

24

Instructieboek

La Bohème

175cc

scooter



ADR. BEERS N.V. RIJSWIJK.

Geestbrugkade 32

DRWO 2

De LA BOHEME-scooter is het product van een fabriek, welke zich op motorrijwielgebied een wereldnaam heeft verworven en er steeds op uit is machines te maken, welke hun berijders een maximum aan genoegen verschaffen.

Het doel van deze handleiding is dan ook u in staat te stellen, uw LA BOHEME te berijden zoals het behoort; door regelmatig en nauwgezet onderhoud de levensduur te verlengen en de kosten per kilometer zo laag mogelijk te houden.

In uw eigen belang adviseren wij u, ook nadat de servicepolis geheel is benut, voor alle controle- eventueel reparatiewerkzaamheden aan uw scooter, steeds op tijd een beroep op een officiële JAWA-dealer te doen. Deze beschikt niet alleen over de gespecialiseerde kennis van het merk en het benodigde speciaal-gereedschap, doch heeft er bovendien belang bij, dat u als berijder van een LA BOHEME-scooter ten volle tevreden bent.

Voor inlichtingen en advies kunt u te allen tijde bij uw dealer zowel als bij ons terecht.

Mocht zich bij u soms er eens een moeilijkheid voordoen, bedenken dan, dat uw dealer zijn nauwe relatie met de importeur het allerbeste uw belangen kan behartigen.

Wij bevelen de inhoud van deze handleiding gaarne in uw aandacht aan en wensen u met uw LA BOHEME-scooter vele aangename kilometers toe!

ADR. BEERS N.V.

Rijswijk

Ref. m/TN

telefoon Den Haag 814001

Voorwoord .

Maten en gewichten.

Technische gegevens

Bedieningsorganen 8

Wengsmering 13

Starten van de motor. 14

Het inrijden van een nieuwe machine 14

Rijden en schakelen 16

Automatisch koppelen. 17

Stoppen 17

Lak- en chroomwerk. 18

Smearing 18

Electrische installatie 20

Carburateur 22

Afstellen van de koppeling. 23

Afstellen van de remmen 24

Afnemen en stellen van de achterketting 25

Wielen en banden. 25

Het ontkolen. 26

Enkele raadgevingen 27

Smeertabel. 29

Schema electrische installatie Model A. . . 30/31

Schema electrische installatie Model B. . . 32/33

Het motornummer is ingeslagen op de linker carterhelft ter hoogte van de carburateur.
 Het framenummer bevindt zich op de onderzijde van de voorste motorophanging, links van de motor.

Maten en gewichten.

Totale lengte	1.95 m
Wielbasis	1.34 m
Hoogte	1.05 m
Zadelhoogte	76 cm
Stuurbreedte	68 cm
Grondspeling, onbelast	13 cm
Gewicht, exclusief brandstof	133 kg
Max. belasting: vooras	109 kg
achteras	182 kg

Technische gegevens.

Model A (zonder ventilator).

Kenmerken: - schakelkastje met ampèremeter in het deksel tegen het voorschild
 - vrijstandlampje (oranje) links van het midden op het instrumentenbord
 - dynamocontrolelampje (rood) rechts van het midden op het instrumentenbord
 - enkelvoudige zijdeksels in de beplating onder het dubbelzadel, te openen door indrukken en $\frac{1}{2}$ slag draaien van de knop.

Model B (met ventilator).

Kenmerken: - contactslot/hoofdschakelaar geheel rechts op het instrumentenbord
 - vrijstandlampje (wit) links van het midden op het instrumentenbord
 - dynamocontrolelampje (rood) rechts van het midden op het instrumentenbord
 - zijdeksels met sierstukken in de beplating onder het dubbelzadel, te openen door losdraaien van de schroefknop
 - de kabels van handrem en koppeling zijn aan het stuur met de hand verstelbaar.

Motor: JAWA/CZ-tweetactmotor, één cylinder met omkeerspoeling.

Boring en slag 58 x 65 mm.

Cylinderinhoud 171,7 cc.

Compressieverhouding 7 : 1

Vermogen 8 PK bij 4750 o.p.m.

Koeling Model A: normale luchtkoeling

Model B: geforceerde koeling d.m.v. ventilator.
Ventilatorriem: 8 x 560 mm.

Carter lichtmetaal, tweedelig verticaal gedeeld. Niet zonder speciaal gereedschap te demonteren.

Krukas samengesteld uit afzonderlijke delen, driemaal gelagerd. Alleen te demonteren met behulp van speciaal-gereedschap.

Hoofddrijfstanglag op stalen rollen 4 x 6 (40 stuks).

Zuigerpenlager d.m.v. bronzen bus in drijfstang.

Cylinder speciaal gietijzer. Twee uitlaatpoorten.

Cylinderskop lichtmetaal.

Model A: koelribben in lengterichting, bougie schuin van links

Model B: koelribben dwars, bougie schuin van rechts.

Smering d.m.v. mengsmering. Voor juiste mengverhouding, aanbevolen olie etc., zie onder "Mengsmering".

Versnellingsbak: vier versnellingen in aparte ruimte, doch één geheel vormend met motorcarter. Bediening d.m.v. voetschakeling; hak-teenpedaal.

Inhoud ca. 650 cc. motorolie S.A.E.-40.

Tandwielen

1e versnelling	13/24	x	14/23	tands
2e	"	18/19	x	14/23 "
3e	"	21/16	x	14/23 "
4e	"	1	:	1

Koppeling meervoudige platenkoppeling in oliebad, bediend door handle op het stuur. Tevens automatische bediening door het schakelpedaal.

Primaire overbrenging overbrenging van de motor naar de versnellingsbak d.m.v. een ketting in oliebad 3/8" x 3/8", eindloos 54 rollen.

Kettingwielen 21-tands op 40-tands.

Secundaire overbrenging overbrenging van de versnellingsbak naar het achterwiel door een stofdicht ingesloten achterketting 1/2 x 5/16".

Model A: 100 rollen

Model B: 101 rollen.

Kettingwielen 15-tands op 40-tands.

Totale overbrengingsverhoudingen

1e versnelling	15.65	1
2e	"	8.8
3e	"	6.36
4e	"	5.08

Max. snelheid ca. 80 KM/uur.

Kruissnelheid ca. 75 KM/uur.

Max. stijvermogen in 1e versnelling ca. 38 %.

Electrische installatie: gelijkstroomdynamo, 6 Volt 45 Watt, direct op de krukas gemonteerd. Automatische spanningsregelaar.

Ontsteking accuontsteking.

Ontstekingsstijdstip 3,5 mm vóór het bovenste dode punt. Openingsafstand der contactpunten (lichthoogte) 0,35 mm.

Accu 5 Volt 7 Ah. + pool aan massa.

Claxon 6 Volt gelijkstroomtype.

Bougie normaal 14 mm. Voor juiste type zie "Bougie" onder hoofdstuk "Electrische installatie".

Opplamp 160 mm diameter met verstelbare reflector.

Lampen

duplolamp	6 Volt 25/25 Watt
parkeerlampje	6 Volt 1.5 Watt
vrijstandlampje	6 Volt 1.5 Watt
dynamolampje	6 Volt 1.5 Watt
tellerlampje	
(alleen Model B)	6 Volt 1.5 Watt
achterlichtlampje	6 Volt 5 Watt
stoplichtlampje	6 Volt 10 Watt

Zekering 15 Amp. achter het deksel tegen het voorschild.

Carburateur: Jikov-"Monoblok" type 2924 M-13 met luchtfilter en inlaatgeruisdemper.

hoofdsproeier : 100 - 105
 Model B 105 (nieuwe aanduiding 210)

stationaire sproeier: 52

positie v.d. sproeier-naald: 3e - 4e inkeping van bovenaf

afstelling luchtre-gelschroef: $\frac{3}{4}$ - $1\frac{1}{4}$ omdr. open.

Carrosserie: geheel zelfdragende carrosserie uit electrisch gelaste staalplaat.

Voorvering: zwevende voorvork, afgeveerd door op trek en druk belaste rubberblokken, met extra rubber stootnokken en hydraulische schokbreker; veeruitslag 100 mm.

Achtervering: zwevende achtervork, tevens achterkettingkast, afgeveerd door op trek en druk belast trapeziumvormig rubberblok met extra rubber stootnok; veeruitslag 95 mm.

Benzinetank: boven het voorwiel.
 Inhoud ca. 12 l., waarvan ca. 1 l. reserve.

Wielen: Bestaande uit:
 afneembare, tweedelige velgen, welke door 6 bouten op stervormig geperste spaken zijn bevestigd. De complete velgen van voor- en achterwiel zijn onderling verwisselbaar.
 Velgmaat 2.15 B x 12".

Bandenmaat: 3.25" - 12 .

Bandenspanning voor 1. Atm - Lbs 17
 achter 1. Atm - Lbs 20 solo
 1. Atm - Lbs 26 duo

Remmen: handrem op voorwiel
 voetrem op achterwiel
 diameter remtrommels 140 mm
 breedte remvoering 35 mm.

Dubbelzadel: naar voren opklapbaar, lengte 70 cm, breedte 25 cm.

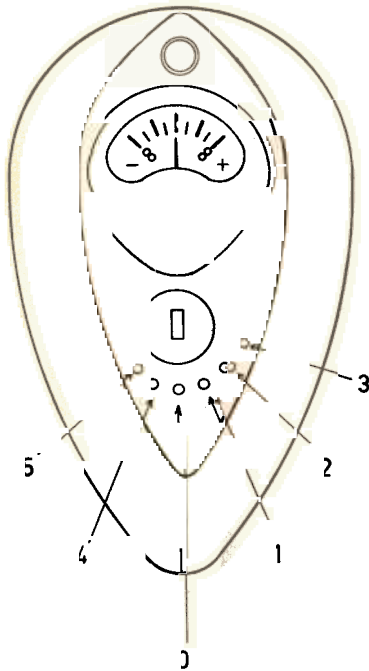
Toebehoren: KM-teller, snelheidsmeter;
 set gereedschap in foudraal;
 bandenpomp;
 stuurslot in balhoofd achter deksel in het voorschild;
 contactsleutel;
 sleutel bagageruimte onder dubbelzadel.

Bedieningsorganen.

Hoofdschakelaar/contactslot I

Bij Model A (zonder ventilator) bevindt het schakelkastje met amperemeter zich in het deksel tegen het voorschild.

Standen van de contactslotleutel I



Model A (zonder ventilator):

stand 0 - Motor in rust, alle verbruikers uitgeschakeld, uitgezonderd claxon en stoplichtschakelaar.

stand 1 - Ontsteking ingeschakeld voor het rijden overdag.

stand 2 - Ontsteking ingeschakeld, parkeerlampje en achterlicht branden voor het rijden in de stad.

stand 3 - Ontsteking ingeschakeld, hoofdverlichting en achterlicht branden voor het rijden op de buitenweg.

Afzonderlijke dimschakelaar op het stuur.

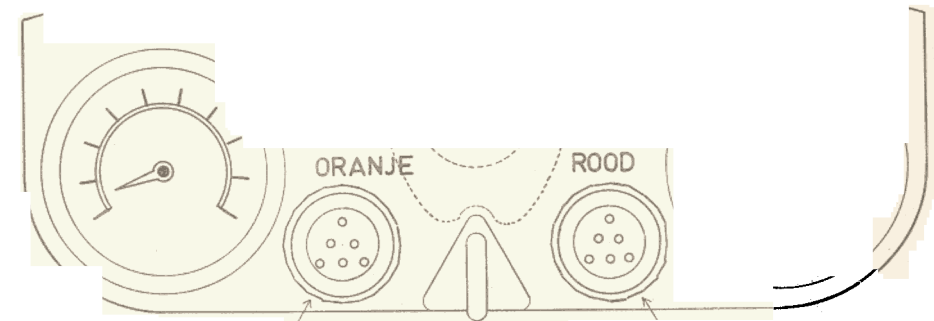
stand 4 - Ontsteking uitgeschakeld, het kleine lampje in de koplamp en het achterlicht branden voor het parkeren van de machine.

stand 5 - Bij deze stand van de contactslotleutel wordt de dynamo rechtstreeks d.w.z. buiten de automatische schakelaar om, met de bobine verbonden.

Wanneer de accu om de een of andere reden zou zijn uitgeput, kan de motor bij stand 5 in de 2e versnelling door aanduwen toch worden gestart en bereden, zodat U als het moet thuis kunt komen, resp. een reparateur kunt bereiken. Dit geldt niet alleen voor het rijden overdag, doch ook 's-avonds. Voor het inschakelen van de verlichting, bij voorkeur in stand 2, moet de contactslotleutel dan vlug worden omgezet.

Instrumentenbord I

Model A (zonder ventilator).



VRIJSTANDLAMPJE

DYNAMOCONTROLELAMPJE

- Zodra het contact wordt ingeschakeld, (stand 1) moeten beide controlelampjes branden; het vrijstandlampje (oranje) ten teken dat de neutraalstand (versnellingsbak) is ingeschakeld; het dynamocontrolelampje (rood) ten teken dat de accu gereed is bij het starten zijn plicht te doen.

- Zodra de motor loopt (zie ook onder "Starten van de motor") en wat meer toeren maakt dan normaal stationair draaien, moet het rode dynamolampje uitgaan, hetgeen beduidt dat de taak van de accu door de dynamo is overgenomen. Het oranje vrijstandlampje zal uitgaan wanneer de scooter rijdt, of een der versnellingen is ingeschakeld.

Schema van de elektrische installatie I

Model A (zonder ventilator)

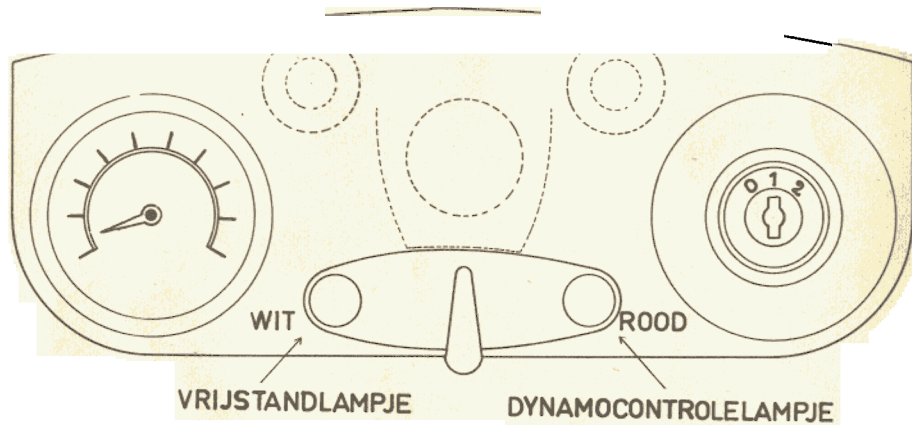
Zie blz. 30/31

Hoofdschakelaar/con-
tactslot II

Bij Model B (met ventilator) bevindt het contactslot zich rechts op het instrumentenbord.

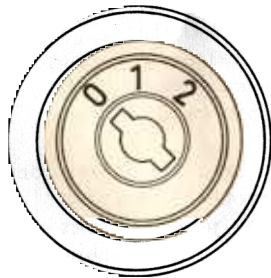
Instrumentenbord II

Model B (met ventilator).



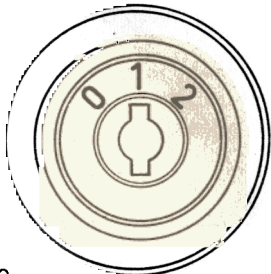
Standen van de con-
tactslot II

Model B (met ventilator):



stand 0 - Sleutel gedeeltelijk ingedrukt, contact af, alle verbruikers uitgeschakeld, uitgezonderd claxon en stoplichtschakelaar.

- Sleutel geheel ingedrukt, ontsteking ingeschakeld voor het rijden overdag.

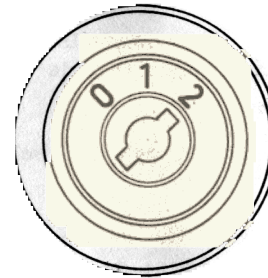


stand 1 - Sleutel gedeeltelijk ingedrukt, contact af, het kleine lampje in de koplamp en het achterlicht branden voor het parkeren van de machine.

In deze stand kan de contactslot worden uitgenomen.

- Sleutel geheel ingedrukt, ontsteking ingeschakeld, parkeerlampje en achterlicht branden voor het rijden in de stad.

Vervolg: Standen van
de contactslot II



Model B (met ventilator).

stand 2 - Sleutel gedeeltelijk ingedrukt, contact af, hoofdverlichting en achterlicht branden.

- Sleutel geheel ingedrukt, ontsteking ingeschakeld, hoofdverlichting en achterlicht branden voor het rijden op de buitenweg.

- Afzonderlijke dimschakelaar op het stuur.

- Zodra het contact wordt ingeschakeld, (sleutel geheel ingedrukt) moeten beide controlelampjes branden; het vrijstandlampje (wit) ten teken, dat de neutraalstand (versnellingsbak) is ingeschakeld, het dynamocontrolelampje (rood) ten teken, dat de accu gereed is bij het starten zijn plicht te doen.

- Zodra de motor loopt (zie ook onder "Starten van de motor") en wat meer toeren maakt dan normaal stationair draaien, moet het rode dynamolampje uitgaan, hetgeen beduidt, dat de taak van de accu door de dynamo is overgenomen.

Het witte vrijstandlampje zal uitgaan, wanneer de scooter rijdt, of een der versnellingen is ingeschakeld.

Schema van de elec-
trische installatie II

Model B (met ventilator).

Zie blz. 32/33

Dimschakelaar:

Deze bevindt zich op de linker stuurhelft.

Claxon:

De claxondrukknop bevindt zich opzij van de dimschakelaar.

Gas/voorremhandle:

zoals gebruikelijk rechts op het stuur.

Kickstarter:

het startpedaal bevindt zich aan de linkerzijde van de machine.

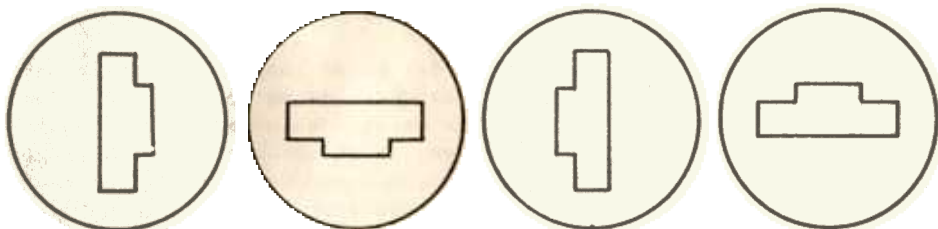
Koppeling: zoals gebruikelijk, links op het stuur met handle. Bij automatisch koppelen d.m.v. het schakelpedaal.

Schakelpedaal: het schakelpedaal is uitgevoerd als hakteenpedaal aan de linkerzijde van de machine.

Achterrem: het achterrempedaal wordt met de rechtervoet bediend.

Stoplicht: door het omlaagdrukken van de voetrem gaat het stoplicht branden; de schakelaar kan worden bijgesteld via het rechter zijdeksel in de beplating.

Benzinekraan: deze bevindt zich in de beplating links naast het voorwiel en wordt door de contactsleutel bediend.



open

licht

reserve

licht

Tankdop: aan de voorzijde achter de koplamp, snelsluiting d.m.v. knevel.

Vlotterpen: voor bediening van de vlotterpen dient de knop door de bovenste luchtspleet in het linker zijdeksel enkele seconden te worden ingedrukt.

Stuurslot: na het openen van het deksel in het voorschild, kan het geheel naar rechts gedraaide stuur via een opening in het balhoofd worden geblokkeerd.

Vervolg: Stuurslot

Bij Model A door het stuurslot met sleutel.

Bij Model B door het indrukken van de platte knop.

Door het stuur voorzichtig iets heen en weer te bewegen kan het stuurslot gemakkelijk worden uitgenomen, resp. de knop weer worden uitgetrokken.

Mengsmering

Bij de LA BOHEME-scooter wordt mengsmering toegepast.

De benzinetank mag slechts gevuld worden met goede benzine die vooraf met een prima kwaliteit olie terdege is vermengd.

Bedenk, dat de betrouwbaarheid en de levensduur van de motor in sterke mate afhankelijk zijn van de juiste olie en de grondige menging met de benzine.

Laat U omtrent de smering vooral adviseren door hen op wie U bij eventuele moeilijkheden een beroep zou doen.

Wilt U zeker zijn van de meest geschikte olie voor de mengsmering van Uw LA BOHEME-scooter gebruik dan:

JAWA-tweetakt olie, gefraiteerd.

Voor het geval U b.v. in het buitenland op andere olie aangewezen zou zijn, gebruik dan uitsluitend normale motorolie, SAE 50 desnoods 40, van een gerenommeerd merk.

Ook deze olie moet grondig met de benzine worden vermengd, alvorens het mengsel in de tank komt.

Een nieuwe motor dient tijdens de inrijperiode iets vetter te worden gesmeerd.

Gedurende de eerste 500 KM moet een mengverhouding van 1 : 16 worden aangehouden (één busje van 2/5 l. JAWA-olie op 6 1/2 l. benzine).

Van 500 tot 2500 km een mengverhouding van 1 : 20 (één busje van 2/5 l. JAWA-olie op 8 l. benzine)

Na de inrijperiode kan worden volstaan met een mengverhouding van 1 : 25 (één busje van 2/5 l. JAWA-olie op 10 l. benzine)

BELANGRIJK:

het gebruik van gereedstaande "tweetaktbrandstof" moet beslist wor-

len ontraden, tenzij U er volkomen zeker van bent, dat de gebruikte olie ook inderdaad in de SAE-groep 50 of 40 valt en deze in de voorgeschreven verhouding is gemengd.

Starten van de motor

- Door het aanzetten van het contact - zie onder "Bedieningsorganen - overtuige men zich allereerst of de "vrijstand" van de versnellingsbak, tussen de 1e en 2e versnelling, is ingeschakeld. Indien het vrijstandlampje brandt, dan zet U het contact nog even af.
- Open de benzinekraan met de contactsleutel, voor de standen opendicht-reserve, zie onder "Bedieningsorganen".
- Bij koude motor de knop in het linker zijdeksel onder het dubbelzadel enige seconden indrukken. Hierdoor wordt de vlotter omlaag gedrukt, waardoor meer brandstof in de carburateur vloeit om de motor gemakkelijk te kunnen starten.
- Draai het gashandle een weinig open.
- Ga links van de machine staan en trap met de bal van de rechtervoet de starter twee à driemaal omlaag (zonder contact!)
- Zet nu het contact aan en trap de starter krachtig omlaag.

Op deze manier zal de koude motor dadelijk aanslaan. Indien de motor warm is, behoeft niet te worden gevlotterd en kan met éénmaal omlaag trappen zonder contact worden volstaan.

Het is verkeerd en het verraadt doorgaans ongevoelendheid indien men de starter uit zijn laagste stand met kracht terug laat springen.

Beter is het om de voet ook tijdens de omhooggaande beweging op het pedaal te houden.

Het inrijden van een nieuwe machine

Dat het inrijden van een nieuwe scooter met de nodige zorg dient te geschieden, is algemeen bekend. Elke rijder neemt zich dan ook voor, zijn machine extra goed in te rijden.

Hierbij moet echter worden opgemerkt, dat extra voorzichtigheid vaak tot teleurstelling heeft geleid. Goed inrijden is n.l. lang niet hetzelfde als zeer langzaam rijden; het laatste is zelfs dikwijls

van nadelige invloed gebleken op de levensduur van diverse onderdelen.

Door de iets vette smering in het begin, zie onder "Mengsmering" bestaat er tijdens het inrijden een grotere kans op vervuiling van de bougie. Daarom is het nuttig, steeds een reserve-bougie van het juiste type mede te voeren.

Rijd zo, dat de motor niet stoot, doch steeds een soepele gang heeft, m.a.w. zorg er dus steeds voor, dat de motor gemakkelijk draait.

Het is raadzaam, de motor - vooral in het begin - niet te zwaar te belasten (b.v. zware duopassagier met bagage).

Vermijd te allen tijde te langzaam rijden in een hoge versnelling; dit is voor de motor funest. Schakel dus vooral tijdig terug naar een lagere versnelling.

Het beste is, in het begin met een steeds wisselende snelheid te rijden en gedurende de eerste 1000 KM de volgende snelheden niet te overschrijden:

<u>0 - 500 KM</u>	<u>500 - 1000 KM</u>
1e versnellin - 15 KM/uur	
2e " - 35 " "	
3e " - 45 " "	
4e " - 55 " "	4e versnelling - 65 KM/uur

Zoals voor de hand ligt, gelden deze snelheden voor normale omstandigheden.

Moet U met een nieuwe machine een traject met zware tegenwind afleggen, laat de motor dan niet in de hoogste versnelling zwoegen, ook al wordt de toegestane snelheid niet overschreden. Schakel in zo'n geval tijdig terug naar een lagere versnelling en rijd overeenkomstig wat langzamer.

Nadat de motor wat soepeler is geworden, mag de snelheid geleidelijk worden opgevoerd. Voordat ca. 2000 KM is afgelegd, vermijde men vol gas rijden.

De scooter is Uw eigendom en het is dus Uw zaak of U ons advies inzake het gebruik van "JAWA-olie" voor de mengsmering al of niet wilt opvolgen. Bedenk echter wel dat wij dit advies slechts in Uw belang geven.

Voor het tijdstip waarop bij een nieuwe machine de olie in de versnellingsbak dient te worden ververs, zie onder "Smering".

Rijden en schakelen

Inschakelen en wegrijden.

- Trek het koppelinghandle geheel in (ontkoppelen).
- Draai het gashandle zóver dicht dat de motor zeer langzaam loopt en schakel de 1e versnelling in, door het geleidelijk geheel omlaagdrukken van het hakpedaal met de linkervoet; daarna het schakelpedaal loslaten.
- Geef nu iets meer gas, zodat de motor wat sneller gaat draaien en laat het koppelinghandle zóver teruggaan (inkoppelen) tot U voelt, dat de machine wil gaan trekken; nu opletten en voorzichtig het koppelinghandle verder loslaten onder gelijktijdig meer gasgeven, zodat de scooter zich rustig en zonder rukken in beweging zet.

Overschakelen.

- Rijdende in de 1e versnelling voert men door meer gasgeven de snelheid op tot ca. 15 KM/uur.
- Draai nu snel het gashandle dicht en ontkoppel vrijwel gelijktijdig, waarna U door neerdrücken van het teenpedaal de 2e versnelling inschakelt; schakelpedaal weer loslaten.
- Laat nu het koppelinghandle weer langzaam los en voer de snelheid op tot ca. 30 KM/uur, om door opnieuw neerdrücken van het teenpedaal de 3e versnelling in te schakelen.
- Bij ca. 45 KM/uur dezelfde handeling herhalen, waarna dus door nogmaals neerdrücken van het teenpedaal de 4e versnelling wordt ingeschakeld.

Na het inkoppelen en gasgeven dient U met een zodanige snelheid te rijden, dat de motor steeds soepel en gemakkelijk loopt.

Het schakelen naar een hogere versnelling noemt men "opschakelen"; naar een lagere versnelling "terugschakelen".

Indien U voor een bocht of een verkeersobstakel snelheid moet verminderen tot beneden 40 KM/uur, dan dient U terug te schakelen naar de 3e versnelling. Loopt de snelheid nog verder terug, dan moet U terugschakelen naar de versnelling, welke met de overgehouden snelheid overeenstemt.

Dit terugschakelen geschiedt door het omlaagdrukken (niet stampen) van het hakpedaal. De overige handelingen zijn als bij het opscha-

kelen, echter met dit verschil, dat het gashandle nu niet geheel wordt gesloten.

Nog beter is het, om na het ontkoppelen en vóór het schakelen iets gas bij te geven en dan weer af te sluiten. Hierdoor krijgt de motor het benodigde aantal toeren.

Het is een verkeerde gewoonte om reeds ver van te voren terug te schakelen. Men schakelt terug om verder te kunnen rijden en dient hiermede dus te wachten tot kort voor het weer optrekken.

Automatisch koppelen.

Nadat U enige rijervaring hebt opgedaan en het juiste moment van schakelen ten opzichte van de rijsnelheid en het toerental van de motor hebt leren aanvoelen, kunt U door de aanwezigheid van de automatische koppelingbediening, eventueel het in trekken van het koppelinghandle beperken tot het inschakelen van de 1e versnelling voor het wegrijden.

Daar bij het neerdrücken van het hak- resp. teenpedaal automatisch ontkoppeld en bij loslaten weer ingekoppeld wordt, is het zaak, niet alleen het neerdrücken, doch ook het loslaten van het hak/teenpedaal vooral geleidelijk te doen verlopen.

Na enige oefening zult U bemerken, dat op deze wijze ook zonder gebruik van de handbediening, feilloos kan worden geschakeld.

Stoppen.

Om te stoppen sluit men het gashandle en trekt het koppelinghandle in, waarna men geleidelijk afremt. Men doet er goed aan, zich vertrouwd te maken, met beide remmen steeds gelijktijdig te gebruiken. Het blokkeren van de wielen moet te allen tijde worden vermeden, daar dan het remeffect minder is, dan wanneer de wielen nog juist blijven draaien.

Schakel tijdens het snelheid verminderen bij ingetrokken koppelinghandle via de 3e en 2e versnelling terug in de 1e versnelling door het hakpedaal telkens rustig naar beneden te drukken, totdat dit stuit en daarna weer los te laten.

Is de scooter geheel tot stilstand gekomen, dan kunt U door de voet op hak- en teenpedaal te plaatsen en het teenpedaal een halve slag naar beneden te drukken, gemakkelijk de vrijstand inschakelen.

Een andere methode bestaat hierin, om na voldoende snelheidsvermindering, vanuit de 2e versnelling het teenpedaal een halve slag naar beneden te drukken en de vrijstand in te schakelen.

Daarna het koppelinghandle loslaten, het contact sleutel afzetten, resp. de contact sleutel uitnemen. Bij langer stilstaan is het gewenst, tevens enzinekraan te sluiten.

Lak- en chroomwerk

Het gladde plaatwerk van de LA BOHEME-scooter vergemakkelijkt het schoonmaken.

Het lak- en chroomwerk van de machine reinigt men het beste zoals bij een auto, met water, spons en zeem.

De delen, welke door stof en olie zijn verontreinigd, b.v. de motor, de wielen en de uitlaten, kunnen het beste worden schoongemaakt met een zachte kwast en benzine, waarin wat olie is gemengd. Op deze wijze verkrijgt men een goede reiniging en heeft men bovendien het voordeel, dat op de weinige moeilijk toegankelijke plaatsen na het verdampen van de benzine steeds wat olie achterblijft en roesten zodoende wordt vermeden.

Zorg ervoor, dat rubberdelen (banden, stuurrubbers enz.) niet met benzine en olie in aanraking komen. Vermijd eveneens, dat tijdens het schoonmaken benzine of water in de remtrommels komt.

Nadat de machine goed droog is, kan het lakwerk met een goede soort lakwas worden behandeld.

Teneinde ook het chroomwerk zo goed mogelijk tegen de weersinvloeden te beschermen, adviseren wij U in Uw eigen belang, het chroomwerk van Uw machine van begin af aan met een goede soort chroompolish te behandelen. De voorkeur verdient een onderhoudsmiddel, dat naast de eventuele roestverwijderende eigenschappen, ook na de behandeling nog geruime tijd een extra bescherming tegen de weersinvloeden biedt.

Smering

De motor.

Zoals reeds eerder is vermeld, wordt de motor zelf gesmeerd door de olie, die vooraf met de benzine is vermengd. Zie onder "Mengsmering".

In Uw eigen belang en dat van Uw machine, wijzen wij U op de noodzaak, zich stipt aan deze aanwijzingen te houden.

De versnellingsbak.

De olie in de versnellingsbak moet steeds op peil worden gehouden en op gezette tijden worden verversd. Het niveau dient niet lager te zijn dan is aangegeven op de zijkant van het linker carterdeksel (schroef uitdraaien). De vulopening bevindt zich op het carterdeksel ter hoogte van de carburateur.

De versnellingsbak moet worden gevuld met ca. 650 cc. motorolie SAE 40.

De aftapstop (zeskant kop) bevindt zich op het laagste punt onder de linker carterhelft.

Bij een nieuwe machine is het raadzaam de olie af te tappen en door nieuwe te vervangen bij KM-stand 500, daarna bij KM-stand 1500 en 4000. Daarna kan worden volstaan met de olie iedere 5000 KM te verversen. Het aftappen gaat bij warme motor uiteraard het gemakkelijkst.

Voor- en achtervering.

Aangezien de schommelarm-voorvork zowel als de zweefarm van het achterwiel tijdens het rijden voortdurend in beweging zijn, dienen de draaipunten regelmatig elke 500 km met de vetspuit te worden doorgesmeerd. De voorvork heeft aan elke zijde van het wiel één smeernippel, terwijl de smeernippel voor de zweefarm van het achterwiel zich aan de rechterzijde van de machine ter hoogte van de uitlaatdemper bevindt. Het ligt voor de hand dat weinig vet op gezette tijden beter is dan veel vet op ongeregelde tijdstippen.

Aangezien bij de voor- en achtervering van de LA BOHEME-scooter gebruik gemaakt wordt van op trek- en druk-belaste rubberblokken beperkt het verdere onderhoud zich slechts tot de periodieke controle van de schokbreker in de voorvork.

Is de werking voldoende dan kan worden volstaan met het verversen van de schokbrekerolie (ca. 50 cc.) na ongeveer 10.000 km. Het een en ander kan het beste door Uw dealer worden verzorgd.

Voor- en achterketting.

De voorketting tussen de motor en de versnellingsbak wordt automatisch door de olie van de versnellingsbak gesmeerd en vraagt dus verder geen onderhoud.

De achterketting welke in een als zweefarm uitgevoerde lichtmetalen kettingkast loopt, moet periodiek worden gesmeerd.

Dit kan geschieden door:

- a. elke 2000 km met een kwast grafietolie
- b. elke 3000 - 5000 km na het afnemen in benzine reinigen en na het drogen in verwarmd kettingvet leggen, laten afdruipe en weer monteren.
- c. elke 3000 - 5000 km volgens de gebruiksaanwijzing met het speciale warmte bestendige en sterk hechtende "Univis" kettingsmeer-middel behandelen.

Zie ook onder "Afnemen en stellen van de achterketting".

Diversen.

Verder verdient het aanbeveling:

1. het asje en smeerviltje van de onderbreker

de KM-tellersnaar
alle bedieningskabels
het schakelpedaal
het voetrempedaal
de voorremhevel
het voorremhandle
het koppelinghandle
het gashandle
het trekstaafje van de stoplichtschakelaar
de middenstandaard
het omklapbare gedeelte van de kickstarter
elke 3000 - 5000 km enige druppels olie te steten geven.

B. het koppelingmechanisme, in het bijzonder de koppelingstelbout en de koppelingpen elke 3000 - 5000 km van nieuw vet te voorzien.

de balhoofdlagers
de wiellagers
bij model B de beide kogellagers van de ventilatoras
na elke 10.000 km te laten controleren, eventueel opnieuw van vet te laten voorzien.

Electrische installatie

De LA BOHEME-scooter is voorzien van een 6 Volt electrische installatie met accu-ontsteking.

De 6-polige gelijkstroomdynamo heeft een vermogen van 45 Watt. Het direct op de krukas gemonteerde anker, draagt tevens de onderbrekernok. De onderbreker zelf is op het dynamohuis gemonteerd, evenals de automatische spanningsregelaar en de condensator. De bobine vindt U onder de beplating achter de motor. De accu is toegankelijk nadat het dubbelzadel is opgeklapt.

Aangezien de bedrijfszekerheid van de machine, mede afhankelijk is van het naar behoren functioneren van de electrische installatie en de ontsteking, moet hieraan enige speciale aandacht worden besteed. Daar dit geheel tot het terrein van de specialist behoort, dient U de complete installatie van tijd tot tijd door Uw JAWA-dealer te laten controleren.

Deze werkzaamheden omvatten o.a.:

- alle kabelansluitingen van het schakelkast/contactsloot, de dynamo, de accu, de bobine, het aansluitblokje, de dimschakelaar, de controlelampjes, de koplamp, de stoplichtschakelaar, het achterlicht en het stoplicht, op vastzitten te controleren;

- schoonhouden van de dynamo, controle van de koolborstels en de collector;

- controle van de onderbrekerpunten en de lichte hoogte (0,35 mm) en

zuiver afstellen van de vóórontsteking op 3,5 mm voor het bovenste dode punt;

- smering van de onderbrekeras en het smeerviltje;

- controle, reinigen van de bougie.

Gaat tijdens het rijden het rode dynamocontrolelampje branden, dan duidt dit op een storing, in welk geval het raadzaam is, zich voor controle tot de dichtstbijzijnde officiële dealer te wenden. Verder verdient het aanbeveling, in de daarvoor bestemde houders achter het deksel in het voorschild, steeds enkele reservelampjes van de juiste waarde en een paar zekeringen (15 Amp.) mede te voeren.

Spanningsregelaar.

De op het dynamohuis gemonteerde automatische spanningsregelaar, is een uiterst gevoelig instrument.

In verband hiermede moet met het afnemen en opzetten van de lichtmetalen dynamodeksel steeds de grootste omzichtigheid worden betracht. Met klem ontraden wij U elke verstelling aan de spanningsregelaar. In Uw eigen belang verzoeken wij U, zelfs ervoor zorg te dragen, dat geen onvakkundige hand in de gelegenheid komt, hieraan te repareren. Slechts Uw JAWA-dealer is het toegestaan, de regelaar te verstellen, indien hij dit nodig oordeelt.

Accu.

Onvoldoende onderhoud van de accu kan tot storing aan de gehele electrische installatie, resp. vernieling van de accu zelf leiden. Het onderhoud is zeer eenvoudig en bestaat, afgezien van het schoonhouden van de polen, alleen uit het handhaven van de juiste vloeistofhoogte, net iets boven de platen.

Laat het niveau tenminste eens per maand door Uw dealer controleren. Voor het bijvullen dient uitsluitend gedistilleerd water te worden gebruikt.

Wanneer de scooter langere tijd buiten gebruik is, moet deze buiten de machine worden opgeladen.

Zorg er bij de montage voor, dat de + pool weer aan massa komt.

Bougie.

Een zeer belangrijk onderdeel van de ontstekingsinstallatie is de bougie.

Aangezien tijdens de inrijperiode slechts met geringe snelheid wordt gereden, is het begrijpelijk, dat de bougie af en toe moet worden gereinigd.

Houdt U zich met het oog daarop, aan de hieronder aanbevolen bougies.

Tijdens de inrijperiode:

Bosch W 175 T 11
Lodge C 14
KLG F 50
of BZ C 70

Na de inrijperiode: normaal/snel rijden, zware belasting:

Bosch W 225 T 11 - W 240 P 11 S
Lodge CC 14 - HH 14
KLG F 70 - F 80
of BZ C 70 - C 70 S

Het is raadzaam, bij het gereedschap steeds een bruikbare reserve-
bougie aanwezig te houden.

Eeneinde beschadiging van de schroefdraad in de lichtmetalen cylin-
derkop te voorkomen, dient het indraaien met de hand zowel als het
vastzetten met de bougiesleutel met beleid te geschieden.

Koplamp.

Door verdraaiing van het kleine schroefje links van de eigenlijke
bevestigingsschroef op de verchromde rand, kan de reflector hoger,
resp. lager worden gesteld.

Aangezien de reflector niet gepoetst kan worden, dient ook bij het
inzetten van een nieuwe duplolaamp elke aanraking met de eigenlijke
spiegel beslist vermeden te worden.

Stoplichtschakelaar.

Deze is rechts van de motor op de beplating gemonteerd en via het
rechter zijdeksel onder het dubbelzadel bereikbaar voor eventuele
verstelling.

Carburateur

De op de LA BOHEME-scooter gemonteerde carburateur is van het zgn.
monobloktype d.w.z. de vlotterkamer en de mengkamer zijn in één ge-
heel verenigd.

Aangezien de carburateur in de fabriek correct is afgesteld, de
sproeier en de gasschuif van de juiste afmeting zijn, kan met het
van tijd tot tijd schoonmaken van de carburateur worden volstaan.
Om de toevoer van de brandstof te verzekeren, dient daarbij vooral
ook het zeefje in de deksel van de vlotterkamer te worden gereinigd.
Voor het doorblazen van de hoofdsproeier kan deze via de vlotterka-
mer met een schroevendraaier voorzichtig worden losgedraaid, zonder
dat de carburateur van de motor genomen behoeft te worden.

Om te voorkomen, dat de motor in het verkeer afslaat, dient de gas-
schuif zó te worden gesteld, dat de motor, bij gesloten gashandle,
normaal blijft draaien.

De schuine stelschroef, rechts van het carburateurhuis, is de aan-
slag voor de gasschuif in de onderste stand. Hiermede wordt dus het
stationair/lopen geregeld.

De stelschroef op de carburateur dient om daarna de speling van de
gaskabel af te stellen.

Eeneinde het teruglopen van het gashandle bij loslaten tijdens het
rijden tegen te gaan, kan het gashandle door een verzonken schroef-
je, zwaarder of lichter worden gesteld.

In verband met de gevaren, als gevolg van een te arme carburateur-
afstelling, moet het experimenteren met de sproeier en de naald-
stand, sterk worden afgeraden.

De juiste afstelling is onder de technische gegevens opgenomen.
Mocht U omtrent de juiste carburateur-afstelling van Uw LA BOHEME-
scooter in twijfel verkeren, raadpleeg dan ook op dit punt Uw JAWA-
dealer.

Het luchtfilter.

Zoals bekend, heeft het luchtfilter tot taak, de door de motor aan-
gezogen lucht, van stof, zand e.d. te zuiveren.

Hiertoe is een zgn. filterelement aangebracht, dat ten behoeve van
de goede werking met olie is bevochtigd, waardoor de stof- en zand-
deeltjes in het filter achterblijven.

Het verdient aanbeveling, het luchtfilter minstens elke 2000-3000
km te reinigen, of zoveel eerder als vervuiling dit wenselijk maakt.
Na het afnemen van het dubbelzadel en de bagageruimte eronder (6st.
vleugelmoeren) kan het deksel van het luchtfilter worden afgenomen,
waardoor het filterelement te bereiken is.

Na het grondig uitspoelen in benzine resp. drogen, moet het filter
opnieuw met olie worden bevochtigd.

Bedenk, dat bij vervuiling van het luchtfilter, ook de toevoer van
lucht naar de motor ernstig kan worden belemmerd. Dit kan oa. vier-
tacten, een hoger verbruik en vervuiling door ontijdige koolaanslag
tot gevolg hebben.

Wordt nagelaten, het filterelement periodiek na grondige reiniging
weer met olie te bevochtigen, dan kunnen stof en zand gemakkelijk
in de motor komen, hetgeen de levensduur van de vitale delen, aan-
zienlijk zal bekorten.

Afstellen van de koppeling.

De kracht van de motor wordt door tussenkomst van de in oliebad
werkende meervoudige platenkoppeling, overgebracht op de versnel-
lingsbak en vandaar via de achterketting op het achterwiel.

Indien van het koppelinghandle, bij automatisch koppelen, van het schakelpedaal geen onoordeelkundig gebruik wordt gemaakt en de afstelling van het bedieningsmechanisme steeds correct is, zal de robuuste koppeling een lange levensduur hebben.

Bedenk, dat door het niet voldoende vrijkomen van de koppeling tijdens het schakelen, ernstige schade aan de versnellingsbak kan worden toegebracht.

Verder is het van belang het normale slippen van de koppeling, tijdens het wegrijden en schakelen, niet langer dan noodzakelijk te laten voortduren.

Indien de koppeling door de een of andere oorzaak onder het rijden langdurig zou gaan slippen, is het in verband met de gevolgen, verbrande koppelingplaten, van het grootste belang de afstelling van het bedieningsmechanisme te laten controleren.

Bij de LA BOHEME-scooter dient dit als volgt te geschieden:

- rechter zijdeksel voorzichtig van de motor afnemen;
- koppelingkabel door losdraaien van de stelbout onderaan model A of wel van de stelmoer aan het stuurhandle, flink wat ruimte geven;
- draai de recht op de koppelingas gerichte stelschroef met zeskan- te kop zoveel in of uit, dat het stalen rolletje van de drukhevel nog juist vrij kan draaien in de holte van de sector der automa- tische koppelingbediening, als het schakelpedaal in rust staat;
- stel vervolgens de koppelingkabel zodanig af, dat het stuurhandle juist 2 à 3 mm speling heeft;
- daarna kan het rechter carterdeksel weer voorzichtig (denk voor- al aan de uiterst gevoelige spanningsregelaar!) worden gemonteerd.

Voor de smering van het bedieningsmechanisme, zie onder "Smering".

Afstellen van de remmen.

De voorrem wordt bijgesteld d.m.v. de vleugelmoer aan de remhevel rechts van het voorwiel.

Bij model B bestaat bovendien de mogelijkheid, de voorremkabel aan het stuurhandle bij te stellen.

Door in het voorremhandle enige vrijslag te houden, hebt U de voor- rem beter onder controle dan bij een te strakke afstelling.

De afstelling van de voetrem geschiedt d.m.v. de kabelstelschroef aan de rechterzijde op het carter ter hoogte van de carburateur, welke bereikbaar is door het rechter zijdeksel in de beplating onder het dubbelzadel.

Bij het afstellen van de remmen dient erop te worden gelet, dat de wielen vrij kunnen blijven draaien.

Zorg ervoor, dat U te allen tijde over het volle remvermogen van Uw machine kunt beschikken.

Afnemen en stellen van de achterketting.

Daar, afgezien van de smering, ook de juiste spanning van grote in- vloed is op de levensduur van de achterketting, verdient het aanbe- veling, deze periodiek te laten controleren.

In verband met de belangrijkheid van de juiste afstelling, niet te slap en vooral niet te strak, kunt U het een en ander beslist beter aan Uw eigen dealer overlaten.

Voor de berijders, die er prijs op stellen, precies te weten hoe de gang van zaken is, hebben wij over dit onderwerp een apart Service- bericht beschikbaar, waarin tevens het afnemen en monteren van de achterketting voor schoonmaken, eventueel vernieuwen is opgenomen.

Wielen en banden.

Zoals reeds eerder is vermeld, zijn de wielen van de LA BOHEME/ scooter van het type met gedeelde velgen, welke onderling d.m.v. zes bouten worden samengehouden, resp. door zes moeren op de ster- vormig geperste spaken zijn bevestigd.

De complete velgen van voor-en achterwiel zijn onderling verwissel- baar.

Hoewel bij het afnemen van de complete velg van het achterwiel kan worden volstaan met het losdraaien van de zes grote moeren, dient bij het voorwiel voor dezelfde bewerking, het complete wiel met naaf uit de vork te worden genomen.

Bij het uitnemen van het complete voorwiel, dient U als volgt te werk te gaan:

- losnemen van de voorremkabel bij het wiel;
- losdraaien van de moer op de vooras (rechtse draad!) en uittrek- ken van de steekas;
- uitnemen van het complete wiel met de remankerplaat.

Bij de montage van het voorwiel dient erop te worden gelet, dat de naaf zuiver recht in de vork komt en de verankering van het remdek- sel weer precies op zijn plaats komt.

Het verdient aanbeveling, alle wielmoeren, evenals de moer op de steekas van het voorwiel, periodiek op vastzitten te controleren. Om het achterwiel op vastzitten te controleren, hetgeen natuurlijk even belangrijk is, dient het bolle sierdekseltje aan de linkerzij- de, voorzichtig met een schroevendraaier te worden verwijderd.

Bij model A bevinden zich hier twee moeren (rechtse draad)
Bij model B bevindt zich hier één, door een plaatje op de achteras
geborgde moer (linkse draad)

Controleer tegelijkertijd de moer op het grote kettingwiel aan de
rechterzijde van de machine.

Deze moer is te bereiken via een plat inspectiedekseltje met veer,
en heeft rechtse draad.

Bij de LA BOHEME, evenals bij andere scooters met gedeelde velgen,
verdient het aanbeveling, de lucht uit de band te laten, alvorens
het eigenlijke wiel af te nemen, resp. tot demontage van de beide
velghelften over te gaan.

Zoals voor de hand ligt, mag de binnenband bij samenvoegen van de
helften, slechts zover worden opgepompt, dat deze net goed rond
staat. De band mag pas na het vastzetten van alle moeren, definitief
op spanning worden gebracht.

Teneinde gelijkmatige slijtage van de voor- en achterband te bevorderen,
is het raadzaam, de banden b.v. na 4000 km, onderling te verwisselen.

Penslotte wijzen wij er met delem op, dat het voor de levensduur van de banden noodzakelijk is dat deze steeds op juiste spanning worden gehouden:

voorband : 1.2 Atm - Lbs 17

achterband: 1.4 Atm - Lbs 20, solo
1.7 Atm - Lbs 26, duo

Bedenk vooral, dat ook bij een splinternieuwe band, enkele kilometers met te geringe spanning, onherroepelijk tot ernstige beschadigingen, resp. breuk van het canvas kunnen leiden.

Controleer de bandenspanning minstens elke week en vóór elke grotere rit!

Het ontkolen.

Het is niet mogelijk hiervoor een vaste km-stand op te geven. Het tijdstip, waarop het ontkolen van het uitlaatsysteem en de motor dient te geschieden, hangt, afgezien van de voor de mengsmering gebruikte olie, n.l. af van de wijze, waarop de scooter wordt bereiden; over veelvuldig korte afstanden, of uitsluitend lange trajecten; op doorgaans hoge of lage snelheid etc.

In verband met de kans op beschadiging van de vitale delen, is het af te raden, het ontkolen van de motor en de uitlaten, zelf uit te voeren.

Enkele raadgevingen.

laat de motor stationair ooit razen! Dit is schadelijk voor het mechanisme.

ermijd het te lang ingetrokken houden van de koppeling, daar hierdoor het bedieningsmechanisme onnodig zal slijten.

probeer nooit de motor te helpen door de koppeling te laten slippen, doch schakel tijdig terug en laat de motor steeds soepel draaien.

renge de motor zo vlug mogelijk op de juiste bedrijfstemperatuur en ermijd korte ritten, daar de temperatuur van de motor in die gevallen te laag blijft, hetgeen de slijtage in de vorm van een chemische aantasting van de metalen (corrosie) in de hand werkt.

vooral in verband hiermede adviseren wij U, ook na de inrijperiode voor de mengsmering uitsluitend gefraiteerde JAWA-tweetact-olie te gebruiken.

Wocht U aangewezen zijn op andere olie, b.v. in het buitenland, gebruik dan uitsluitend normale motorolie SAE-50, desnoods 40, van een bekend merk.

houd het voor gewoonte de motor als volgt af te zetten:

Geef de motor eerst flink wat gas (niet razen!) en zet bij geopende gasschuif het contact af. U bereikt hierdoor, dat de motor a.h.w. schoongespoeld wordt en de verbrandingsresten, waaronder de bij de verbranding vrijkomende waterdamp, via de uitlaten zoveel mogelijk worden uitgedreven. Het ligt voor de hand, dat dit vooral bij een nog niet door en door warme motor erg belangrijk is.

Zet Uw machine " weg, resp. vermijd zoveel mogelijk dat de rit voor een langer tijd wordt onderbroken, vóórdat de motor kans heeft gehad behoeft op temperatuur te komen.

Een machine, die de winterstalling ingaat, dient op de laatste rit beslist gelegenheid te krijgen, door en door warm te worden.

Uit het bovenstaande kunt U tevens opmaken, dat het funest is om een motor, die op stal staat b.v. gedurende de winter, af en toe eens te laten proefdraaien.

Zou U gedurende de rustperiode voor de motor nog iets willen ondernemen, beperk dit dan tot af en toe in het bougiegat wat verse olie te spuiten en de motor eens met de starter rond te draaien.

Tijdens de winterstalling is het van groot belang, dat de accu goed

geladen wordt gehouden. Het beste is, de accu uit de machine te nemen en van een label met Uw naam en adres voorzien, aan Uw eigen dealer of een laadrichting in bewaring te geven. Polen goed schoonhouden en met vaseline invetten. Denk er bij de montage aan, dat de + pool weer aan de massa komt!

Zorg dat Uw machine tijdig voor het begin van Uw vakantie in alle opzichten in uitstekende conditie verkeert. Laat daarbij niets aan het toeval over. Controleer vooral ook de banden op eventuele beschadigingen. Mocht U nog niet tot de aanschaffing van een reserve wiel kunnen besluiten, neem dan in ieder geval een goed verpakte losse binnenband mede.

Van de verdere reservegedelen, welke iedere vakantieganger bij zich dient te hebben, noemen wij o.a. enkele zekeringen, een duploolamp, een achterlicht- en stoplampje, minstens twee bougies, waarvan een met een hogere warmtegraad dan normaal, een complete verbindings-schakel voor de achterketting, enkele passende Schroefnippels voor reparatie van de bedieningskabels, een binnenventiel met extra stofdopje, enkele boutjes met moeren en veerringen en enige wielbouten met moeren.

Voor berijders van de LA BOHEME model B (met ventilator) wijzen wij op het nut van een reserve ventilatorriem 8 x 560 mm.

Bedenk, dat de verkeersveiligheid eist, dat U zich als bestuurder van een motorvoertuig te allen tijde van Uw verantwoordelijkheid bewust bent.

Geef Uw scooter ook na de uitvoering van de vier gratis onderhouds-beurten, waar U volgens te bij Uw machine behorende Service-polis recht op heeft, regelmatig aan Uw dealer ter controle.

Zorg dus dat Uw machine steeds in tip top conditie verkeert.

Rijd niet door met iets dat U hindert, of als U een verdacht geluid hoort, alvorens de oorzaak te hebben opgespoord en bedenkt dat periodiek onderhoud de beste talisman tegen pech onderweg is.

Door de voortschrijdende techniek zijn constructie- en/of type-wijzigingen te allen tijde voorbehouden.

S m e e r t a b e l		Voor smering van de motor, zie onder "Mengsmering"		Arfstand in KM's:
olie SAB-40	draaipunt zweefarm/lichtmetalen achterkettinkast	olie versnellingsbak/koppelinghuis	schommelarmvoervering	elke 500 KM
olie SAB-40 ca 650 cc	met vetspuit	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	elke 3000 - 5000 KM
na demontage	met vetspuit	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	elke 10.000 KM
na demontage	met vetspuit	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	elke 10.000 KM
na demontage	met vetspuit	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	elke 10.000 KM
(alleen door ort. JAWA- dealer laten uitvoeren)	met vetspuit	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	olie versnellingsbak draaipunt onderbreker/smeerviltje koppelingmechanisme, - stelbout, - pen KM-tellersnaar alle bedieningskabels schakel- en voertempedaal voorumhewel voorum-en koppelinghandle gashandle trekstaafje stoplichtschakelaar middelenstandaard omklapbaar gedeelte van kickstarter achterketting	elke 10.000 KM

hema van de electric
hakeleer rechts op i
installatie Mode
instrumentenbor

coplamf

ntactslot/hc fda:

H - ac

d:

lian

top >htschakeleer

lelampje dynam

andlamf

ellerlampje

