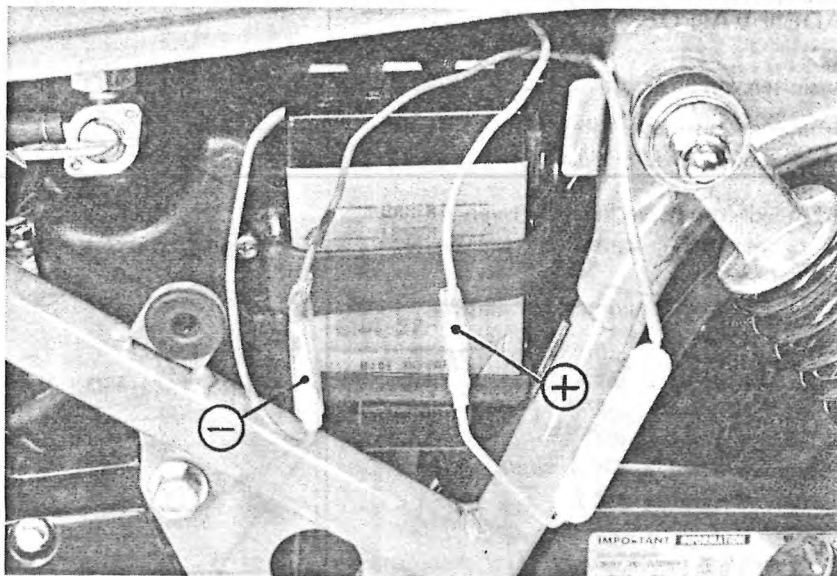
Neem de stekker van de spanningsdraad los.

Verwijder de akku houder.

Verwijder de akku.

OPMERKING

Volg voor het aanbrengen van de akku
bovenstaande handelingen in omgekeer-
de volgorde.



KONTROLE VAN DE SOORTELIJKE MASSA

Kontroleer elke cel door akkuzuur op te
zuigen in een zuurweger.

SOORTELIJKE MASSA (20°C)

1,260—1,280 bij geladen akku

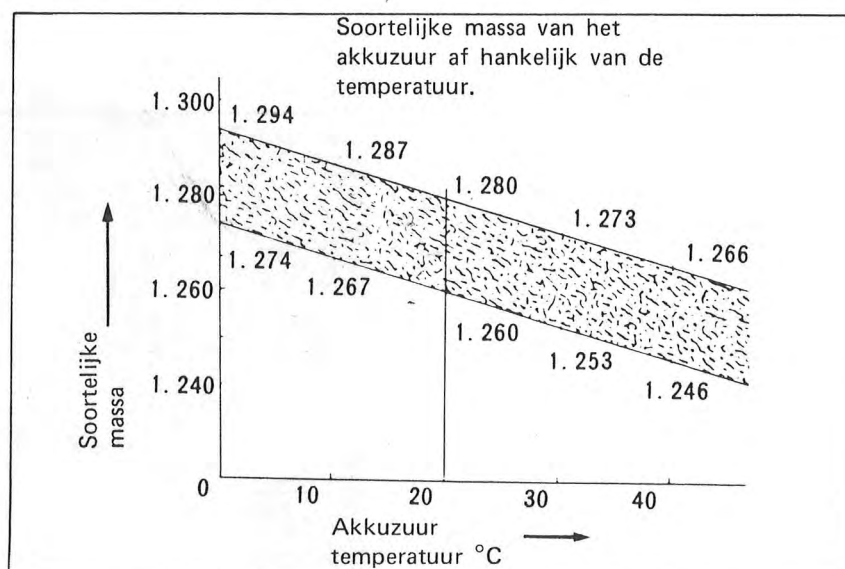
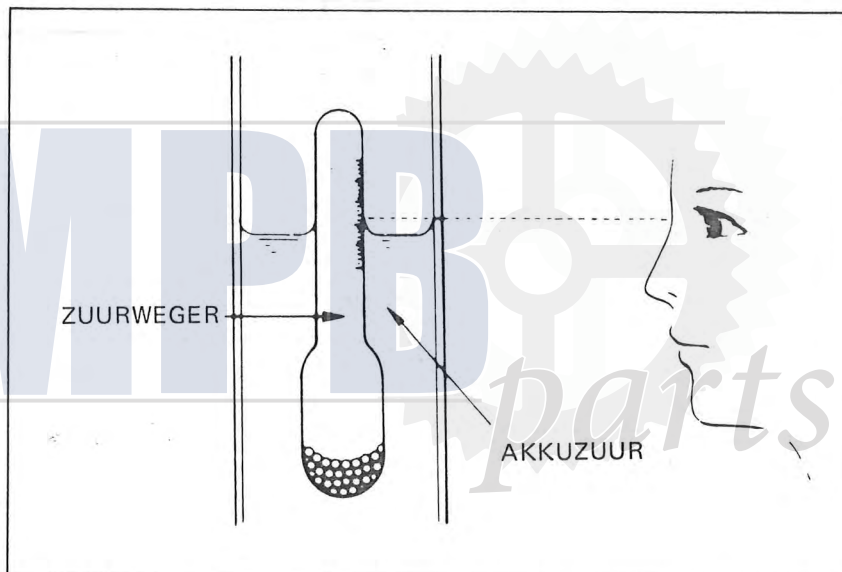
1,220 of lager bij lege akku

OPMERKING

- De akku moet opgeladen worden als de soortelijke massa lager is dan 1.220.
- De soortelijke massa verandert afhankelijk van de temperatuur. (soortelijke massa verandert 0,007 bij 10° temperatuurverandering)
- Vervang een gesulfateerde akku.
- De akku moet vervangen worden als er neerslag op de bodem van de cel verschijnt.

WAARSCHUWING

- De akku is gevuld met zwavelzuur.
 - Voorkom contact met de huid, ogen en kleding.
- Handel bij aanraking als volgt:
Spoel met water en stel u onder medische behandeling.





LADEN VAN DE AKKU

Aansluiten van de akku:

Verbind de positieve kabel (+) met de positieve spanningsdraad (+) van de akku.

Verbind de negatieve kabel (-) van de lader met de massa (-) aansluiting van de akku.

LAADSTROOM: maximaal 0,2 ampere.

WAARSCHUWING

- Verwijder voor het laden de afsluitdopjes van elke cel.
- Houd open vuur en vonken uit de buurt van de akku.
- Schakel de spanning aan en uit met het laadapparaat, niet met de aansluitkabels.
- Onderbreek het laden als de temperatuur van het akkuzuur boven de 45°C komt.

LET OP

Gebruik een snellader alleen in noodgevallen. Langzaam laden verdient de voorkeur.

Laadtijd:

3-15 uur.

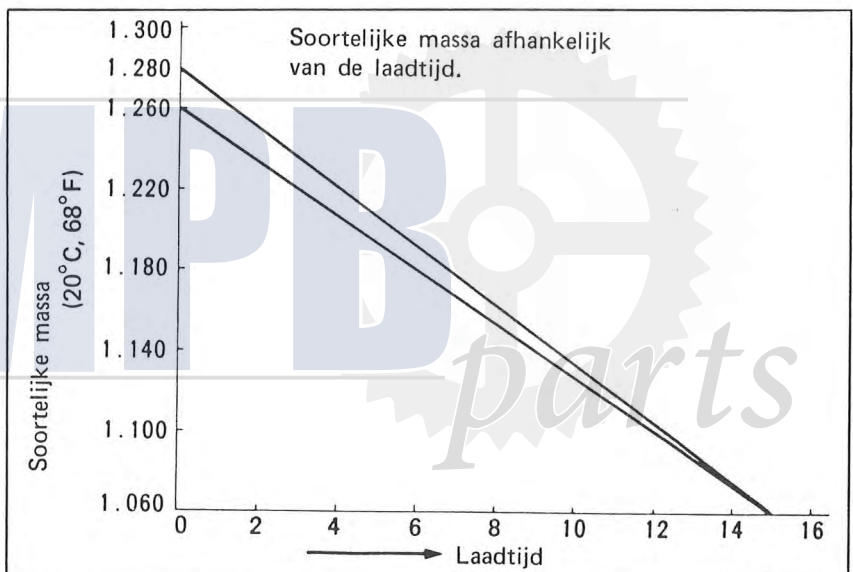
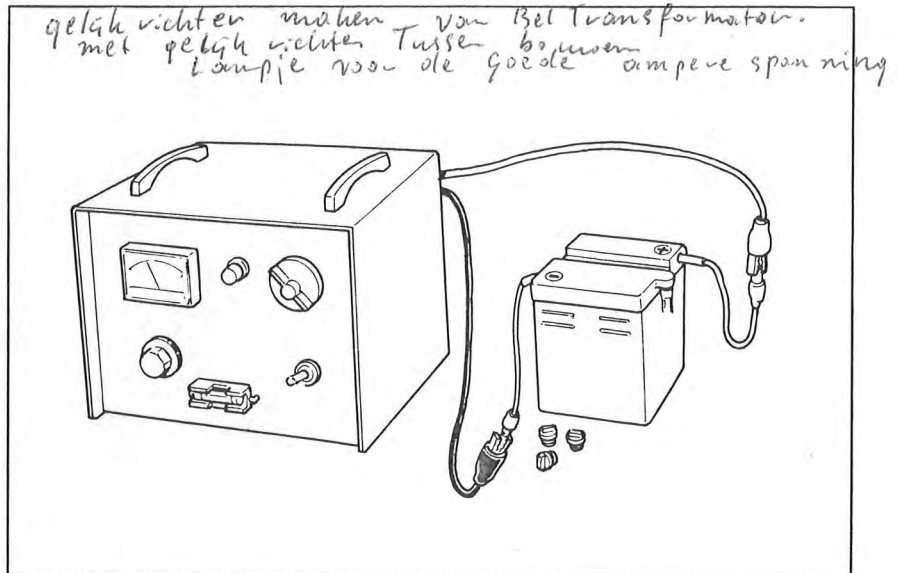
Laden:

Laad de akku tot de soortelijke massa 1,260 tot 1,280 bedraagt bij 20°C.

LET OP

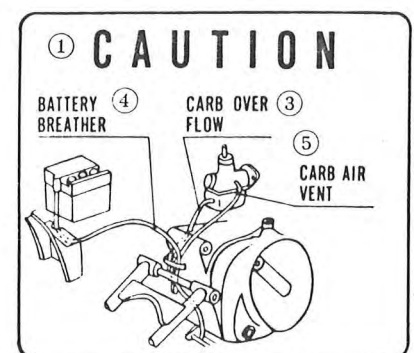
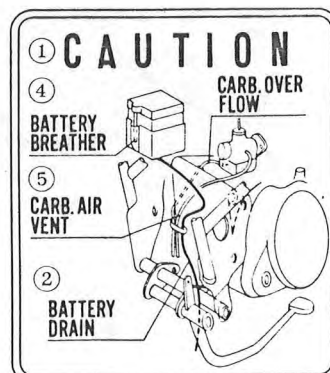
Laat de ontluichtings- en de afvoerslang overeenkomstig de illustratie lopen.

- (1) LET OP
- (2) AKKU AFVOERSLANG
- (3) KARBURATEUR OVERLOOPSLANG
- (4) AKKU VENTILATIESLANG
- (5) KARBURATEUR ONTLUCHTINGS-SLANG



[MB50]

[MT50]





KONTROLE VAN DE WISSELSpannings DYNAMO

Voor deze test is het niet noodzakelijk
de stator te demonteren.

Neem de verbindingsstekker van de stator
bedrading los.

Kontroleer de weerstand tussen de aansluitin-
gen met een ohmmeter.

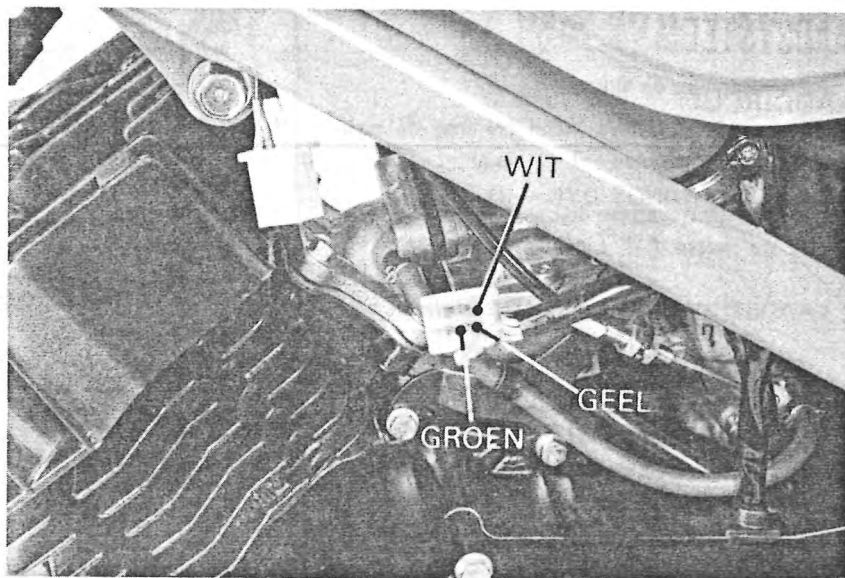
Geel – groen : $0,1 - 1,0 \Omega$

Wit – groen : $0,3 - 1,5 \Omega$

Verwijderen van de wisselspannings-dynamo
(pag. 8-2, 8-4).

OPMERKING

Vervang de statorspoel en het vliegwiel
als set.



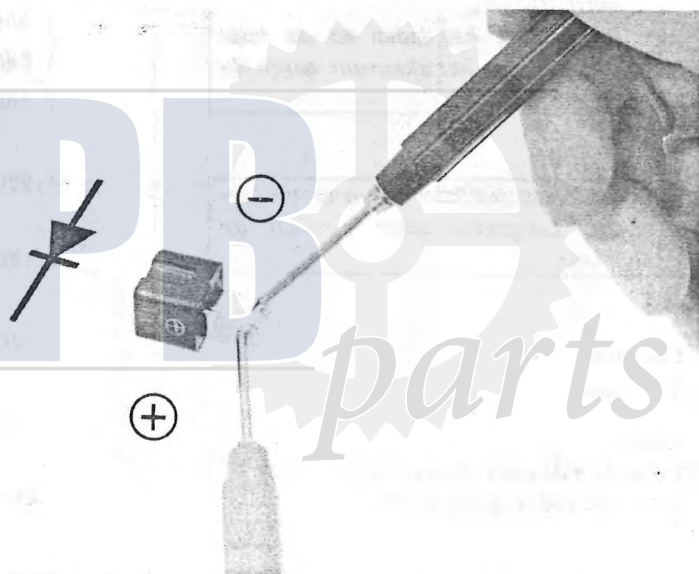
INSPEKTIE VAN DE SILICIUM- GELIJKRICHTER

Kontroleer de geleiding met een ohmmeter.

De gelijkrichter is goed als deze alleen in de
aangegeven richting geleidt.

WAARSCHUWING

Gebruik geen hoge spanning, zoals een
isolatietester, omdat deze de gelijkrich-
ter kan beschadigen en een elektrische
shok kan geven.



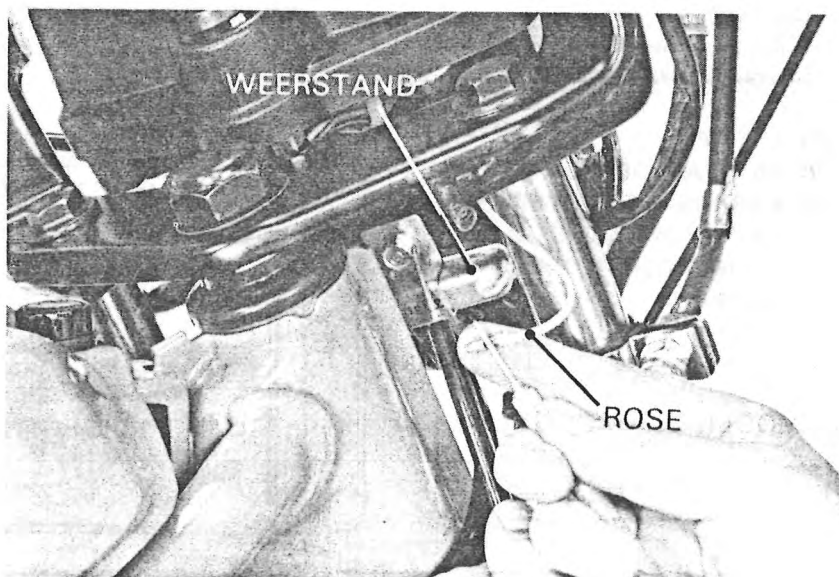
KONTROLE VAN DE WEERSTAND

Kontroleer de weerstand tussen het snoer en
de mkassa.

Weerstand: ~~10Ω~~ 3Ω

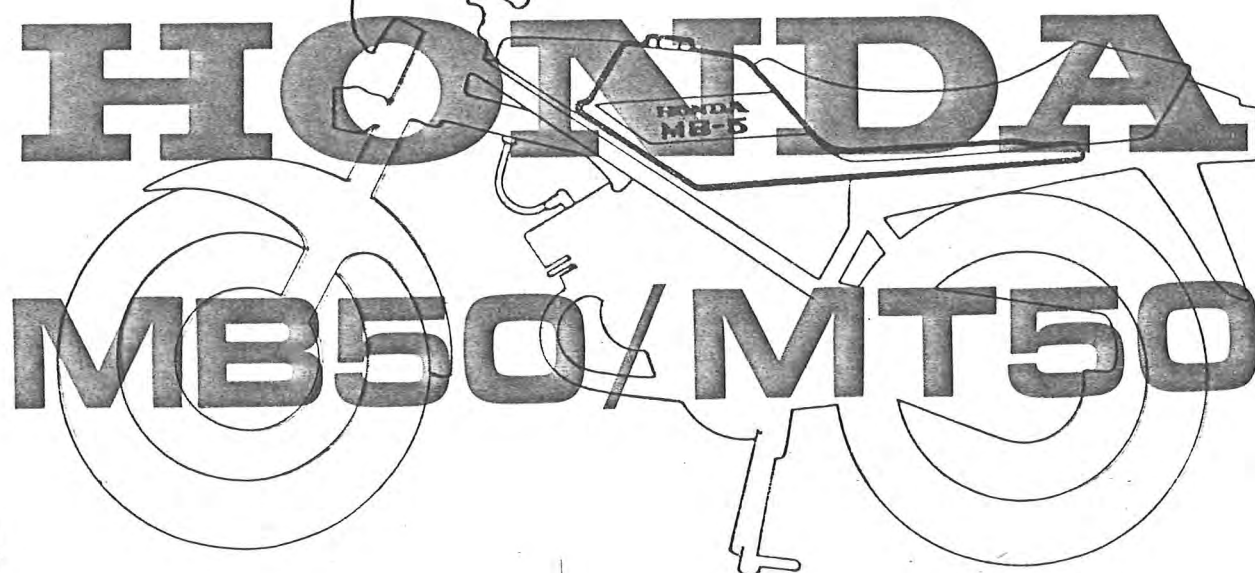
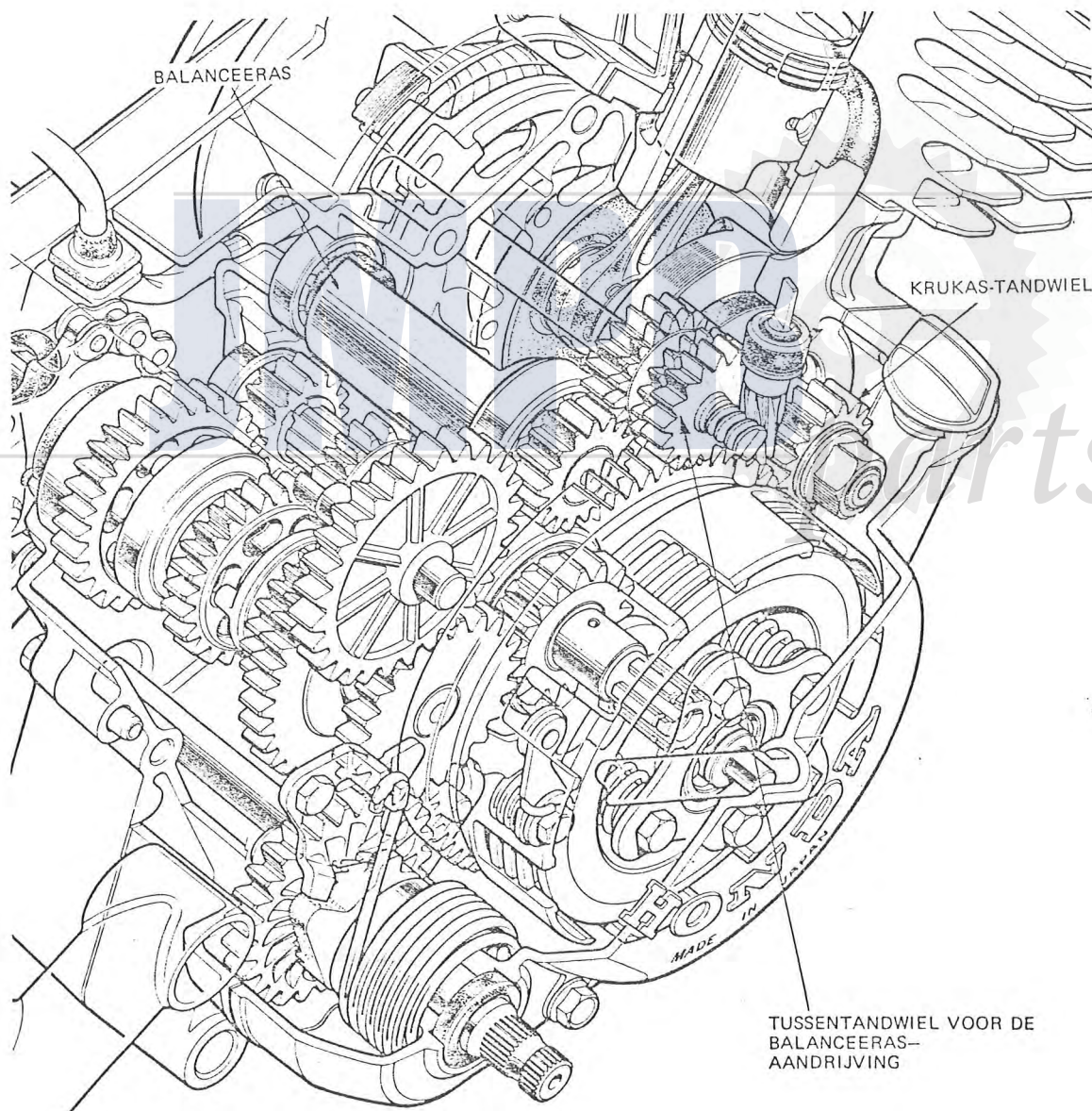
OPMERKING

Een defekte weerstand of een slecht
massakontakt kan het doorbranden van
de meterverlichting veroorzaken.



HONDA

MB50/MT50

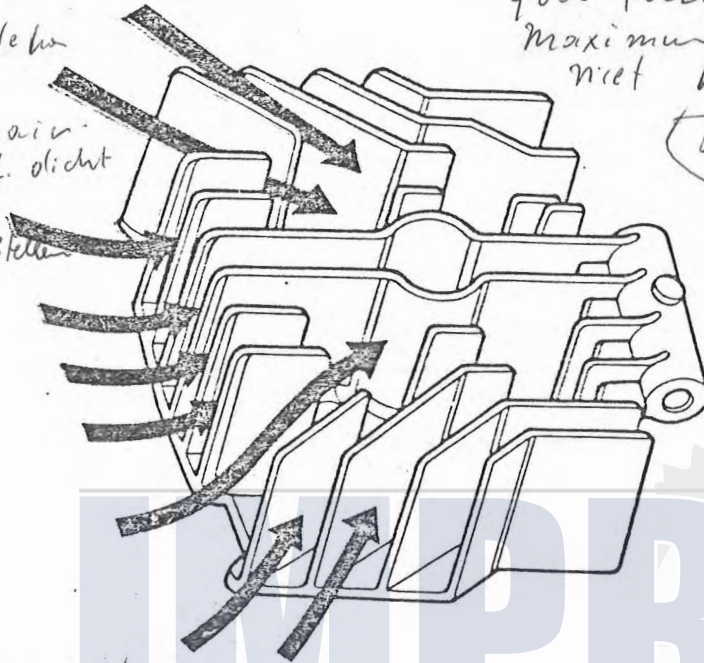
The logo features the word 'HONDA' in a large, bold, sans-serif font. Below it, 'MB50/MT50' is written in a similar bold font. A line drawing of a motorcycle is superimposed over the text, with its frame and wheels visible. A small 'HONDA MB-5' badge is located on the upper part of the motorcycle's frame.

Snel maken Goodkoop ± 55 km.
 • Liitt poort 2 mm om hoog halen. niet meer
 Liitt pijp in de middelen in korten. pijp afzagen
 Voor tandwiel van 13 naar 14 t/s.
 Achten op m13 zit 45 t/s
 MT zit 42 t/s.

bij snel sproeier iets groter 65 in de in de zomer.
 bij snel. 68 in de winter.
 compressie 4 op 1 koppakking nooit weg laten
 9000 toeren kan hij hebben
 maximum is 10500 best is
 niet hoger

compressie speciale
 fil-1.

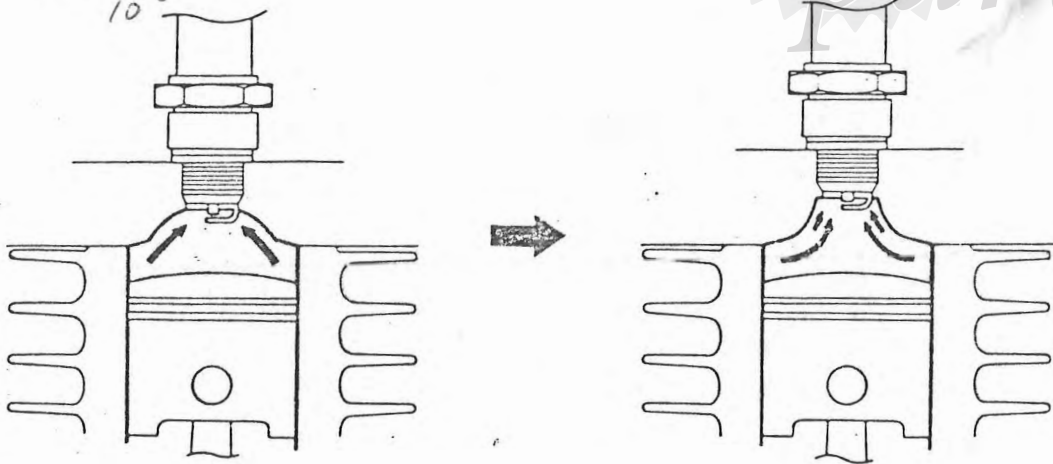
carburator stationair
 of stellen stelschroef. dicht
 of open na 2 slagen
 open stellen



groter uit lood dan ook
 groter sproeier.

Snel.
 cilinder
 kop
 pakking
 lucht filter aanvang slang

ontstek. nu moet 14°
 snel 10°



Honda MB 50 en MT 50 Bromfiets

Introductie

MB 50

62,5 °

balhoofdhoek

gewone benzine

9 liter

benzinetank

1 liter

olietank

na + 2 tanks benzine

½ liter olie vullen

oliepomp nr. 166-normaal

MT 50

65 °

6,8 liter

1,5 liter

na + 3 tanks benzine

½ liter olie vullen

oliepomp nr.167-hogere
opbrengst

Waarschuwing voor de klant en voor de dealer:
de oliepomp nooit uit elkaar halen.

De klant moet ervoor zorgen, dat de olietank niet leeggereden wordt.
Indien de tank toch leeggereden wordt, moeten de slangen en de pomp
door de dealer ontvlucht worden.
De klant moet dan mengsmering 1 : 25 tanken en naar de dealer rijden.

Aanbevolen olie: Super 2-tact/injectorolie (2TS-TTS)

Gebruik geen outboard 2-tact olie.

Olie voor de versnellingsbak 1 liter motorolie SAE 10W/40.

Remolie SAE J 1703 ~~of~~ DOT 3.

Verbrandingsruimte: klokmodel - voor beter verloop van de verbranding.
Compressieverhouding 1 : 6,4.
Compressie einddruk bij warme motor - 1300 K.Pascal (13,0 kg.cm².)

Electronische ontsteking met electronische verlating, geeft altijd een
krachtige vonk - meer vermogen bij hoog toerental - minder koolvorming en
schone bougies.

Balansas tegen trillingen - maakt hoger toerental mogelijk zonder schade.

Bij het starten het startpedaal niet met een klap terug laten komen.
Even warmdraaien (1.300 - 2.000 toeren) - is belangrijk voor de levensduur
van de motor.

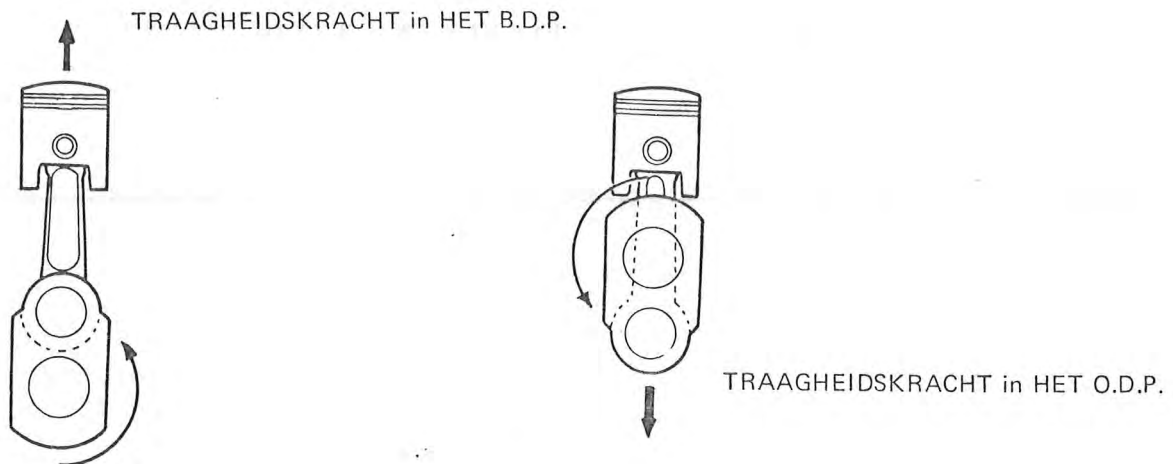
Inrijden: niet onder toeren rijden en niet volgas.
Inrijden met ¾ toerental (+ 6.500 toeren) en ¾ gas.

Onderhoudsbeurten om de 3.000 km.
Ketting smeren/stellen om de 1.000 km.

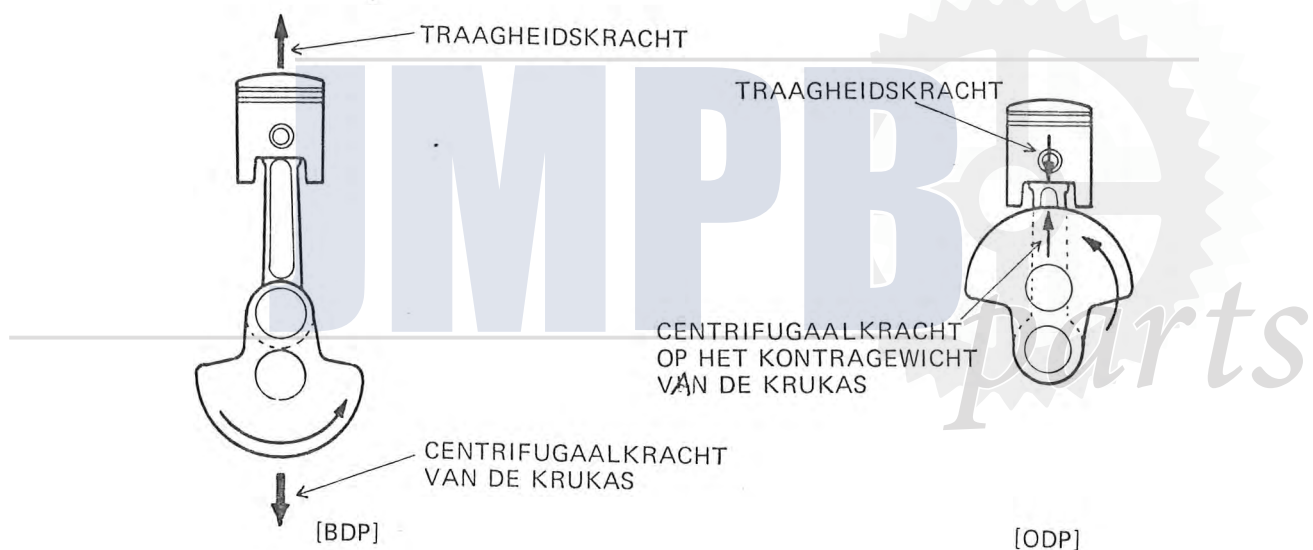
Bougie warmtegraad	ND	NGK	
	20	6	
	22	7	
	24	8	
	27	9	
			Normaal
			Race



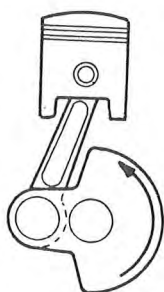
WERKINGS PRINCIPE VAN DE BALANCEERAS



De trillingen in een zuigermotor worden veroorzaakt door de traagheidskrachten die teweeggebracht worden door de roterende of heen en weer gaande massa's zoals de krukas en de zuiger en drijfslag.

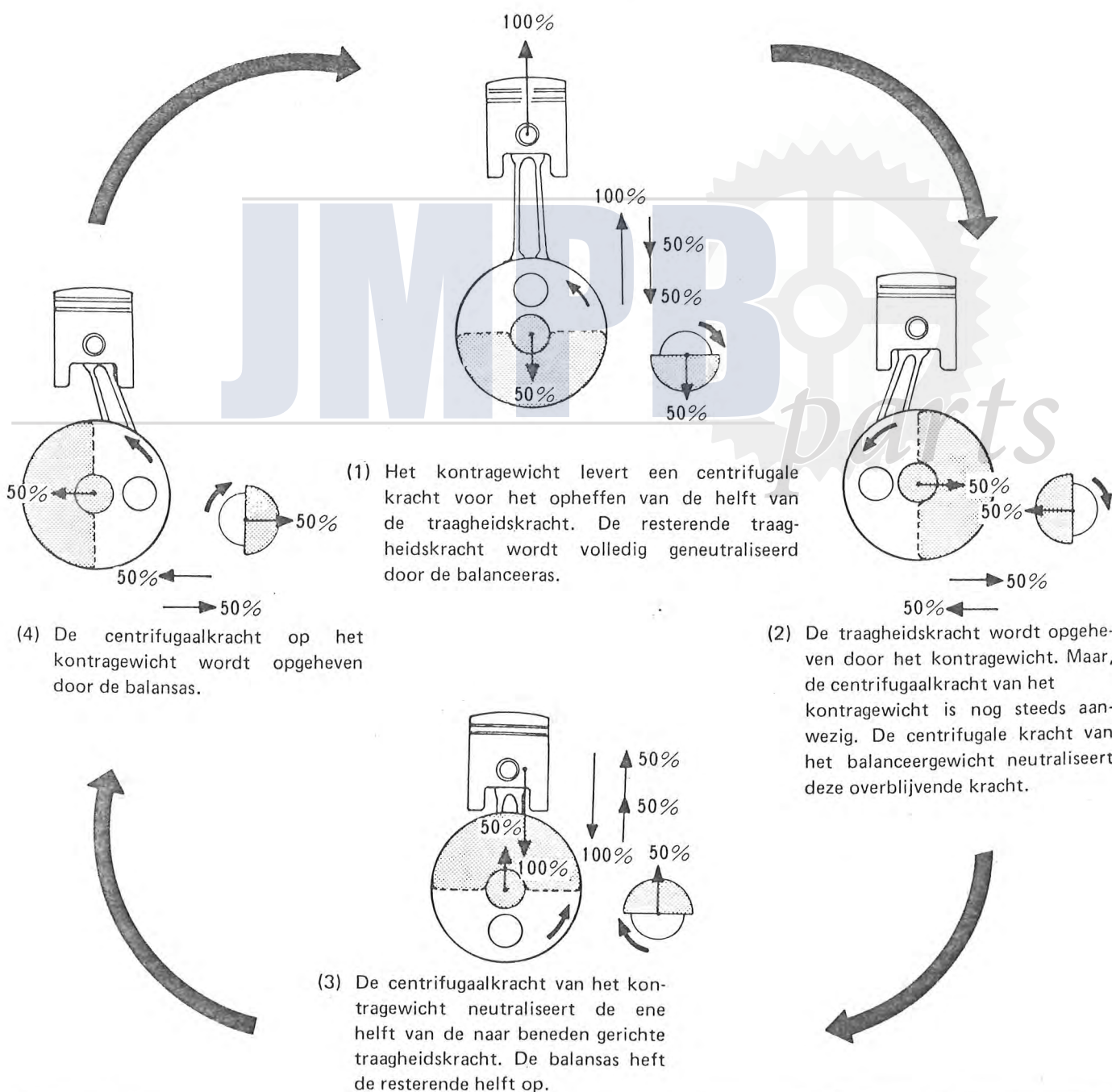


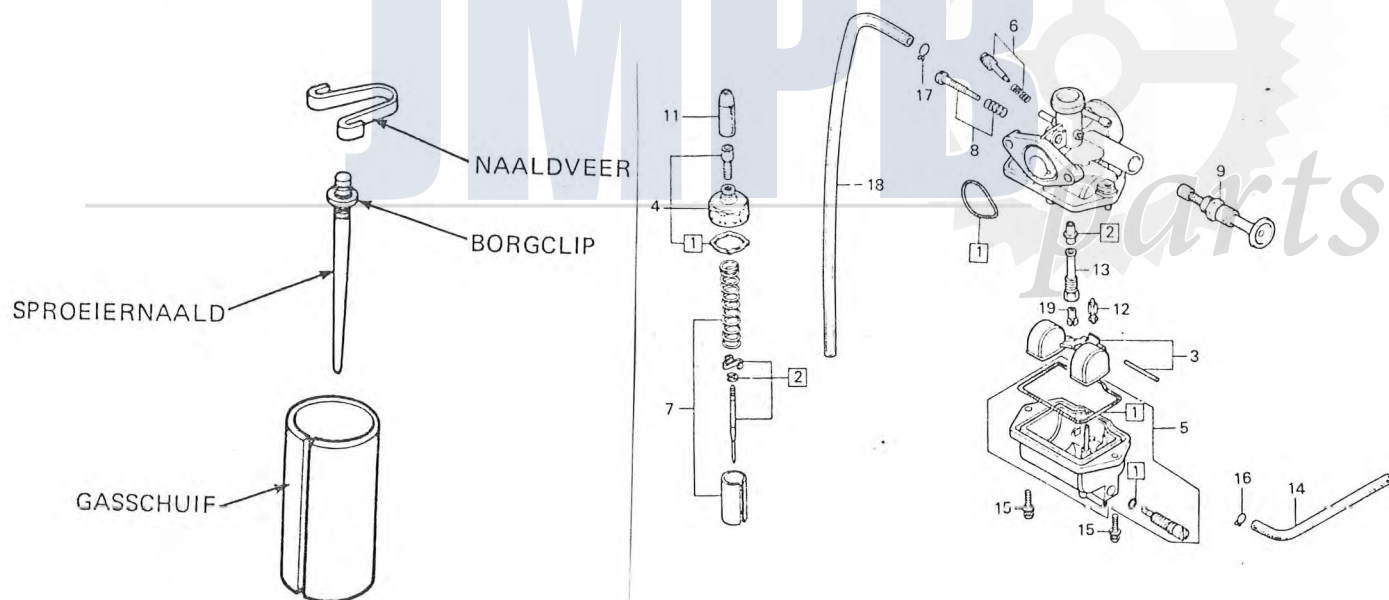
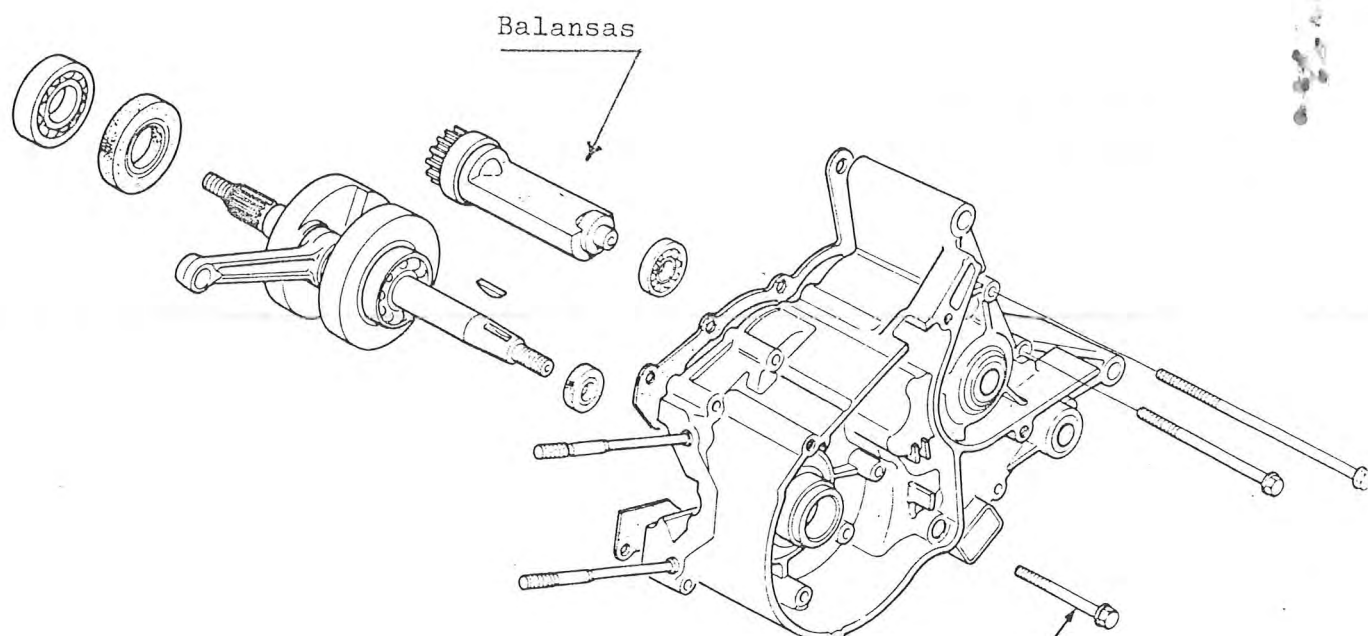
De traagheidskracht, veroorzaakt door de heen en weer gaande beweging van de zuiger en de drijfslag, wordt in het algemeen opgeheven door de kontragewichten. Gebruik daarvan reduceert de triling die veroorzaakt wordt door de primaire traagheidskracht die elke krukas omwenteling optreedt. (Hierna refereert traagheidskracht naar deze primaire kracht).



TRAAGHEIDSKRACHT

Hoewel de kontragewichten de traagheidskrachten in het BDP en het ODP kunnen opheffen, veroorzaken zij zelf een overeenkomstige horizontale onbalans op 90° voor het BDP en op 90° na het BDP, als gevolg van de centrifugaalkracht.





Type	MB50	MT50
Venturi diameter	13 mm	13 mm
Aanduiding sproeier bezetting	PF05E 62	PF05F 60
Vlotterhoogte	13,5 mm	13,5 mm
Luchtreghelschroef opening	2 omwentelingen uitdraaien	2 omwentelingen uitdraaien
Stationair toerental	1.300 min ⁻¹ (omw/min)	1.300 min ⁻¹ (omw/min)
Vrije slag gashandle	2-6 mm	2-6 mm

Uit- en inbouwen van de motor

Linkerzijde

Kettingscherm fietsketting + tandwiel + veer + schakelmof + vliegwiel-deksel + aandrijfkettingschakel.
Olieleiding afdichten (dichtknijpen) + oliepompbedieningskabel + stekker van dynamodraden + carburateurmoertje.

Rechterzijde

Kickstarter + koppelingskabel + toerentellerkabel + bougiedop + carburateurmoertje + uitlaatpijp.

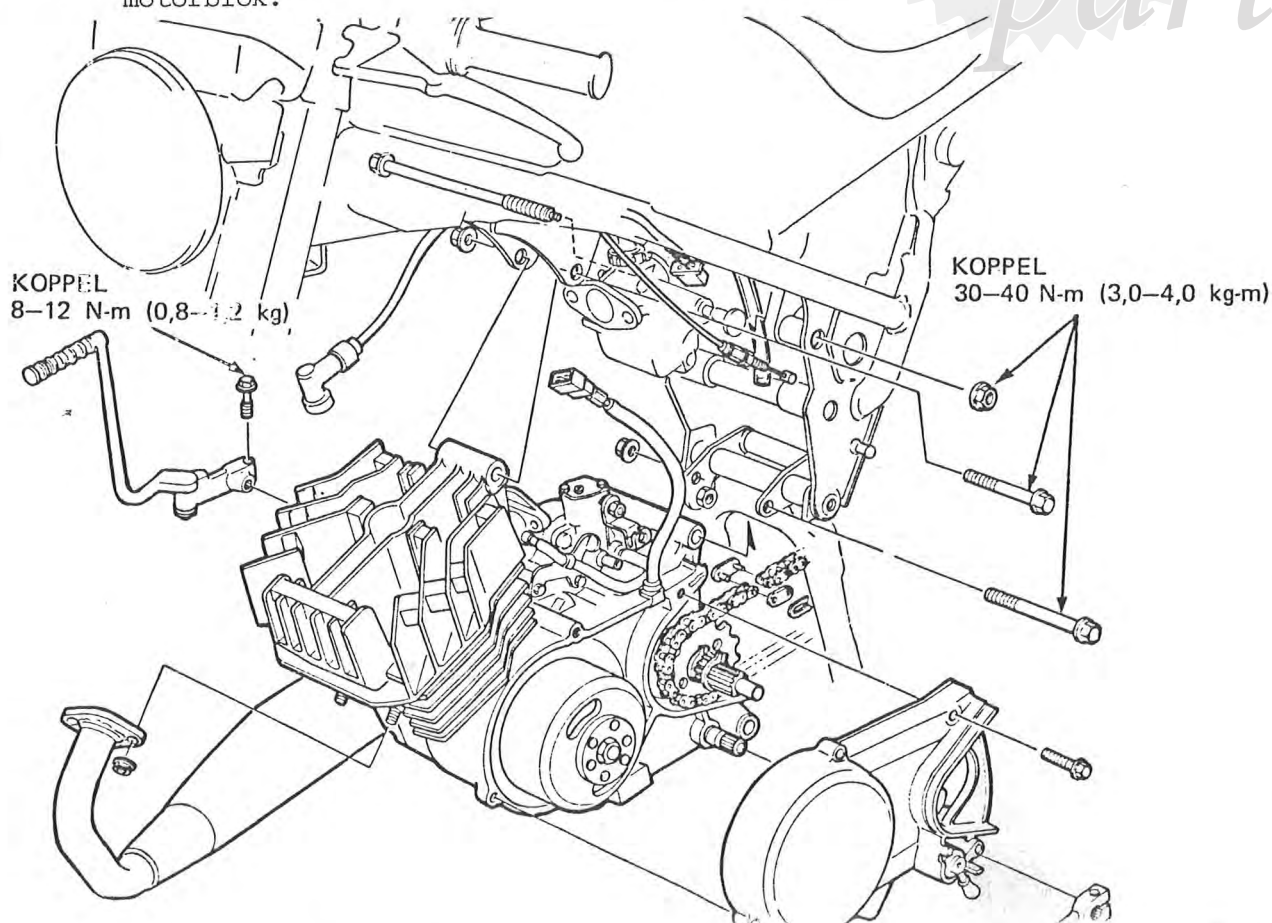
Plaats een houten steun onder de motor en verwijder de drie bevestigingsbouten.

Inbouwen in omgekeerde volgorde.

Eerst de motor ophangen aan de cilinderkop, daarna de andere bevestigingsbouten monteren.

LET OP: vergeet de isolatorplaat tussen carburateur en inlaatspuitstuk niet en zorg, dat de tapeinden van het spuitstuk goed uitkomen in de carburateur-gaten.

LET OP: dat de overloop- en ontluchtingsslangen niet afknellen tussen frame en motorblok.



Motor demontage

Volgorde van demontage:

Motor rechtop zetten.

Kleine circlip + fietskettingtandwiel + veer + schakelmof,
vliegwieldeksel (8mm. dopsleutel) + dopje van vrijstandschakelaar.

Grote circlips + motorkettingtandwiel + 1 circlip.
Vliegwielhoer (rechtse draad) met vliegwieltgehouter.
Vliegwieltrekker (met linkse draad).
Spoelenplaat (afsteltekens controleren) en vrijstand draad.

Carburateur samen met membraan (olieslang + overloopslang),
oliepomp + bougie.

Motor op vliegwieltkant leggen.

Koppeling deksel + koppeling drukplaat + koppelingplaten.

AFSTELTEKENS OP KRUKASTANDWIEL EN BALANSAS CONTROLEREN.

Circlip + koppeling naaf + speciale getande ring + koppelingshuis.

Tussenas met sleeptandwielen + kunststof oliepomptandwiel,
grote ring in de starterveer + starteras + starterratel + starter-
tandwiel + KLEINE onderlegging.

LET OP: de afstelcenters van starteras en starterratel!!!!

Starteraanslag + starter tussentandwiel met GROTE DUNNE onderlegging.

Versnellingsblokkeerarm + nokkenplaat met 3 naaldrollen + schakelas.

Motor rechtop zetten.

Links het vliegwielt monteren en vastzetten en tegenhouden en de rechter-
krukasmoer losdraaien (vliegwielt weer wegnemen).

Cilinderkop + cilinder + voetpakking + zuiger + naaldlager.

Motor op koppelingkant leggen.

Carterbouten losdraaien.

Motor op vliegwieltkant leggen.

Cartertrekker monteren.

De balansas kan in het rechtercarter gemonteerd blijven; rechtercarter-
helft demonteren.

LET OP: ring met twee gleufjes bovenop het grote tandwiel.

LET OP: dikste schakelvork onder (links) met de bocht omhoog,
kleinste schakelvork in het midden met letters omhoog,
dunne schakelvork boven (rechts) met de bocht naar beneden.
As uit de schakelvorken + schakelvorken + schakelwals,
versnellingsassen met tandwielen uittrekken.

LET OP: onder elke as een dikke afstandsring.

LET OP: achter het onderste kleine tandwiel is, op de as, een aanloopring gemonteerd (niet met andere ringen verwisselen).

Op de linker carterhelft de "trekker" monteren en de krukas uit het krukaslager drukken.

Motor montage

Trekkerspindel omkeren en krukas in het krukaslager trekken en trekker demonteren.

Linker carterhelft weer op de vliegwielkant leggen.

Ringen - assen - wals - schakelvorken + schakelvorkenas monteren en schakelen. Twee pasbusjes + carterpakking + rechtercarterhelft plaatsen + cartertrekker monteren en carter dicht trekken.

Trekker nog niet weghalen.

Carterbouten monteren en krukas met de trekker in het midden trekken en trekker wegnemen.

Motor rechtop zetten.

Zuiger monteren met "in" naar de inlaat.

Voetpakking + cilinder + koppakking + cilinderkop
koppel = 18-22-N-m (1,8 - 2,2 kgm).

Membraan + carburateur + oliepomp + slangen.

Afstandsbus + tandwiel + ring + moer op de krukas plaatsen en vastzetten (let op de centers) - (met het vliegwiel tegenhouden.)

Motor op vliegwielkant leggen.

Tussenas met sliptandwielen + schakelas + 3 naaldrollen + nokkenplaat + blokkeerarm.

GROTE DUNNE onderlegging + starter tussentandwiel + starteraanslag +
KLEINE onderlegging + startertandwiel.

LET OP: veergat in starteras en ratelcenter op één lijn monteren.
Starteras + veer + ring in de veer + kunststof oliepompaandrijftandwiel.

LET OP: krukastandwiel (zuiger in b.d.p.) en balansastandwiel (merktekens).

→ Tegenover de markeerpijl op het carter plaatsen ←

Het koppelingshuis in de tanden van krukas en tussenas plaatsen en dan heen en weer draaien totdat de koppelingshuistanden in de tanden van het sleeptandwiel vallen.

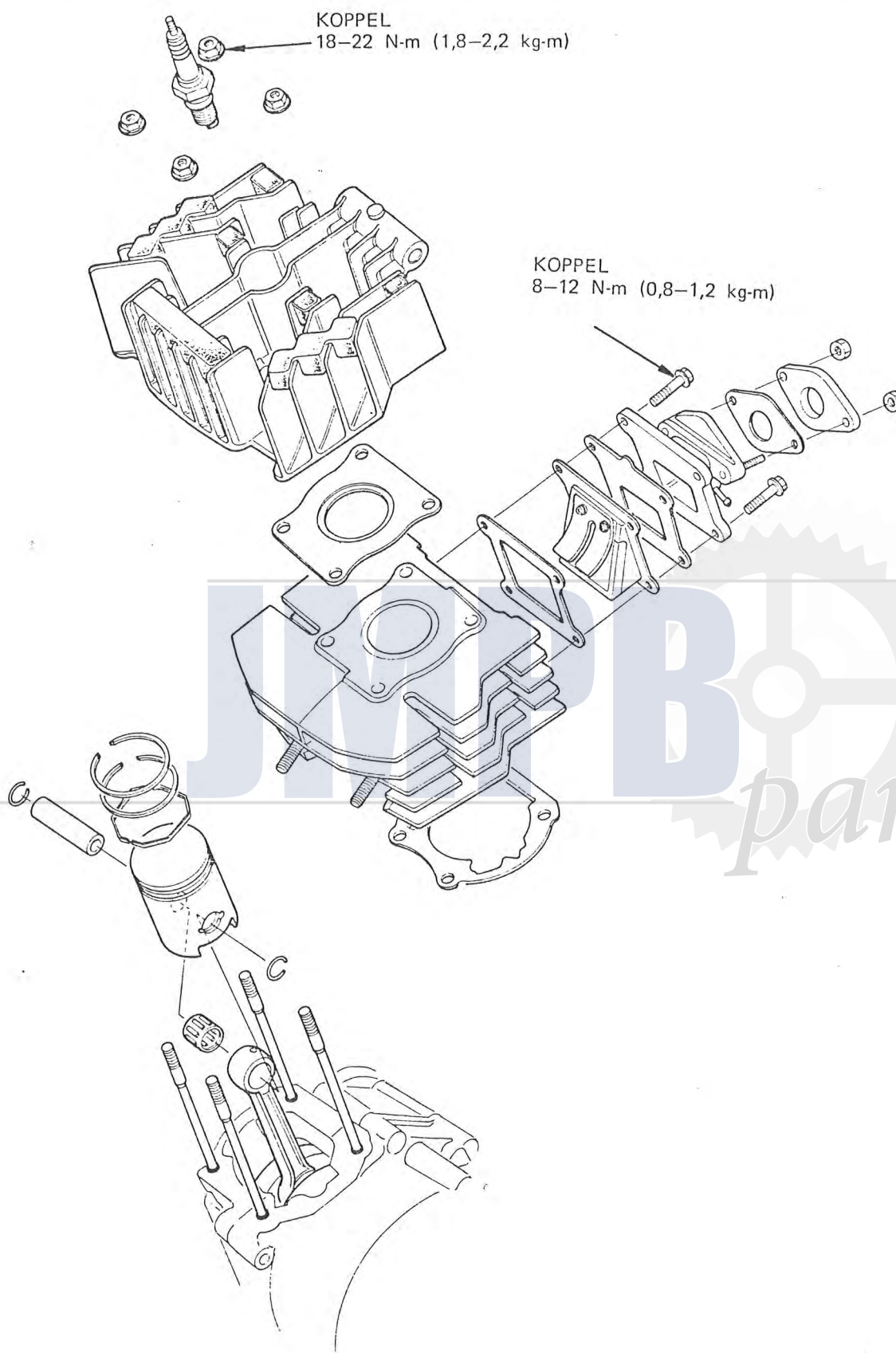
Speciale getande ring + koppeling aandrukplaat + koppeling platen + koppeling naaf + circlip + veren + drukplaat.

Pasbusjes + pakking + koppelingsdeksel (let op de drukstift).

Motor rechtop zetten.

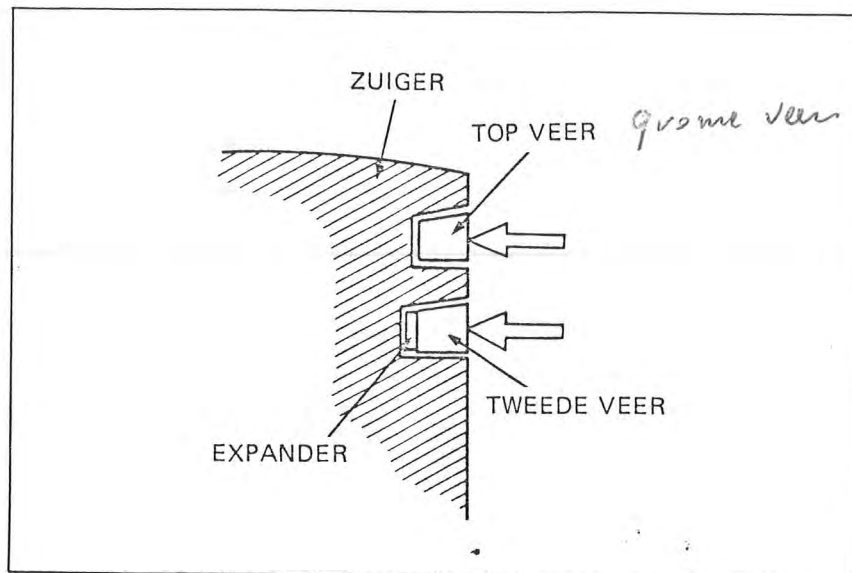
Spoelenplaat monteren en afstellen + vliegwiel + 1 circlip + ketting tandwiel + 2 x circlips.

Kunststofkapje op vrijstandschakelaar + vliegwieldeksel + schakelmof + veer + fietstandwiel + kleine circlip + bougie.



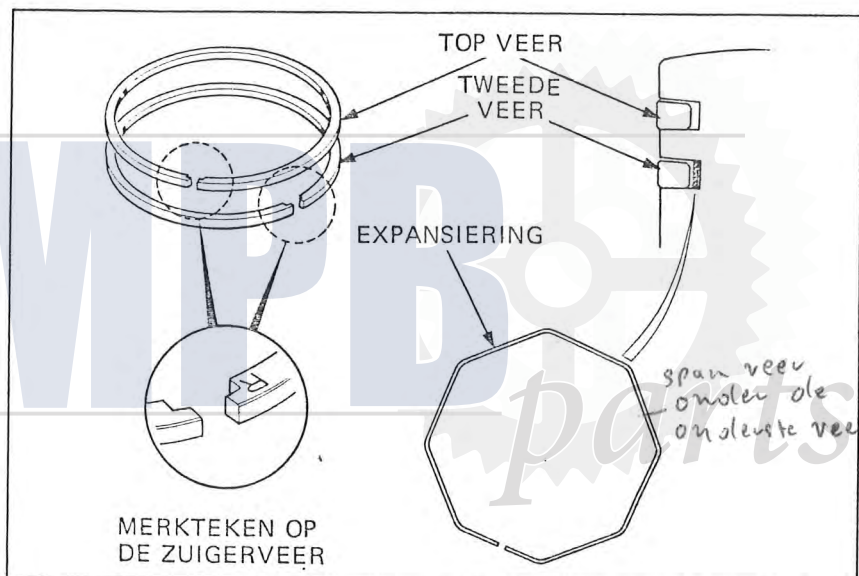
OPMERKING

Druk beide zuigerveren op enkele plaatsen in de groef om er zeker van te zijn dat ze in één vlak komen te liggen met de zuigermantel. Verwijder als dat niet lukt koolresten uit de veergroef. De zuigerveren moeten vrij in de groef kunnen ronddraaien.



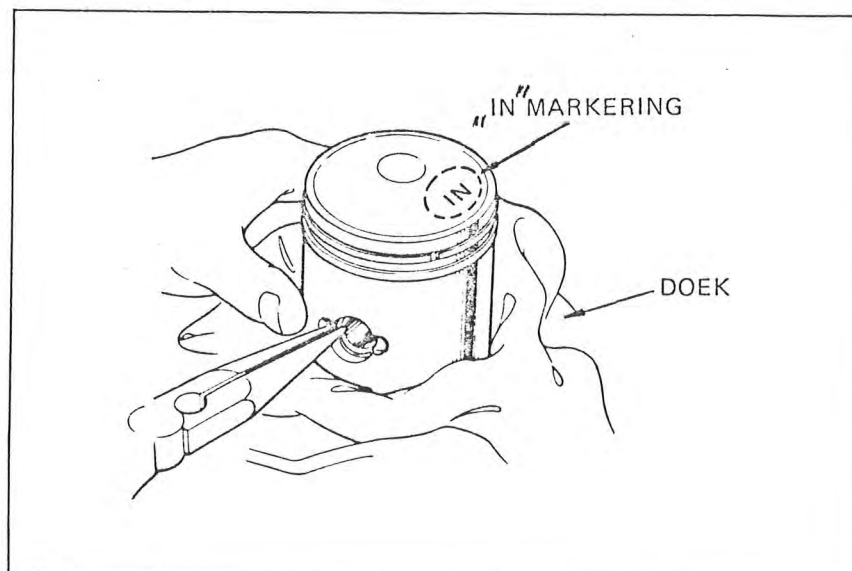
OPMERKING

- Monteer de veren met het merkteken naar boven.
- De topveer en de tweede zuigerveer zijn onderling verwisselbaar.
- Gebruik geen verschillende merken veren in dezelfde motor. Vervang de veren altijd per set.



OPMERKING

- Monteer de zuiger met de "IN" markering aan de inlaatkant.
- Doop het drijfstanglager en de zuigerpen voor montage in schone motorolie.



nieuwe krukas slag normaal 4.5 mm
8 nel.
9. mm



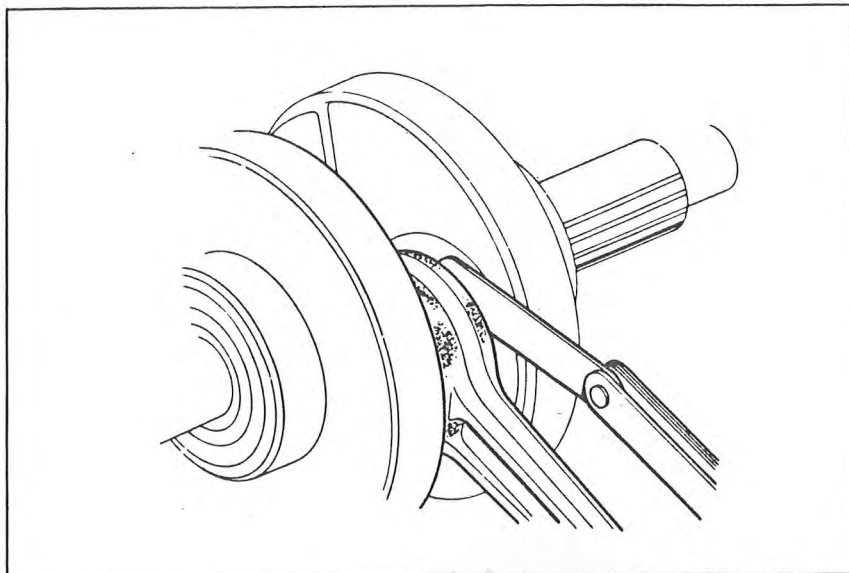
HONDA
MB50•MT50

KRUKAS/TRANSMISSIE

INSPEKTIE VAN DE KRUKAS

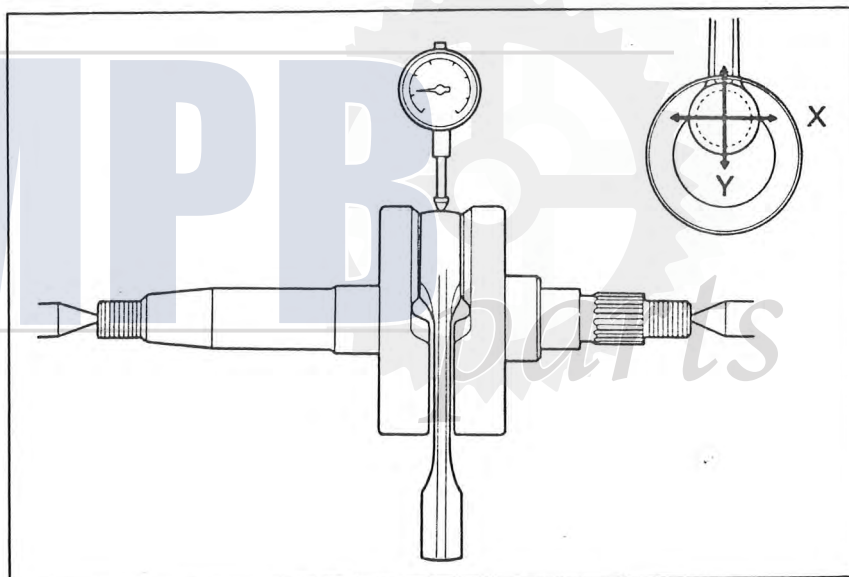
Meet de zijdelingse speling van het big-end van de drijfstang met een voelmaat.

SLIJTAGE LIMIET: 0,85 mm



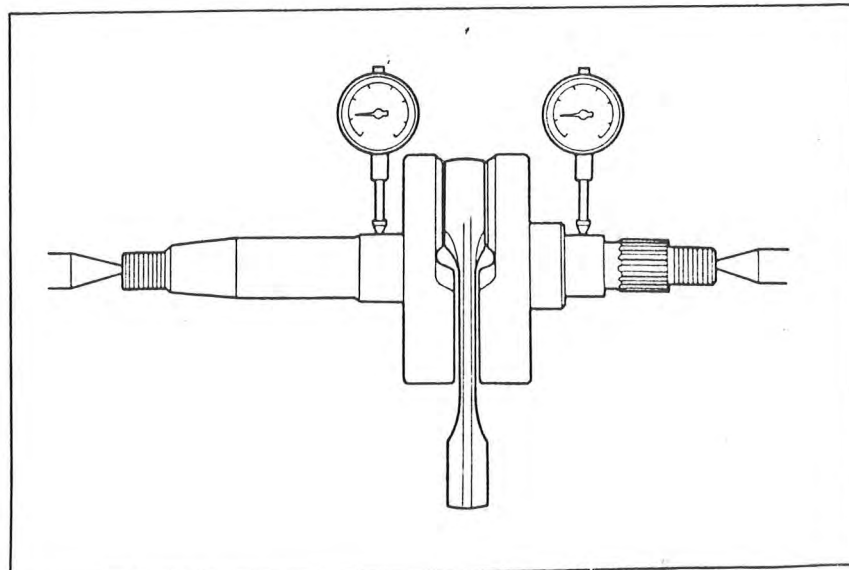
Meet de radiale speling van het big-end lager van de drijfstang op twee plaatsen in de X en in de Y richting.

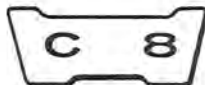
SLIJTAGE LIMIET: 0,05 mm



Plaats de krukas tussen twee centers en meet de slingering met een meetklok.

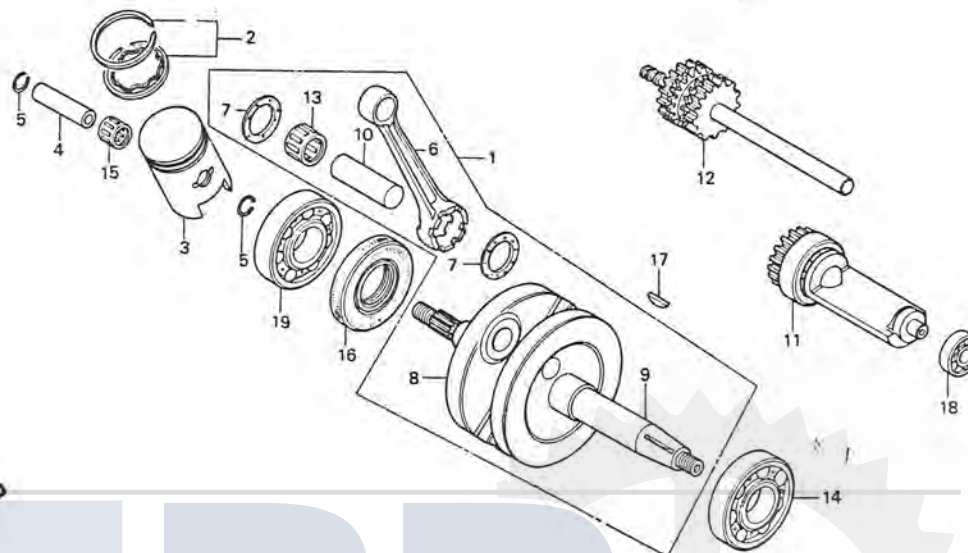
SLIJTAGE LIMIET: 0,10 mm





E-7

Crankshaft • Piston



B166-7

Service item	F.R.T.	Ref. No.	Part No.	Description	Reqd. No. MB50PA	Serial No.	Area code
CRANKSHAFT COMP.	*3.4	1	13000-166-000	CRANKSHAFT COMP.	1		
RING SET, PISTON	1.0	2	13011-166-003	RING SET, PISTON (STD. RIKEN)	1		
PISTON			13011-166-004	RING SET, PISTON (STD. NIPPON)	1		
PIN, PISTON	0.9	3	13103-167-610	PISTON G-B	1		
ROD, CONNECTING	(ACTUAL TIME)	4	13111-166-000	PIN, PISTON	1		
INC. RELATIVE PART		5	13115-156-000	CLIP, PISTON PIN, 12MM	2		
SHAFT COMP., BALANCER	*3.0	6	13201-166-300	ROD, CONNECTING	1		
OIL SEAL, 28X56X8		7	13202-166-003	PLATE, CONNECTING ROD SIDE	2		
BEARING, RADIAL BALL, 6204		8	13311-166-300	CRANKSHAFT, R.	1		
SHAFT COMP., BALANCER IDLE	0.7	9	13321-166-300	CRANKSHAFT, L.	1		
BEARING, RADIAL BALL, 6222	*3.3	10	13381-147-300	PIN, CRANK	1		
BEARING, RADIAL BALL, 6001	*3.1	11	13420-166-000	SHAFT COMP., BALANCER	1		
		12	13430-166-000	SHAFT COMP., BALANCER IDLE	1		
		13	91001-156-004	BEARING, CONNECTING ROD BIG END (RED)	1		
			91002-156-004	BEARING, CONNECTING ROD BIG END (BLUE)	1		
			91003-156-004	BEARING, CONNECTING ROD BIG END (WHITE)	1		
		14	91005-166-010	BEARING, RADIAL BALL, 6222	1		
		15	91102-156-004	BEARING, CONNECTING ROD SMALL END	1		
		16	91206-166-004	OIL SEAL, 28X56X8	1		
			91206-166-015	OIL SEAL, 28X56X8	1		
		17	94401-25140	KEY, WOODRUFF, 25X14	1		
		18	96100-60010-00	BEARING, RADIAL BALL, 6001	1		
		19	96100-62043-00	BEARING, RADIAL BALL, 6204	1		

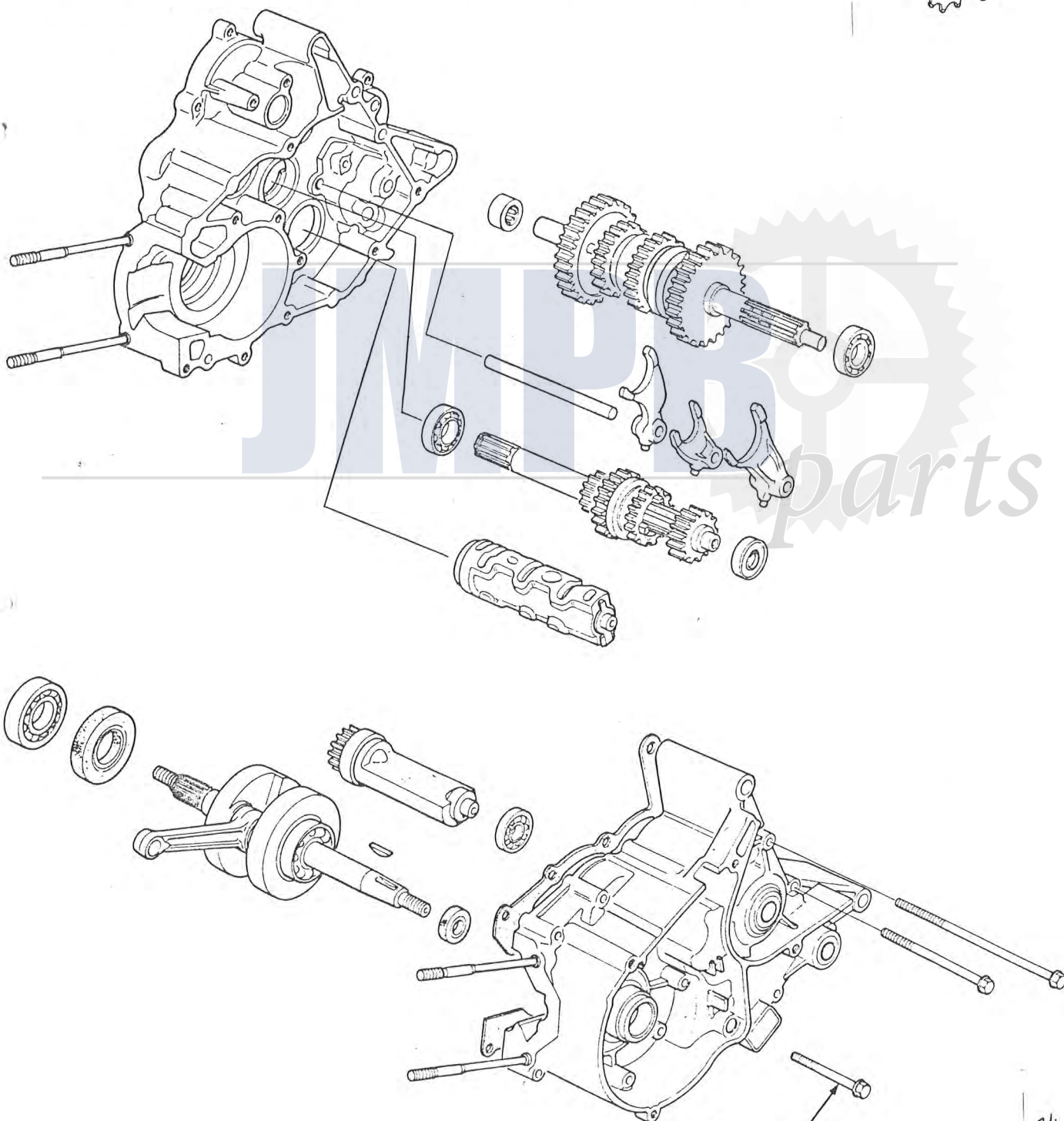
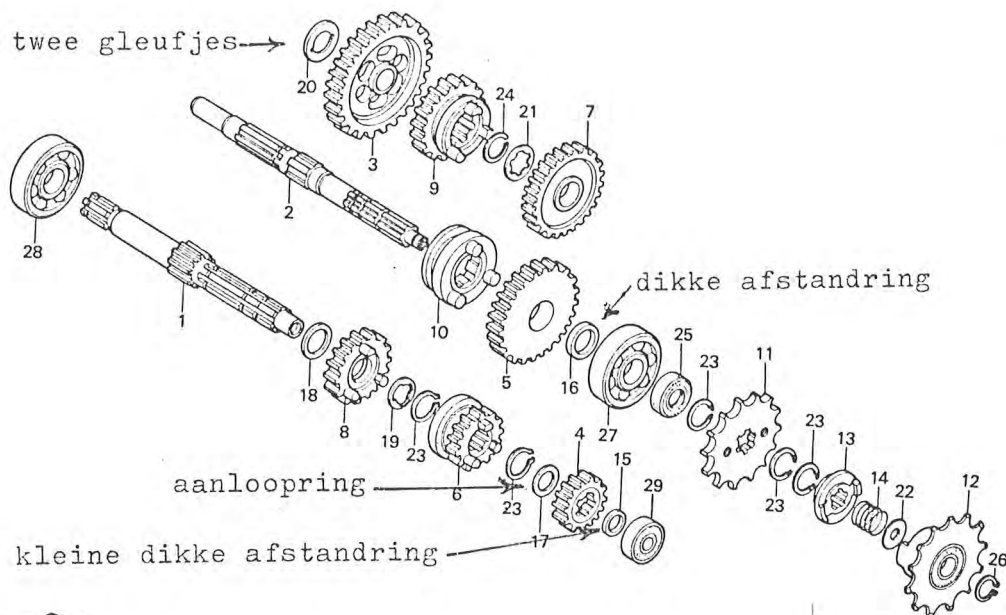
Selection table of connecting rod big end bearing
(Radial clearance 11~26μm)

	Crank pin O.D.16φ	1	2	3
Connecting rod i.D.22φ		-0.006	-0.003	0
A.Red	+0.016 +0.012	-0.009	-0.006	-0.003
B.Blue	+0.012 +0.008	91001-156-004 Red	91001-156-004 Red	91001-156-004 Red
C.White	+0.008 +0.004	91001-156-004 Red	91002-156-004 Blue	91002-156-004 Blue
D.Green	+0.004 0	91002-156-004 Blue	91003-156-004 White	91003-156-004 White

1979.12.10

C8

ring met twee gleufjes →



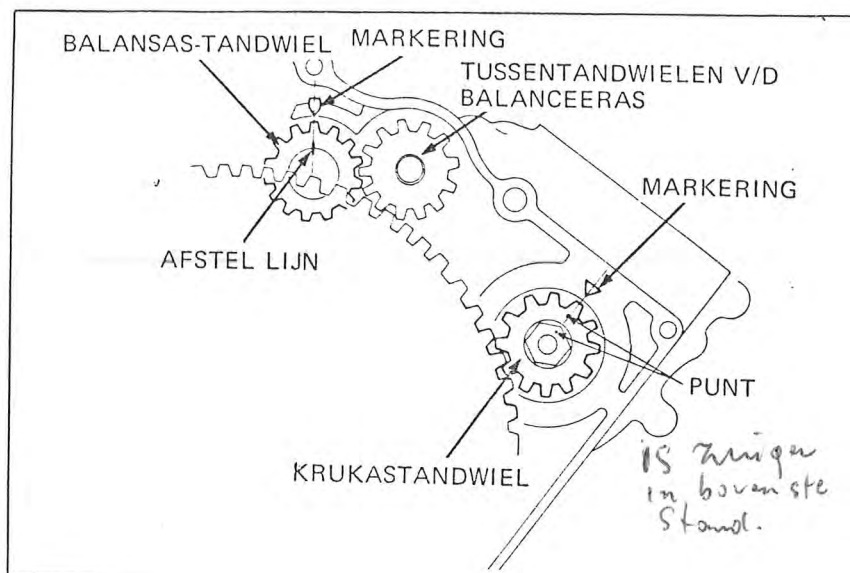
KOPPEL
10-14 N-m (1.0-1.4 kg-m)

AFSTELLEN VAN DE BALANCEERAS

- [1] Zet de punt op het krukstandwiel tegenover de markering op het karter.
- [2] Zet de merkstreep op het balansastandwiel tegenover de markering op het karter.

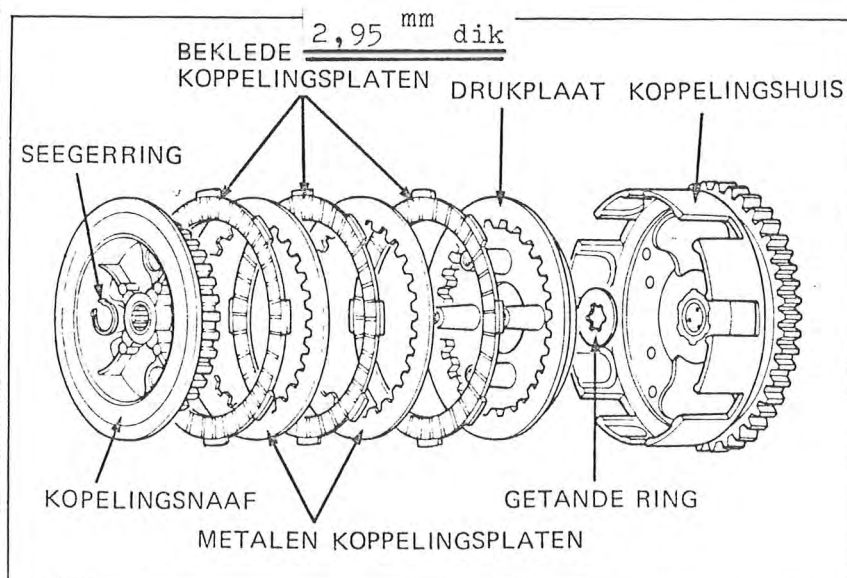
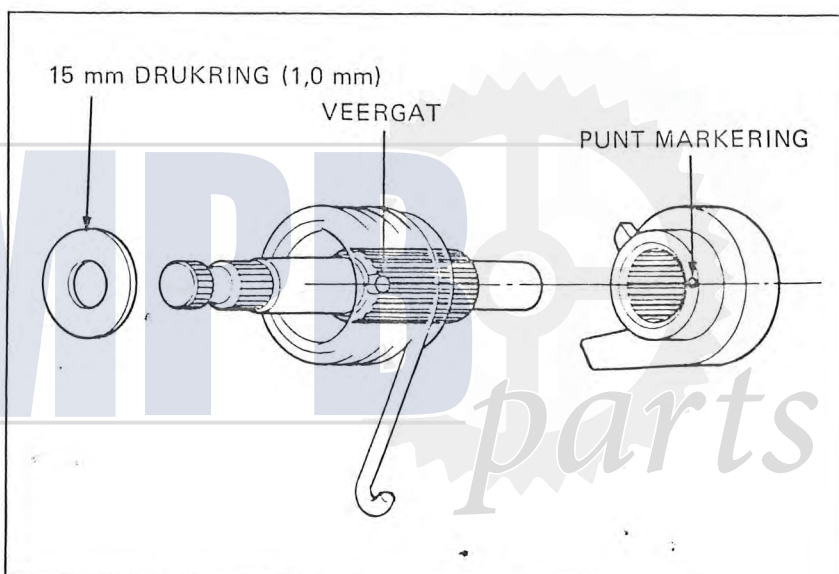
LET OP

Verzeker u ervan dat de merkstreep op het tandwiel in lijn staat met de lijn op de balanceeras.



LET OP

- Schuif de ratel zodanig over de kickstarter as dat de punt op de ratel tegenover het veergat in de kickstarter as komt te staan.



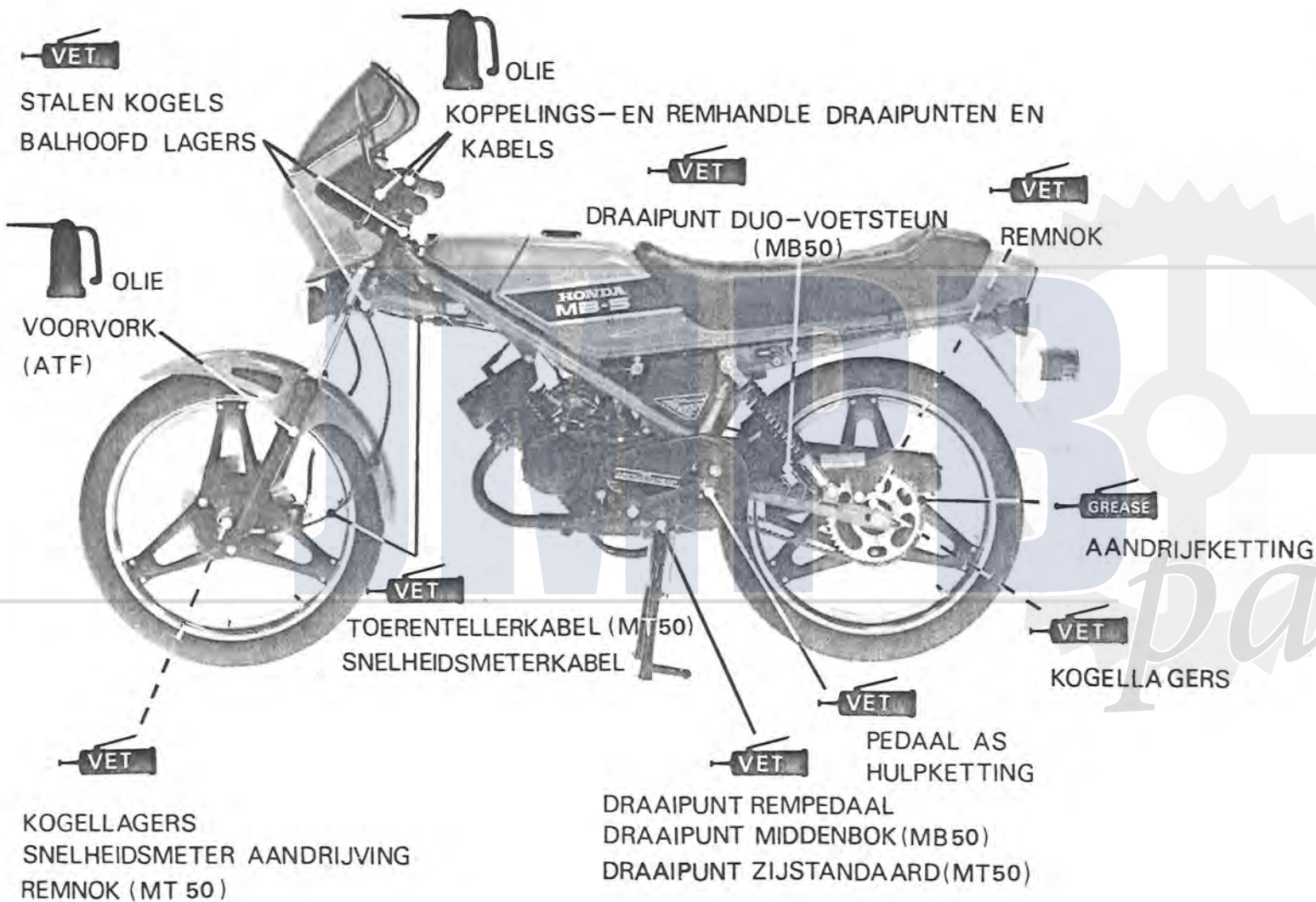


HONDA
MB50•MT50

SMERING

SMEERPUNTEN

Gebruik multi-purpose vet, tenzij anders voorgeschreven.
Smeer de niet aangegeven glijdende oppervlakken en kabels met olie of vet.





ONDERHOUDSSCHEMA

		(1)	(2)		
		500 km	3000 km	6000 km	
3	R			R	2-3
4	C,A	R	★ C,A		3-4
5		C	25)		3-2
*6	I		I		3-5
*7	I	I			3-5
**8	I	I			3-6
*9			I		4-4
10	I		I		3-3
11	I,L		★ I, L		3-8
12			I		2-9
13	I		I		3-7
14	I		I		3-8
**15	I	I			10-14
16	I	I			3-9
*17	I		I		12-11
**18				I	2-9
19	I	I			3-2
*20	I	I			14-9
*21	I	I			1-3
**22			C		—
**23			C		6-5
**24				C	13-4

Dit onderhoudsschema is gebaseerd op normale rijomstandigheden. Bromfietsen die onder zware omstandigheden of in een bijzonder stoffige omgeving gebruikt worden hebben meer frekwent onderhoud nodig.

1. EERSTE ONDERHOUDSBEURT
2. NORMAAL ONDERHOUDSINTERVAL
3. TRANSMISSIE-OLIE
4. BOUGIE
5. LUCHTFILTER ELEMENT
6. KARBURATEUR
7. WERKING GASHANDLE
8. OLIEPOMP
9. BENZINELEIDING
10. KOPPELING
11. AANDRIJFKETTING
12. ZIJSTANDAARD (MT50)
13. REMSCHOENEN (MB50, MT50)/REMBLOKKEN (MB50)
14. REMBEDIENING
15. WIELEN (MB50), VELGEN EN SPAKEN (MT50)
16. BANDEN
17. VOOR- EN ACHTERVORK
18. BALHOOFDLAGERING
19. AKKU
20. VERLICHTING
21. ALLE BOUTEN, MOEREN EN ANDERE BEVESTIGINGSMIDDELEN
22. ONTKOLEN ZUIGER EN CILINDER
23. UITLAATPOORT ONTKOLEN
24. UITLAATDEMPER ONTKOLEN
25. MEER FREKWENT ONDERHOUD IN STOFFIGE OMGEVING

** IN HET BELANG VAN DE VEILIGHEID ADVISEREN WIJ DEZE PUNTEN DOOR EEN ERKENDE HONDA-DEALER UIT TE LATEN VOEREN.

* UIT TE VOEREN DOOR EEN ERKENDE HONDA-DEALER, TENZIJ DE EIGENAAR OVER HET JUISTE GEREEDSCHAP EN DE NODIGE VAKKENNIS BESCHIKT.

★ Elke 1.000 km

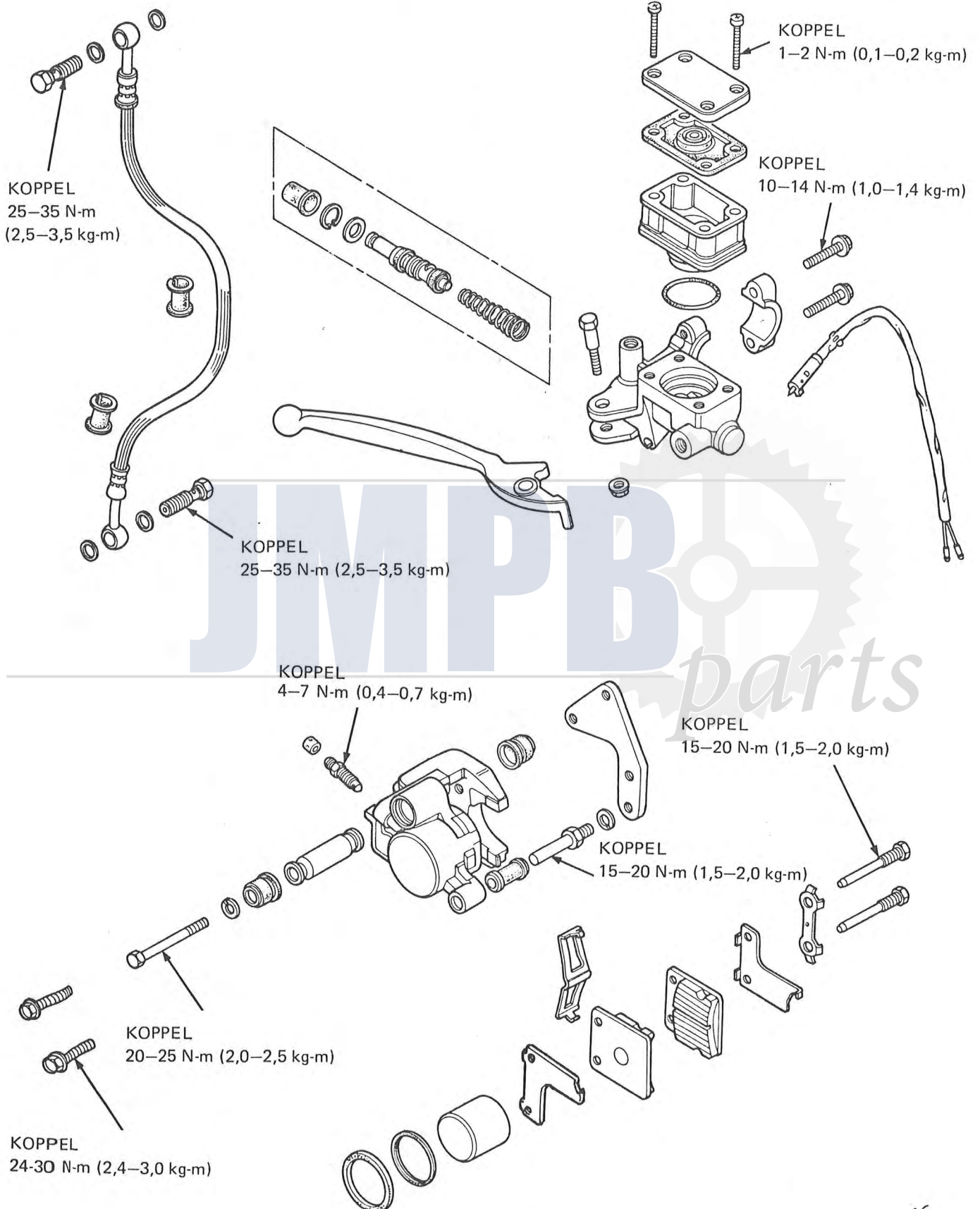
I — Kontrolleren, reinigen, afstellen, smeren of, zo nodig, vervangen

R— Vervangen

C— Reinigen

L— Smeren

A— Afstellen





REMVLOEISTOF / ONTLUCHTEN

Kontroleer de vrije slag van het voorremhandle. Controleer als de vrije slag te groot is de slijtage van de remblokken en ontlucht het remsysteem.

VRIJE SLAG: 10–20 mm

Verwijder de stroomlijn.

Verwijder het deksel van het vloeistofreservoir door de bevestigingsschroeven te verwijderen. Verwijder het membraan.

LET OP

Voorkom het morsen van remvloeistof op geschilderde oppervlakken, kunststof lenzen of rubber delen, omdat het deze delen kan beschadigen.

Vul het vloeistofreservoir tot de bovenste peilstreep.

LET OP

Vermeng geen verschillende merken remvloeistof, daar deze niet mengbaar zijn.

*Voorgeschreven remvloeistof:
Schijfremvloeistof J1703.*

Verbind een transparante slang aan de ontluuchtingsnippel en houd het andere eind in een glazen pot.

Trek de remhandle helemaal naar het handvat, draai de ontluuchtingsnippel een 1/2 slag uit en dan weer dicht.

OPMERKING

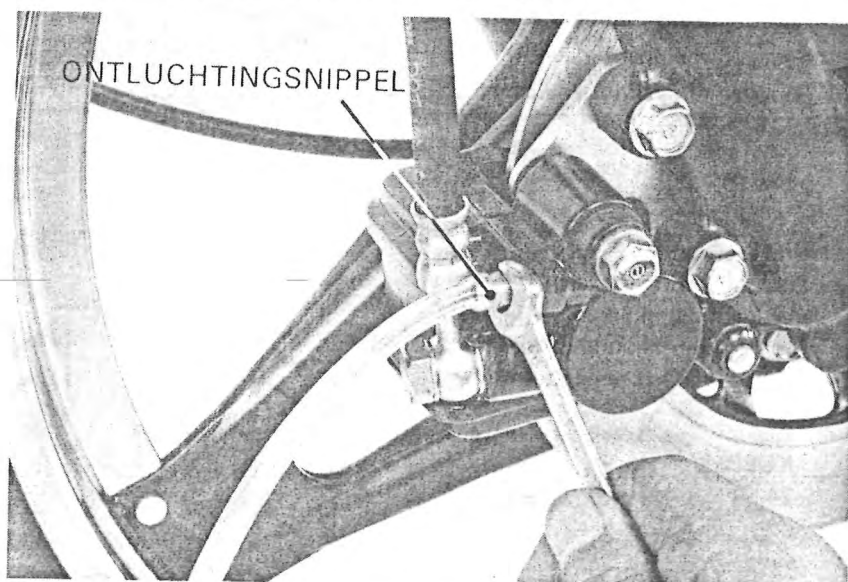
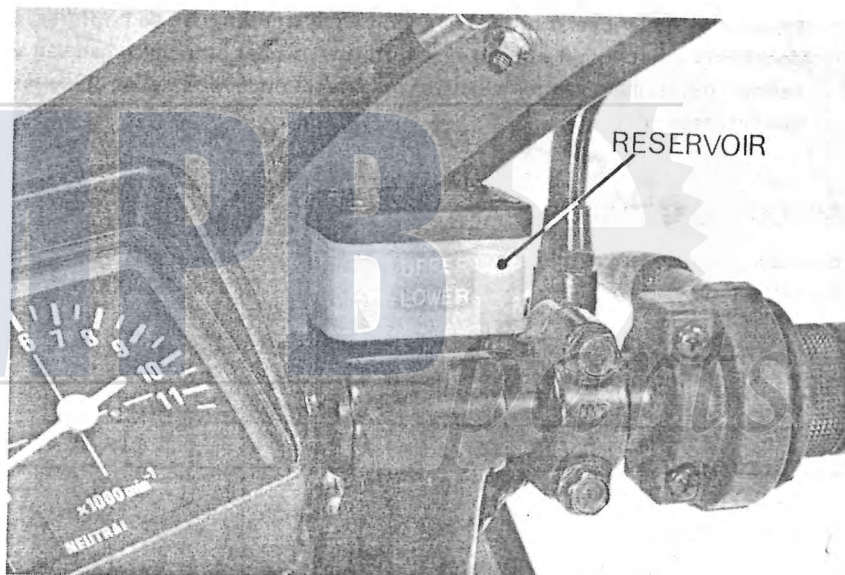
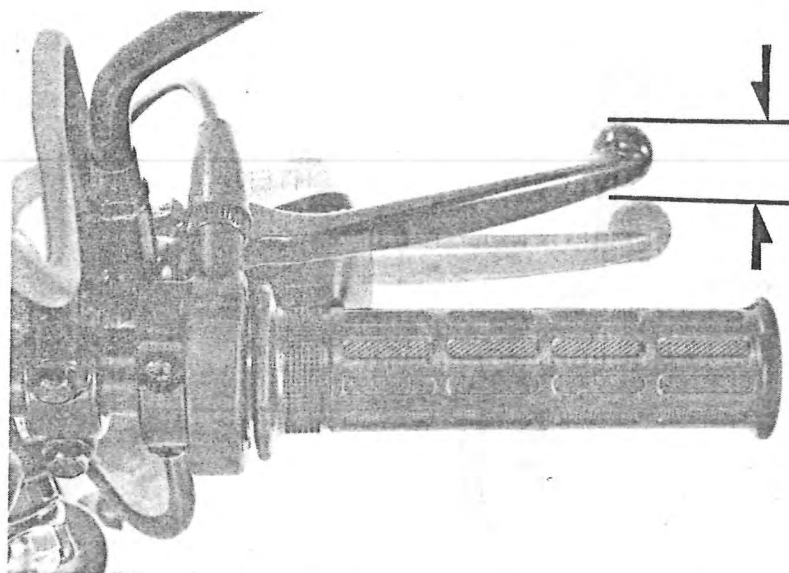
Laat het remhandle niet los voordat de ontluuchtingsnippel dichtgedraaid is.

Laat het remhandle langzaam los en wacht enkele sekonden totdat het handle het einde van zijn slag bereikt heeft.

Herhaal bovenstaande handelingen totdat er geen luchtbelletjes meer aanwezig zijn in de remvloeistof die uit de ontluuchtingsnippel stroomt.

OPMERKING

- Houd het reservoir tijdens het ontluchten gevuld.
- Gebruik de remvloeistof niet opnieuw.





Draai de ontluichtingsnippel vast.

AANDRAAIKOPPEL:

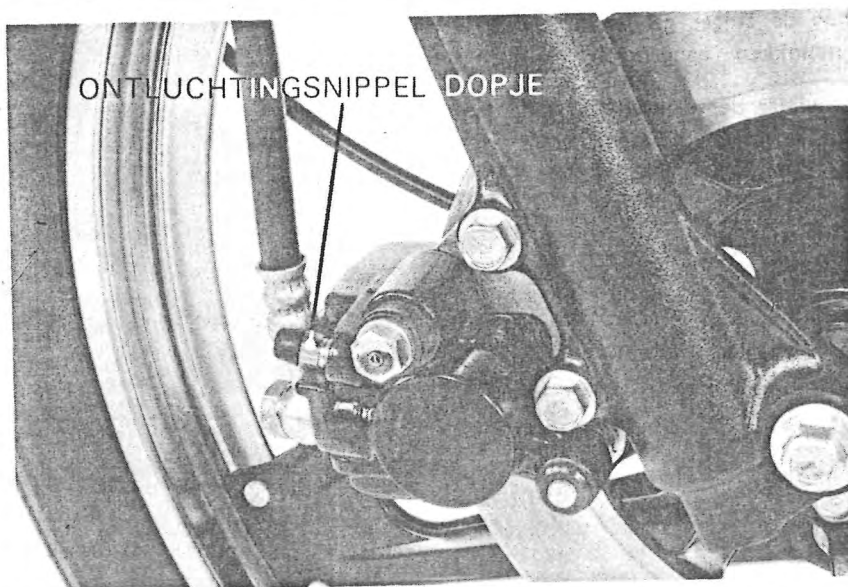
4–7 N·m (0,4–0,7 kg·m)

Vul het reservoir tot de bovenste peilstreep.

Kontroleer het gehele systeem op lekkage bij het bedienen van de rem.

WAARSCHUWING

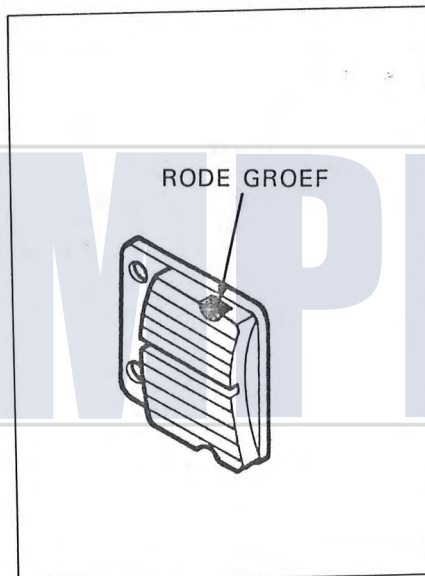
Een vervuilde remschijf of vervuilde remblokken reduceren de remwerking. Vervang vervuilde remblokken en reinig een vervuilde schijf met een goed ontvettingsmiddel.



REMBLOKKEN/SCHIJF

KONTROLE VAN DE REMBLOKKEN

De voorremblokken dienen vervangen te worden als het eindvlak van de rode groef tegen de remschijf aan komt te liggen.



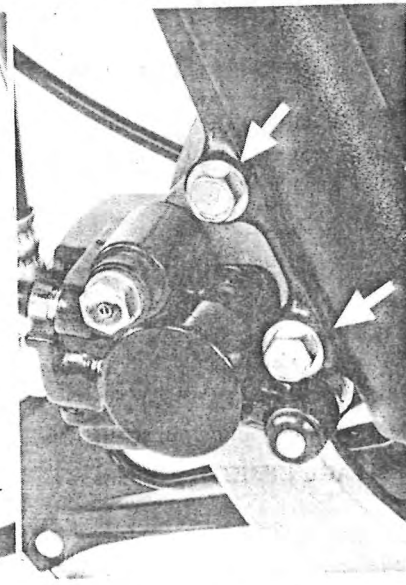
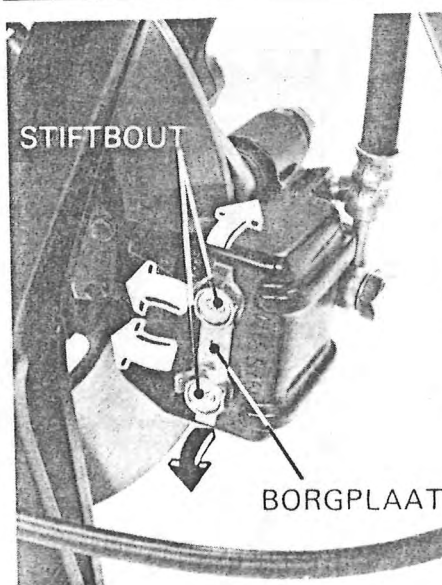
VERVANGEN VAN REMBLOKKEN

OPMERKING

Neem de remleiding niet los bij het vervangen van remblokken.

Buig de lippen van de borgplaat terug en draai de stiftbouten los.

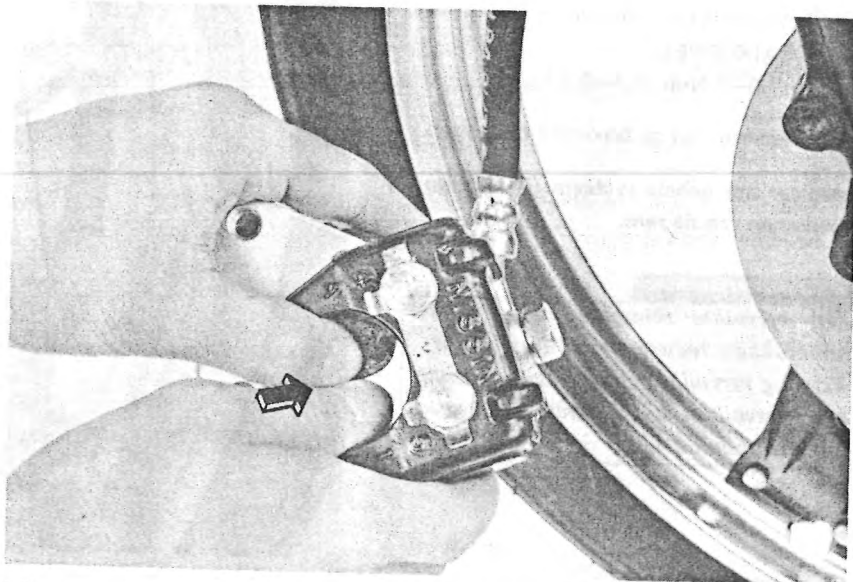
Verwijder de twee remklauw bouten en verwijder de remklauw van de vorkpoot.





Duw de zuiger geheel in, zodat de nieuwe remblokken aangebracht kunnen worden.

Verwijder de twee stiftbouten, dan de remblokken en de vulplaten.

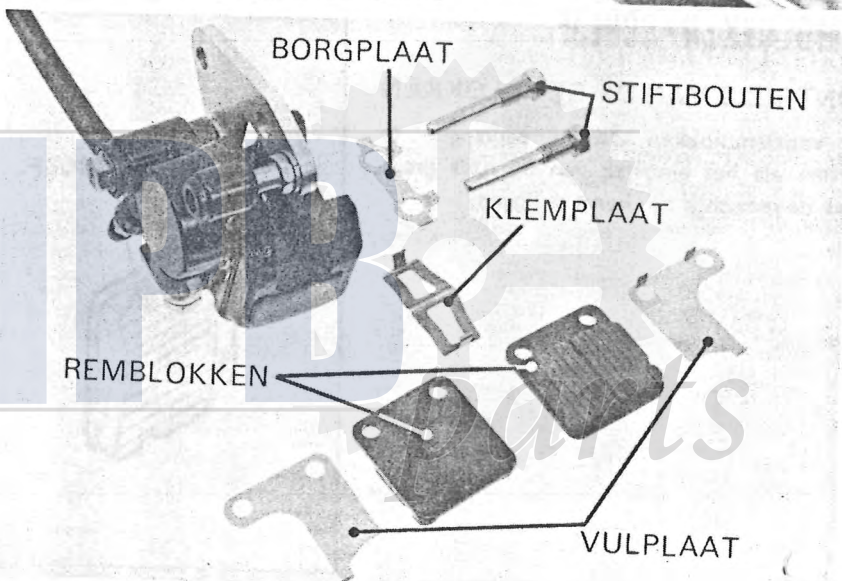


Reinig de remklauw.

Monteer de vulplaten, de remblokken, de klemplaat en de borgplaat en draai de stiftbouten handvast.

LET OP

- Gebruik een nieuwe borgplaat.
- Vervang beide blokken als een set. Vervang niet één blok zonder het andere te vervangen.
- Monteer de vulplaten aan de achterzijde van de remblokken.



Zorg ervoor dat de stiftbouten door de gaten van de remblokken gestoken zijn.

Bevestig de remklauw aan de vorkpoot.

AANDRAAIKOPPEL:

24–30 N·m (2,4–3,0 kg-m)

Draai de stiftbouten met het voorgeschreven koppel vast en borg de bouten met de lippen van de borgplaat.

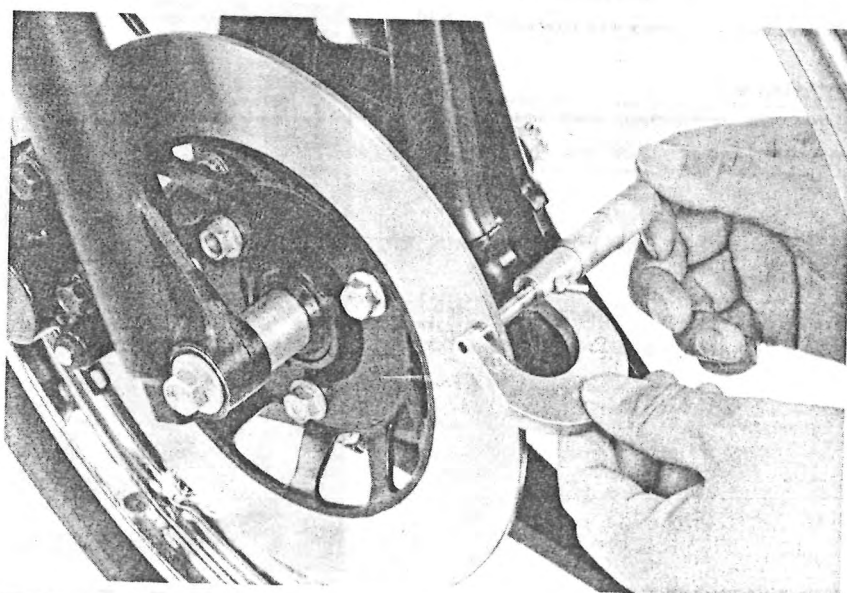
AANDRAAIKOPPEL:

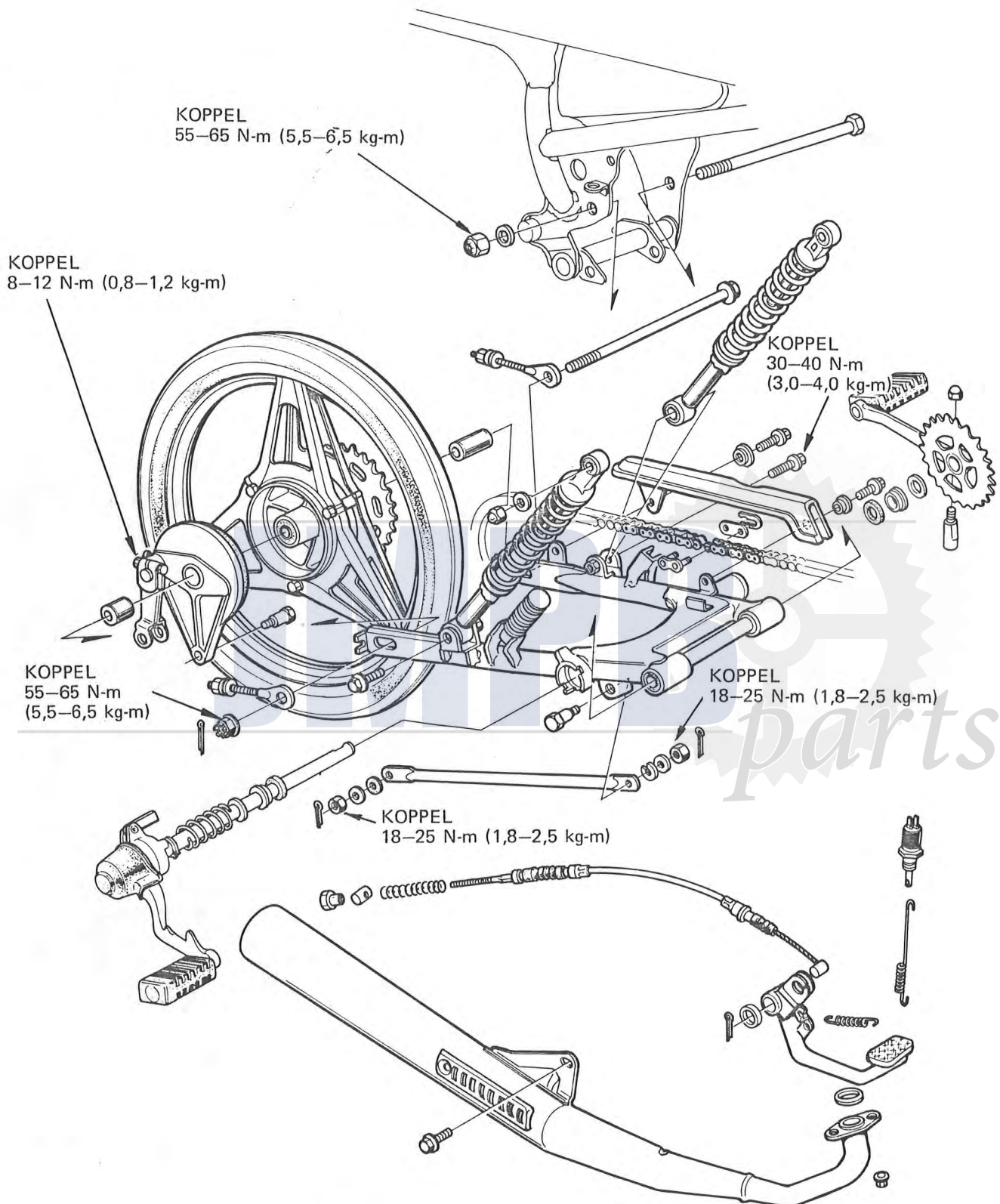
15–20 N·m (1,5–2,0 kg-m)

INSPEKTIE VAN DE REMSCHIJF

Meet de dikte van de remschijf.

SLIJTAGE LIMIET: 3,0 mm



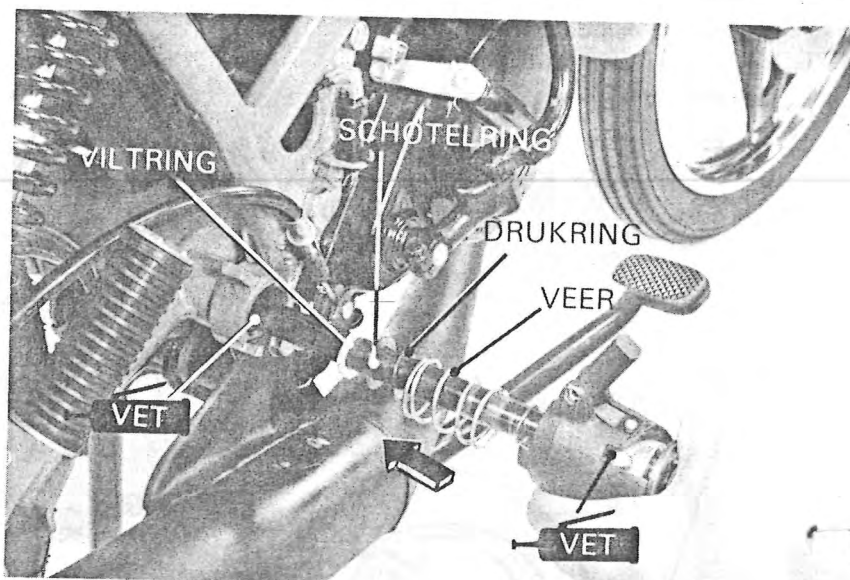




MONTAGE VAN DE TRAPAS

Smeer de lagerbussen van de trapas met vet.
Smeer de trapas met vet en monteer de seegerring in de rechter crank. Monteer de crank op de trapas.

Schuif de veer, drukring, schotelring en vilt-ring over de trapas en steek de as vanaf de rechterkant in de achtervork.

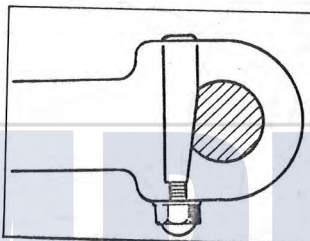


Breng de vilt-ring, de schotelring en de druk-ring op de trapas aan.

Monteer de linker crank op de trapas.

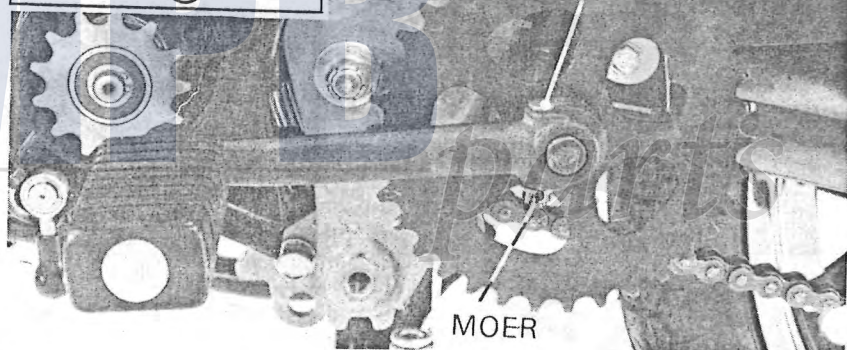
Plaats de linkercrank in de horizontale stand met de trapper naar de voorkant.

Steek de spie vanaf de bovenkant in het spiegat in de crank.



OPMERKING

Zorg dat de platte kant van de spie op de platte kant van de trapas aanligt.
Monteer de spiemoer en draai deze vast.



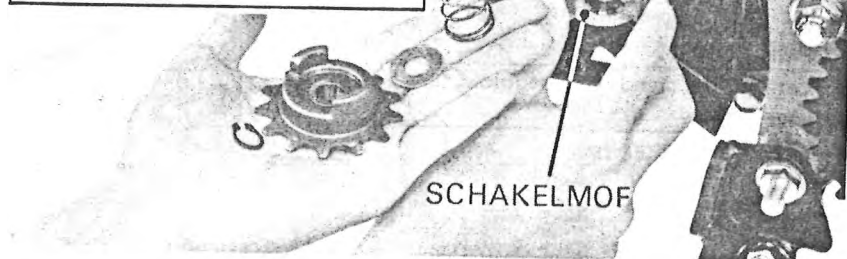
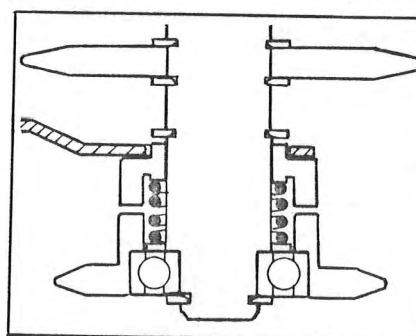
MONTAGE VAN HET HULPTANDWIEL

Monteer de schakelmof op de hulpas; laat de vork ingrijpen in de schakelmof.

Monteer de terugstelveer, het hulptandwiel en de seegerring.

OPMERKING

De seegerring moet goed in de groef vallen.



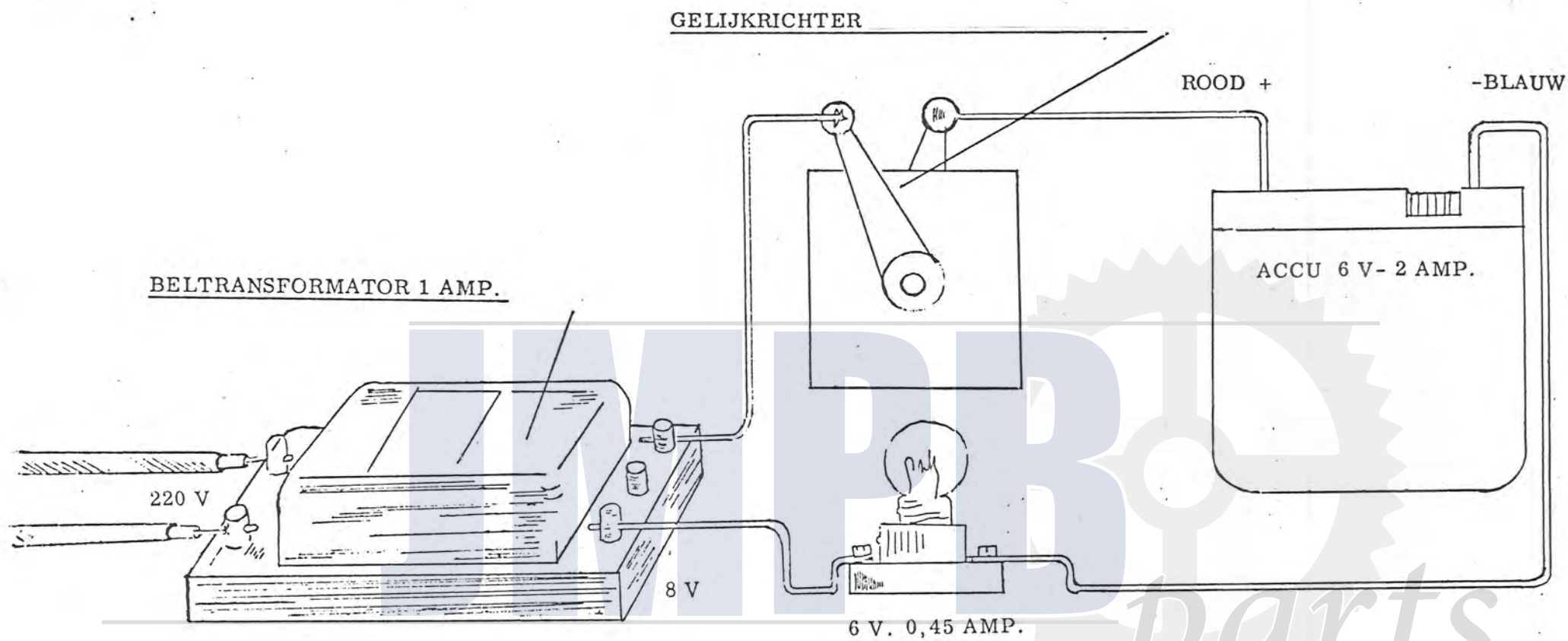

TECHNISCHE GEGEVENS

		MB50	MT50
Afmetingen	Totale lengte Totale breedte Totale hoogte Wielbasis Grondspeling Droog gewicht	1915 mm 665 mm 1160 mm 1220 mm 160 mm 83,5 kg	1930 mm 750 mm 1045 mm 1240 mm 210 mm 83,5 kg
Frame	Type Wielophanging en veerweg voor Wielophanging en veerweg achter Bandenmaat voor Bandenspanning voor Bandenmaat achter Bandenspanning achter Voorrem Achterrem Inhoud benzinetank Reserve benzine Balhoofdshoek Naloop voorvork Olie inhoud voorvork	Gekruist ruggegraat frame Telescopische vork 125 mm Swingarm 90 mm 2,50-18-4 PR 175 kPa (1,75 kg/cm ²) 2,50-18-6 PR 225/280 kPa (2,25/2,80 kg/cm ²) Enkele schijfrem Simplex trommelrem 9,0ℓ (2,0 Imp gal) 2,0ℓ (0,4 Imp gal) 65° 70 mm 75 cm ³ (2,11 Imp ozs)	Gekruist ruggegraat frame Telescopische vork 135 mm Swingarm 115 mm 2,75-17-4 PR 175 kPa (1,75 kg/cm ²) 2,75-17-4 PR 225 kPa (2,25 kg/cm ²) Simplex trommelrem Simplex trommelrem 6,8ℓ (1,5 Imp gal) 0,9ℓ (0,2 Imp gal) 62°30' 90 mm 85 cm ³ (2,39 Imp ozs)
Motor	Type Cilinderopstelling Boring en slag Cilinderinhoud Kompressieverhouding Olie inhoud Smeersysteem LuchtfILTER Stationair toerental	Luchtgekoeld, Tweetakt Eencilinder 40° naar voren gekanteld 39,0 x 41,4 mm 49 cm ³ 6,4 : 1 Transmissie : 1,0ℓ (0,9 Imp gt) Olietank : 1,1ℓ (1,0 Imp gt)	Transmissie : 1,0ℓ (0,9 Imp gt) Olietank : 1,5ℓ (1,3 Imp gt) Onder druk, olie in karter In olie gedrenkt polyurethaanschuim 1300 min ⁻¹ (omw/min)
Aandrijving	Koppeling Versnellingsbak Primaire overbrengingsverhouding Versnellingsbak overbrengingen I II III IV Eindoverbrenging Versnellingsbak bediening	Meervoudige natte platen 4 versnellingen, konstant mesh 4.117 3.083 1.882 1.400 1.130 3.461 (45 T/13T)	3.230 (42T/13T) Linker voet, pedaal komt terug in uitgangspositie
Elektrisch systeem	Ontstekingssysteem Ontstekingstijdstip F-teken Volledige verlaten Startsysteem Wisselspanning dynamo Akku capaciteit Bougie Elektrodenafstand	C.D.I. 19 ± 3° VBDP bij 3000 min ⁻¹ (omw/min) 10 ± 3° bij 9000 min ⁻¹ (omw/min) Kickstarter 0.049 kw/5.000 min ⁻¹ (omw/min) 6V 4AH NGK : BR7HS (BR8HS, BR6HS) ND : W22FSR (W24FSR, W20FSR) 0,6-0,7 mm	

ARAL : 2 TS
SHELL : 2 TS
CASTROL : TTS
VALVOLINE : 2 TS

NGK : BR7HS B=14^{mm} R=weerstand H=lengte S=structuur
ND : W22FSR W=14^{mm} R=weerstand F=lengte S=structuur

Bougie waxrole



SCHEMA - ACCULADER 6 VOLT 0,25 AMP.