

JLO

Gebruiksaanwijzing

JLO-Motor G 50

GEBRUIKSAANWIJZING

voor de

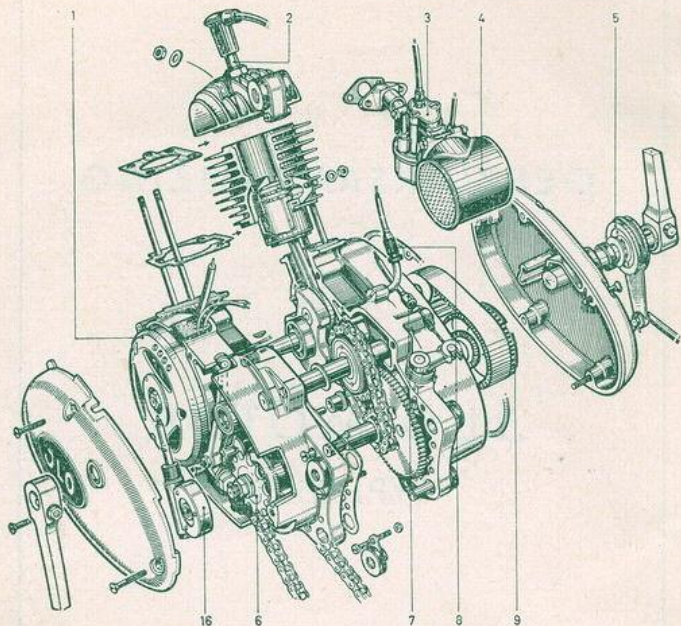
JLO-MOTOR

TYPE G 50

JLO WERKE G.M.B.H.

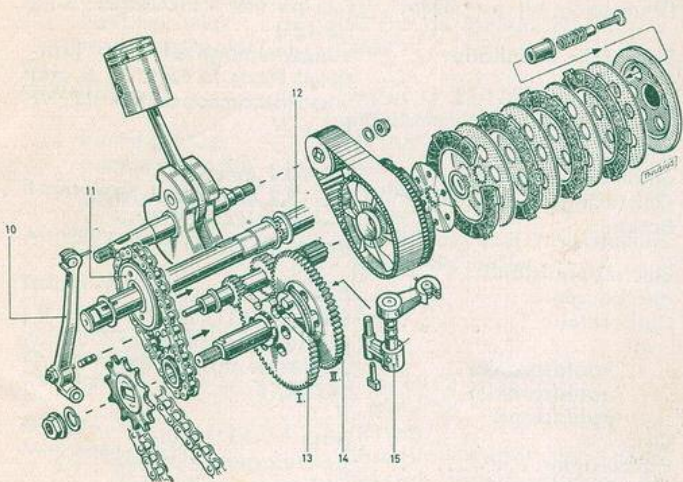
PINNEBERG / HAMBURG

DUITSLAND



Een blik in de Motor G 50

- 1 = Vliegwiel-magneet ontsteking
- 2 = Bougie
- 3 = Carburateur
- 4 = Luchtfilter
- 5 = Remhevel met vrijloop
- 6 = Kettingwiel
- 7 = Stelschroef voor schakel-afstelling
- 8 = Stelschroef voor koppelings-Bowdenkabel
- 9 = Koppeling



- 10 = Koppelings-hefboom
 11 = Vrijloop voor trapas
 12 = Trapas
 13 = Tandwiel, eerste versnelling
 14 = Tandwiel, tweede versnelling
 15 = Schakelhefboom
 16 = K. M.-leller-aandrijving
 (kan desgewenst ingebouwd worden)

Technische gegevens

Slag:	43 mm
Boring:	38 mm
Cylinderinhoud:	49 ccm
Vermogen bij n = 5250:	1.7 pk
(Vermogen bij n = 4000:	1.25 pk met Carburateur Bing 1/8/13*)
Electrische installatie:	vliegwielmagneet met licht- spool Noris ELZJ 17/11 R met wisselstroomcapaciteit 17 W bij 6 V
Afstand der onderbrekerpunten:	0.3—0.4 mm
Ontstekingsmoment:	2.3—2.7 mm voor b. d. p.
Bougie:	Beru 240/14 u 2 S of Bosch W 190 M 11 S
Electrodenafstand der bougie:	0.4—0.5 mm
Carburateur	Bing 1/8/13*) met aanzuiggeruisdemper 50 (na de inrijtijd 48) 1494/2,15 II
hoofdsproeier	
naaldsproeier	
naaldstand	
Of:	Bing 1/9/13*) met
Carburateur	aanzuiggeruisdemper 54 (na de inrijtijd 52) 45—111/2,17 II
hoofdsproeier	
naaldsproeier	
naaldstand	
Of:	Bing 1/12/41 met
Carburateur	natteluchtfILTER 58 (na de inrijtijd 56) 553/2,15 II
hoofdsproeier	
naaldsproeier	
naaldstand	
Of:	Bing 1/12/50 met
Carburateur	aanzuiggeruisdemper 56 (na de inrijtijd 54) 1494/2,17 II
hoofdsproeier	
naaldsproeier	
naaldstand	
Of:	Bing 1/12/80 met
Carburateur:	aanzuiggeruisdemper

Hoofdsproeier:	56 (na de inrijtijd 54)
Naaldsproeier:	1494/2,12
Naaldstand:	II
Of:	
Carburateur	Pallas G 12/134 met
aanzuiggeruisdemper	GD 804/2
hoofdsproeier	52 (na de inrijtijd 50)
remluchtsproeier	3409
Of:	
Carburateur	Pallas G 12/1162 met
hoofdsproeier	natteluchtfilter
remluchtsproeier	60 (na de inrijtijd 57)
Koppeling:	3407
Aandrijving:	koppeling met meerdere la- mellen
	aandrijving met 2 versnellin- gen in de motor
Totale reductie	
1 e versnelling:	11,32 : 1
(motor-kettingwiel)	
2e versnelling:	6,77 : 1
Kettingwiel:	$z = 11,12$ of 13
	$t = 1/2'' \times 3/16''$
Rol-Ø:	7.8 mm
Motorsmering:	Brandstofmengsel van goed bekend staande benzine en olie SAE 40 — 50 met anti- corrosie-middel voor tweetakt- motoren
Mengverhouding:	Gedurende de inrijtijd 20 : 1 (ca. 1000 km)
	Na de inrijtijd 25 : 1
Smearing van de versnellingsbak:	uitsluitend motorolie SHELL X-100 SAE 20, of SHELL DENTAX 80, of MOBIL OIL ARCTIC hoeveelheid ca 250 ccm
	DUS GEEN CARTEROLIE MOBIL OIL C 80!!

Veranderingen voorbehouden!

Algemeen

De JLO-motor G 50 is een motor met hoge prestaties, die volgens de nieuwste fabricage-methoden, van het beste materiaal, met grote precisie gebouwd werd. Deze tweetakt-motor is door zijn eenvoudige werking en het geringe aantal glijdende en beweeglijke delen ongecompliceerd, **robust en economisch**. Behoeft slechts weinig onderhoud, doch het is beslist noodzakelijk dat de in deze gebruiksaanwijzing aangegeven richtlijnen over de bediening, het onderhoud en de verzorging, zorgvuldig opgevolgd worden.

Het is derhalve aan te bevelen **voor** het in bedrijf nemen van de motor, deze gebruiksaanwijzing zorgvuldig door te lezen en ook op te volgen. Daardoor voorkomt men ergernis en onnodige kosten.

De motor heeft een gemengde smering d. w. z. de smeerolie wordt met de benzine gemengd. De olie komt samen met de benzine in de motor, zet zich in druppeltjes vast op de aandrijfdelen en smeert op deze wijze de motor voldoende. Niet iedere smeerolie is geschikt. De smeerolie moet naast een eerste klas smeerkwaliteit ook nog de eigenschap hebben, de motordelen voldoende tegen corrosie (chemische aantasting van het metaal) te beschermen. Bij het verbrandingsproces vormt zich in de cylinder kooldioxyde, dat zich als koolzuur in het bijzonder vastzet op de koude cylinderwand en dat bij het gebruik van ongeschikte motorolie de inwendige motordelen aantast. Ook de krukaslagers lopen gevaar door corrosie aangetast te worden.

Daarom is het belangrijk en voor de levensduur van de motor van grote betekenis de motor niet te lang stationnair of met lage toerentallen te laten draaien, maar vlug op bedrijfstemperatuur te brengen en slechts goed bekend staande benzine en smeerolie SAE 40—50 met anti-corrosiemiddel voor tweetakt-motoren te gebruiken.

Gebruiksaanwijzing

Alvorens te gaan rijden:

Voor het ingebruiknemen van de nieuwe motor controleren of de luchtfilter aan de carburateur met olie bevochtigd is. Anders de luchtfilter in benzine uitwassen, droog schud- den en met motor-olie bevochtigen.

Smeeroliestand in de versnellingsbak controleren.

Met benzine-oliemengsel vullen.

Het smeren van de motor geschiedt door het benzine-olie- mengsel. Goed bekend staande benzine en motorolie SAE 40—50 met anti-corrosiemiddel voor twee-takt-motoren in een schone bus goed mengen en door een trechter met een fijne zeef in de tank gieten.

Mengverhouding: Gedurende de inrijtijd 20 : 1
(tot ca 1000 km)
Na de inrijtijd 25 : 1

Het starten:

Brandstofkraan openen.

Vlotter van de carburateur indrukken totdat de brandstof overloopt.

Choke in de winter sluiten; anders openlaten of gedeel- telijk sluiten opdat de motor niet „verdrinkt”.

Met gashandle een weinig gas geven.

Motor starten en langzaam beginnen te rijden

- a. Stilstaande in de vrijloop door het neerdrukken van een pedaal. Na het aanslaan van de motor koppeling intrekken, 1e versnelling inschakelen en koppeling onder gelijktijdig gasgeven langzaam (**niet plotseling**) loslaten.

b) De bromfiets als een gewone fiets met de pedalen bij ingeschakelde 1e versnelling enkele meters rijden. Dan koppeling onder gelijktijdig gasgeven langzaam loslaten. Motor slaat aan.

Choke langzaam geheel openen en snelheid door middel van een gashandle regelen.

Indien de motor niet meteen aanslaat dan het gasdraaihandvat een weinig heen en weer draaien. Slaat de motor meteen weer af, dan nog eens vlotteren.

Schakelen:

De motor moet altijd in die versnelling gereden worden, die in overeenstemming is met zijn belasting. Bij het wegrijden en bij het nemen van hellingen moet de 1e versnelling worden ingeschakeld. Heeft de bromfiets na het inrijden op de vlakke weg in de 1e versnelling een snelheid van ca 16—18 km bereikt, dan moet de 2e versnelling worden ingeschakeld. Dat gaat als volgt:

Gas terugnemen (gas als bij stationnair draaien) en
Koppeling intrekken
2e versnelling inschakelen
Koppeling langzaam loslaten en tegelijkertijd
langzaam gas geven, tot de gewenste snelheid bereikt is.

Bij het rijden van hellingen volgend op een vlakke weg tijdig in de 1e versnelling terugschakelen, opdat de motor niet overbelast wordt en begint te stoten. De motor moet altijd met een „snorrend” geluid, dus niet met lage toerentallen rijden.

Bij het terugschakelen van de 2e in de 1e versnelling

Gas terugnemen en
Koppeling intrekken
1e versnelling inschakelen
koppeling langzaam loslaten en tegelijkertijd
weer gasgeven.

Het rijden:

De motor moet stevig gereden worden d. w. z. men moet de motor **niet** met lage toerentallen, vooral in de 2e versnelling belast, laten lopen. De motor loopt dan niet mooi, rijdt onregelmatig en met schokken. Een dergelijke manier van rijden schaadt niet alleen de motor, maar ook alle delen der overbrenging, zoals koppeling, aandrijving en ketting.

Snelheid alleen met de gashandle regelen, **nooit** door een half ingetrokken dus slippende koppeling, omdat de koppeling daardoor vroegtijdig verslijt.

Wanneer men een lange tijd snel rijdt, raden wij aan, de motor niet voortdurend volgas te rijden, maar af en toe eens wat gas terug te nemen, het zogenaamde spelen.

Bij kortstondig stilstaan in het stadsverkeer moet voor het definitieve afremmen de koppeling ingetrokken worden en na het tot stilstand komen schakelt men de 1e versnelling in. Bij het wegrijden de koppeling langzaam loslaten en gelijktijdig gas geven.

Bij bergafwaartsrijden mag niet in de vrijloop geschakeld worden. Een der versnellingen moet ingeschakeld blijven.

Achteruitduwen van de bromfiets met ingeschakelde versnelling is niet mogelijk, daar dan automatisch de vrijloop van de rem in werking wordt gesteld. Voordat men achteruit duwt altijd de motor in de vrijloop brengen.

Inrijtijd:

Om een lange levensduur van de motor te bereiken raden wij aan tijdens de eerste ca 1000 km het gedurende langere tijd met volgas rijden te vermijden en wisselend met halfgas en volgas te rijden, teneinde de motor en aandrijfdelen beter in te laten lopen. Gedurende deze tijd moet men een benzine-oliemengsel in een verhouding van 20:1 worden gereden **en mag de door de fabriek voorgeschreven carburateurinstelling niet veranderd worden.**

Na de inrijtijd, waarin de motor met de voor deze tijd voorgeschreven hoofdsproeier met volgas gereden worden kan, moet, om een lager brandstofverbruik te bereiken, de hoofdsproeier in de carburateur (Bing of Pallas) tegen de losse medegeleverde kleinere hoofdsproeier verwisseld worden. De motor moet nu met een benzine-oliemengsel in een verhouding van 25 : 1 gereden worden.

Stoppen:

1. Gas afsluiten
2. Ontkoppelen en motor in de vrijloop brengen;
3. Kortsluitknop indrukken;
4. **Benzinekraan sluiten.** (altijd gesloten houden, als de bromfiets niet gebruikt wordt).

Onderhoud van der motor

Wanneer U Uw motor met verstand behandelt en met zorg gebruikt, zoveel te meer plezier zult U ervan hebben. Daarom is het belangrijk de volgende aanwijzingen op te volgen.

Altijd goed bekend staande benzine en olie SAE 40—50 met anti-corrosiemiddel voor tweetakt-motoren gebruiken. De voorgeschreven mengverhouding aanhouden.

Motor steeds stof- en vuilvrij houden, waardoor des te gemakkelijker kleine stringen te her kennen zijn, die dan snel verholpen kunnen worden. Vuile koelribben van de cylinder en van de cylinderkop kunnen oververhitting van de motor veroorzaken.

Alle van buiten te bereiken schroeven en moeren moeten van tijd tot tijd bij warme motor op vastzitten gecontroleerd worden. De moeren van de cylinderkop niet vergeten.

Bij de reiniging kan men de bromfiets rustig op zijn kant leggen, doch niet zoals bij een fiets, op zijn kop zetten, daar dan benzine uit de tank, carburateur, en smeerolie (uit de zich onder de carburateur bevindende ont-luchttingsleuf) vloeien kan.

De smering van de versnellingsbak geschiedt met:

motorolie SHELL X-100 SAE 20,
of SHELL DENTAX 80,
of MOBIL OIL ARCTIC

DUS GEEN CARTEROLIE MOBIL OIL C 80!

De hoeveelheid bedraagt 250 ccm. De olie in die versnellingsbak moet als volgt vernieuwd worden:

1e verversing na ca 200 km

2e verversing na ca 1000 km en dan regelmatig iedere 3000 km.

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

De zich aan de voorkant rechts bevindende oliecontroleschroef en de olieaftap- en olievulschroef moeten vóór het uitschroeven zorgvuldig met een penseel en benzine worden gereinigd. Daarna wordt de olieaftapschroef aan de onderkant van het carter los geschroefd en de olie geheel afgetapt. Hierop moet de olieaftapschroef wederom ingeschroefd worden en de aan de bovenkant van het carter zich bevindende olievulschroef verwijderd worden. Daarna door middel van een trechter door de olievulopening 250 ccm motorolie (zie boven) vullen. Bij de eerste olieerversing moet het carter — alvorens dit opnieuw gevuld wordt — met een mengsel olie en benzine in den verhouding 1:1 zorgvuldig gespoeld worden. Regelmatig moet na ongeveer 1000 km de oliestand in het carter gecontroleerd worden en, indien noodzakelijk, motorolie bijgevoerd worden.

Bowdenkabels, bedieningshandles en gashandles steeds lichtbeweeglijk houden en dus regelmatig smeren. Bij het smeren van de bowdenkabels enige druppels olie in de voorste bovenste opening van de beschermkabel laten druppelen en de handle zolang heen en weer bewegen, totdat aan het onderste eind de smeerolie zichtbaar wordt.

Ketting:

De ketting mag niet te slap noch te strak gespannen zijn. Zij wordt anders te sterk belast. Bovendien gaat door te grote wrijving veel vermogen verloren. De speling moet bij het samenknijpen ongeveer 5 mm naar boven en naar beneden bedragen.

Glimmende rollen of roestplekjes mogen niet voorkomen. Van tijd tot tijd ketting afnemen en in benzine schoonspelen. Daarna in vloeibaar, warm kettingsmeervet dompelen en laten uitdruipe. Bij het wederom opleggen der ketting de zekering voor het kettingslot zodanig plaatsen, dat deze naar buiten ligt en met het gesloten eind in de looprichting der ketting wijst.

Koppeling en schakeling:

Door het rekken der kabels kan in de loop der tijd de afstelling van koppeling en schakeling veranderen. De speling bij de koppelingshandle moet ca 2 mm, voor de koppelingshefboom aan de motor ca. 5 mm bedragen. Aan de koppelingshandle kan de speling door de klemnippel aan de stelschroef op het carter nagesteld worden. De koppelingsdrukhandle wordt na afnemen van de linker carterdeksel door de stelschroef nagesteld. Wanneer de schakeling ontsteld is bemerkt men dit door een ratelen in de vrijloopstand. Dit kan verholpen worden door het bijstellen van de betr. stelschroef op het carter. Bovendien kan de hevel zelf ook nog versteld worden. Deze is goed afgesteld, wanneer hij rechthoekig staat ten opzichte van de lengterichting van de motor. Gemakkelijk te bedienen goed gloliede bowdenkabels voorkomen pech met de koppeling en schakeling.

Carburateur:

Het is belangrijk, dat het vlotterhuis van de carburateur altijd loodrecht- en vastzit. **De door de fabriek voorgeschreven carburateurinstelling mag gedurende de inrijtijd niet veranderd worden.** Na de inrijtijd kan teneinde een zuiniger brandstofverbruik te verkrijgen, de hoofdsproeier tegen een los medegeleverde kleinere hoofdsproeier omgeruild worden. (Zie ook onder „Inrijtijd“).

Verder moet men het speciale voorschrift voor de carburateur opvolgen.

Luchtfilter van de carburateur:

Straat- en ander vuil zijn schadelijk voor de aandrijfdelen van de motor en worden door het luchtfilter vastgehouden. Een vervuilde filter kan deze taak niet verrichten en is dan dikwijls de oorzaak van verhoogde slijtage en brandstofverbruik. Derhalve moet het luchtfilter regelmatig na 500 km in benzine gereinigd worden, daarna drooggeschud en met smeerolie bevochtigd worden.

Ontsteking:

Wij bevelen voor de motor bougie Beru 240/14 u 2 S of Bosch W 190 M 11 S met electrodenafstand 0,4—0,5 mm aan. De afstand der onderbrekercontacten moet 0,3—0,4 mm bedragen. Ter contrôle van de afstand der onderbrekerpunten moet na het afnemen der linker pedaal het carterdeksel afgenomen worden. De ontsteking is goed afgesteld, wanneer bij de zuigerafstand 2,3—2,7 mm voor het b. d. p. de onderbrekerpunten opengaan, of de vonk aan de bougie overspringt. De bougie moet altijd droog en lichtbruin van kleur zijn.

Contrôle van de elektrische installatie kan het beste bij de Noris-dienst plaats vinden. Een niet-vakkundige behandeling kan zeer gemakkelijk schade veroorzaken. Men leze het speciale voorschrift voor de elektrische installatie na.

Uitlaatgeluiddemper:

Een verstopping van de uitlaat heeft tot gevolg, dat de uitlaatgassen niet snel genoeg kunnen ontsnappen. Door het opstuwen van de gassen in de uitlaat wordt de motor te warm. Het vermogen van de motor vermindert, terwijl het brandstofverbruik toeneemt. Het is gewenst, dat na de eerste 2000 km en later regelmatig, iedere 2500 km en in ieder geval, zodra de motor aan vermogen verliest, de geluiddemper van kool- en andere aanslag te ontdoen. Het beste geschiedt dit door de JLO-dienst of door een goede reparatiewerkplaats. Tegelijkertijd kunnen dan de zuigerkop, de in- en uitlaatopening in de cilinder en de verbrandingsruimte in de cilinderkop ontkoold worden.

Het bewaren van de motor:

Voor het geval, dat de motor enige weken of maanden buiten gebruik gesteld wordt, bevelen wij, ter voorkoming van corrosieschade binnen in de motor, aan, de motor met gesloten benzinekraan uit te rijden en kort voor het stoppen door de aanzuigopening (filter van te voren afnemen) ongeveer 10 ccm anti-corrosie-olie in te spuiten. Daarna de bougie uitschroeven, door de opening voor de bougie ongeveer 5 ccm anti-corrosie-olie in de cilinder laten lopen en daarbij de motor, ter verkrijging van een betere verdeling der olie, langzaam doordraaien.

Wij bevelen hiervoor de anti-corrosie-olie aan, zoals die door de goed bekend staande oliefabrikanten speciaal voor de inwendige conservering van de motoren aangeboden wordt.

Bougie weer inschroeven.

Voorts moet de carburateurschuif heel licht met een zuurvrije vaseline ingevet worden. Alle buitendelen van de motor, die niet door lak beschermd worden moeten met een conserveringsmiddel behandeld worden. Gedurende de vochtige, koude wintermaanden moet de bromfiets ter voorkoming van corrosieschade zoveel mogelijk in een droge, gesloten ruimte gestald worden.

Practische wenken voor het onderhoud van de motor

Als U Uw JLO-motor type G 50 goed behandelt en verzorgt zal deze altijd voor U klaar staan en steeds betrouwbaar zijn. Voor het onderhoud van de motor kunt U zich het beste wenden tot de handelaar van wie U de bromfiets gekocht heeft of de naastbijzijnde JLO-dienst. U hebt dan de garantie, dat Uw motor door een vakman verzorgd wordt en U kunt dus op een lange levensduur rekenen.

Onderhoudsschema

1. Na aankoop.

- Luchtfilter inoliën;
- Oliestand in de versnellingsbak controleren;
- Motor starten;
- Vrijloop instellen;
- Koppelings- en schakelinstelling controleren;
- Electrische installatie controleren;
- Controleren of alle schroeven en moeren aangedraaid zijn;
- Proefrijden.

2. Na 200 kilometer.

- Proefrijden;
- De olie in de versnellingsbak moet vernieuwd worden;
- Luchtfilter reinigen en inoliën;
- Koppeling controleren en eventueel nastellen;
- Carburateur reinigen en controleren;
- Electrische installatie controleren;
- Schroeven en moeren aantrekken;
- Proefrijden.

3. Na 1000 kilometer.

- Proefrijden;
- Luchtfilter reinigen en inoliën;
- De olie in de versnellingsbak moet vernieuwd worden;
- Koppeling controleren en eventueel nastellen;

Carburateur, brandstoftank en leiding reinigen, vrijloop controleren, hoofdsproeier kan tegen kleinere omgewisseld worden;
Electrische installatie controleren;
Schroeven en moeren vast zetten;
Proefrijden.

4. **Na 2000 km.**

Proefrijden;
Uitlaat, cylinder, cylinderkop en zuigers van kool-aanslag ontdoen;
Koppeling en schakeling controleren eventueel nastellen;
Carburateur reinigen (instelling controleren);
Luchtfilter reinigen en inoliën;
Onderbrekercontactafstand, ontstekingsstijdstip en electrische installatie controleren, eventueel nastellen;
Schroeven en moeren vast zetten;
Proefrijden.

Het opheffen van motorstoringen

Bij een regelmatig onderhoud en een goede verzorging komen motorstoringen nauwelijks voor. Het kan echter gebeuren, dat de motor niet aanslaat of stil blijft staan. Wij geven U derhalve enige wenken, zodat U eventuele storingen vinden en opheffen kunt.

Dikwijls betreft het een **gebrek aan brandstof** op grond van het feit, dat er geen brandstof in de tank is, de benzinekraan gesloten is, de ontluchting verstopt is, de tank brandstofleiding of de carburateur vervuild zijn.

De storing wordt opgeheven, wanneer de tank met een benzine-oliemengsel in goede verhouding gevuld is, de benzinekraan geopend wordt of het luchtgaatje in het tankdeksel schoongemaakt wordt. Bij het reinigen van de benzinekraan en de carburateur dienen ook de zeefjes gereinigd te worden. De sproeier in de carburateur, waarvan verstopping (vuildeeltjes) absoluut stilstand van de motor veroorzaakt, steeds alleen met benzine reinigen, de sproeieropening doorblazen en met een varkens- of paardenhaar borstel doorprikken.

Nooit een ijzerdraad gebruiken, die de sproeier beschadigt of vergroot. (Zie de speciale voorschriften voor de carburateur).

Ook kan dikwijls een **te grote toevoer van brandstof** veroorzaken, dat de motor niet aanslaat. De motor heeft dan door te veel vlotteren van de carburateur of door de gesloten chokeklep te veel brandstof gekregen. Men merkt dit aan de natte bougie. Choke geheel openen en motor met geopende gashandle enkele malen doordraaien totdat deze aanslaat.

Storingen in de ontsteking, ontstaan het meest aan de bougie. De bougie ter controle uitschroeven en met gesloten kabel zo op de motor leggen, dat het metalen

lichaam goed contact maakt. Springt er tussen de elektroden geen vonk over, dan is de bougie vuil. De bougie moet altijd droog en schoon zijn. De elektrodenafstand moet 0.4—0.5 mm bedragen. Bij een grotere afstand kan de buitenelectrode bijgebogen worden. Voor de reiniging een draadborstel gebruiken. Beschadigde bougies vernieuwen.

Ontstekingsstoringen bij de onderbreker waarvan de contactafstand 0.3—0.4 mm bedragen moet, komen niet zo vaak voor. Ter contrôle moet na het afnemen der linker pedaal het carterdeksel afgenomen worden. Voor nadere bijzonderheden, zie bijliggende beschrijving van de Noris vliegwielmagneetontsteking.

Over het **afstellen schakeling en koppeling** vindt U voorschriften in deze handleiding. Wij raden U derhalve aan deze handleiding dikwijls te bestuderen, daar U dan storingen en onnodige kosten vermijdt.

U weet nu het belangrijkste over de motor van Uw bromfiets en kunt dus welgemoed voor Uw eerste ritje starten. Wij wensen U een goede reis.

JLO WERKE

G. M. B. H.

PINNEBERG

BEJHAMBURG

Originele JLO-Onderdelen

geven U de nodige zekerheid en waarborgen een storing-vrij functioneren van de motor. Aanspraak op garantie bestaat slechts bij gebruik van originele JLO-onderdelen.

JLO-SERVICE

Daar, waar U het bord

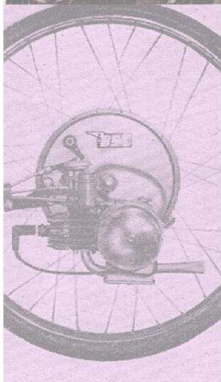


ziet, wordt U vakkundig, door in de fabriek opgeleide vakmensen, geholpen en van advies voorzien. Onderdelen, ruil-onderdelen en ruil-motoren ontvangt U aldaar uit voorraad.

Gedrukt in Duitsland

JLO WERKE G.M.B.H. PINNEBERG/HAMBURG — DUISLAND

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk