



FICHTEL & SACHS AG
SCHWEINFURT

620110

SACHS 50
TYPE **SAXONETTE**
INSTRUCTIEBOEKJE Nr. 311.2/H

SACHS-MOTOR....



....SACHS-OLIE

blauwe bussen van 1 liter voor de mengsmering
 zilveren busjes van 200 cc speciale
SAXONETTE-olie alleen voor het
 carter van de **SAXONETTE**

WAARSCHUWING:

SACHS-olie is alleen echt met de gestileerde



Inhoud

Technische gegevens	2
Bedrijfsklaarmaken van de motor	3
Olie en benzine	3
Aanwijzingen voor de eerste rit	3
Bedieningsorganen	4
Starten van de motor	5
Wegrijden	6
Snelheid verminderen	6
Het afdalen van hellingen	7
Stoppen	7
Het afzetten van de motor	7
Enkele nuttige wenken	7
Het inrijden	7
Olie en smeermiddelen	8
Motor	8
Overbrenging	9
Ketting naar het achterwiel	10
Bowdenkabels	10
Onderhoud	11
Luchtfilter	11
Carburateur en sproeier	12
Het ontkolen van de motor	13
Bougie	16
Elektrische installatie	16
Het afstellen van de decompressor en automatische koppeling	19
Het afstellen van de carburateur	20
Motorstoringen en hoe deze te verhelpen	21

Technische gegevens

Motor

Type:	SACHS 50, type Saxonette
Spoeling:	tweetakt-omkeerspoeling
Boring:	38 mm Ø
Slag:	42 mm
Cilinderinhoud:	47 cc
Draairichting:	linksom (op vliegwielzijde gezien)
Koeling:	luchtkoeling
Motorvermogen:	1,8 PK

Ontsteking

Ontstekingsinrichting:	BOSCH-vliegwielmagneetontsteking LM/URB 1/116/17 L 4 (6/1)
Voorontsteking:	2-2,5 mm voor het bovenste dode punt
Onderbrekerafstand:	0,35 — 0,45 mm
Poolschoenafstand:	8-12 mm
Bougie:	BOSCH W 190 M 11 S

Carburateur

Type:	BING-gasschuifcarburateur met aanzuig-geruisdemper, startinrichting en nat luchtfilter
Carburateur-Nr. (BING):	1/12/133
Doorlaat van carburateur:	12 mm
Afstelling:	Sproeier 62 Naaldsproeier 1517 Naaldstand 2e groef van boven
Koppeling:	Centrifugaalkoppeling
Overbrenging naar achterwiel:	Rollenketting $\frac{1}{2} \times 3/16"$, rollendiameter 7,8 mm
Aandrijfkettingwiel:	13-tands bij 23"-banden

Kettingwiel op
achternaaf:
Totale overbrenging:
Smering:

22-tands bij 23"-banden
16,4 : 1
motor: mengsmering 1 : 25
(SACHS-olie)
overbrenging in motor: 200 cc
carterolie
(Speciale Saxonette-olie)

Bedrijfsklaarmaken van de motor

Iedere SACHS-motor wordt in de fabriek getest en draait enige tijd op de proefbank. Uw motor is dus bedrijfsklaar. Controleer echter het volgende vóór U **de eerste keer** wegrijdt:

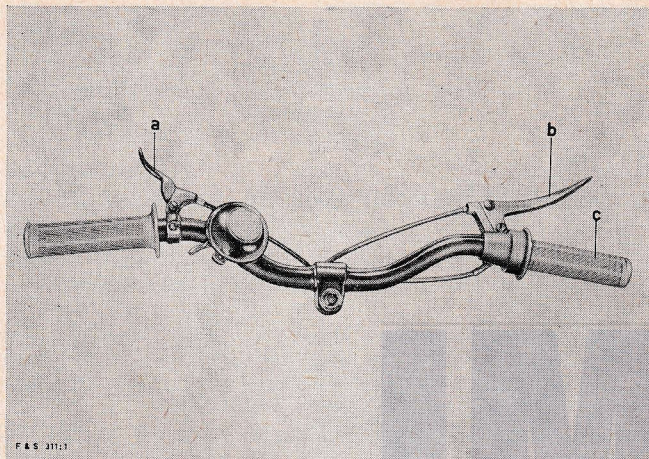
- De **ontluchtingsstop** e (afb. 2) is voor het transport van de fabriek voorzien van een gummiring. Verwijder deze ring vóór U wegrijdt, aangezien anders carterolie langs de naden van de motor naar buiten treedt.
- Controleer het niveau van de olie in het carter (blz. 8).
- Drenk het **luchtfilter** van de aanzuiggeruisdemper met motorolie SAE 40 of SAE 50. Demonteer daartoe de filterkap (afb. 5).

De motor draait op tweetakt-mengsmering 1 : 25, bestaande uit benzine en speciale SACHS-motorolie. In plaats van de speciale SACHS-motorolie kan men ook andere olie van een goed merk gebruiken (viscositeit SAE 50 of SAE 40). Zelfmengende oliesoorten worden niet aangeraden.

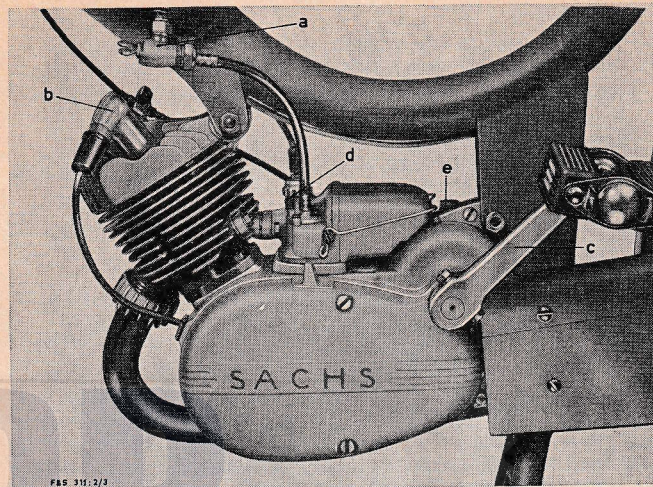
Voorbeeld van mengverhouding: Op 5 liter benzine neemt men 200 cc olie.
Het verdient aanbeveling voor iedere rit het volgende te controleren:

benzinevoorraad in tank
bandenspanning
remmen
verlichtingsinstallatie
aanwezigheid van gereedschap voor noodgevallen;
hierdoor kunt U tijdverlies en onaangename situaties bij eventuele panne vermijden.

Bedieningsorganen



Afb. 1
a) start- en decompressorhefboom b) handrem c) draibare gashandgreep



Afb. 2
a) benzinekraan b) ontstorkapje van bougie c) pedaal
d) vlotterknop e) olievlustop

Starten van de motor

Bij koude motor

- open benzinekraan
- vlotterknop aan carburateur 5-6 seconden rustig indrukken (niet op en neer bewegen)
- geen** gas geven
- wegrijden zoals men fietst.
Heeft men enige vaart gekregen, dan start- en decompressorhefboom a (afb. 1) intrekken, tot motor begint mee te draaien. Dan direct de decompressorhefboom loslaten.
- Na het aanslaan van de motor een beetje gas geven, om te vermijden dat de nog koude motor weer stopt. Vermijd hoge toerentallen, omdat anders de koppeling te snel pakt.

Bij warme motor

Bij het aanslaan van de warme motor niet vlotteren, handel verder zoals aangegeven voor het starten van de koude motor.

Heeft men per ongeluk toch gevlotterd, en de motor wil daarop niet aanslaan, dan – brandstofkraan sluiten, draaibare gashandgreep vol opendraaien. Motor starten (als boven).

Het weggrijden

a) met stilstaande motor:

Zie boven bij „starten”.

b) bij draaiende motor:

Gas geven.

Wanneer het toerental stijgt, pakt de automatische koppeling en wordt de bromfiets door de motor aangedreven.

Snelheid verminderen:

Gashandgreep sluiten.
Remmen.

Met hand- en voetrem gelijkmatig afremmen. Rijdt U rechtuit en op een stroeve weg, rem dan liefst met de handrem. Rijdt U echter op een zandweg of op een weg, die door regen of andere oorzaken glad geworden is, rem dan zoveel mogelijk met de voetrem. Rem steeds met gevoel: Indien Uw wielen blokkeren, is de kans groot dat U slipt en komt te vallen. Vanzelfsprekend wordt de snelheid met de gasdraaigreep geregeld en niet met de remmen.

Het afdalen van hellingen:

Bij het afdalen van lange hellingen wordt de motor – zonder gas te geven – als rem gebruikt. Om de motor toch voldoende te smeren (de olie wordt immers met de benzine aangevoerd) is het daarbij nodig, dat U af en toe gas geeft. Eventueel kunt U dan met de hand- of voetrem enigszins bijremmen.

Stoppen:

Gas afsluiten.

Remmen.

Wanneer de bromfiets stilstaat, draait de motor rustig stationair door.

Afzetten van de motor:

Gas afsluiten. Kortsluitknop indrukken. Stopt U voor langere tijd, dan benzinekraan sluiten.

Enkele nuttige wenken

Het inrijden

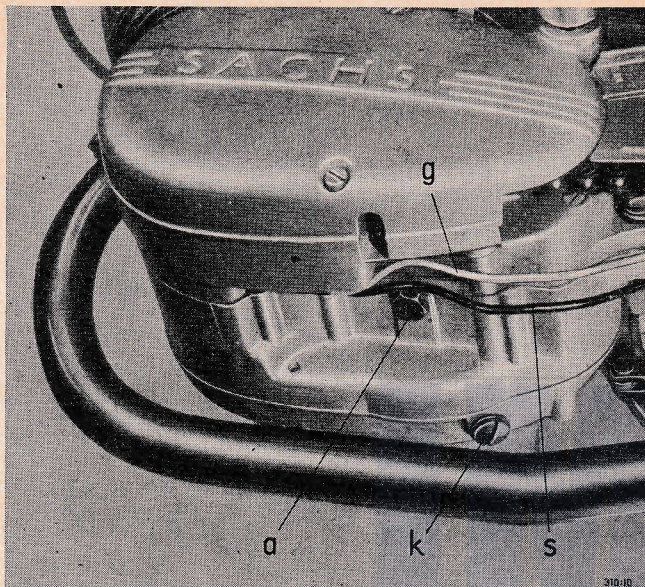
Dank zij de ingenieuze en robuuste constructie van Uw SACHS 50 hoeft U geen ingewikkelde inrijvoorschriften op te volgen, die U beperkingen opleggen. Rijdt slechts gedurende de eerste 500 km niet te geforceerd.

Prestaties en levensduur van Uw motor kunt U aanmerkelijk verlengen, wanneer U de volgende punten steeds in het oog houdt:

1. Té langzaam rijden is moordend voor Uw motor.
2. Gebruikt alleen benzine en olie van gerenommeerde merken.
(Bij voorkeur SACHS-olie voor de mengsmering en **uitsluitend** Saxonette-olie voor het carter.)
3. Houdt U strikt aan de in dit boekje vermelde onderhoudsvorschriften (zie blz. 11-20).

Lawaai vermijden

Ook de buitengewoon effectieve geruisdemper voor de aanzuiglucht en de knaldemper van de SACHS-motor kunnen niet verhinderen, dat Uw bromfiets binnen de bebouwde kom meer lawaai schijnt te maken dan daarbuiten. Houdt daarom, waar U ook rijdt, steeds rekening met andere weggebruikers en omwonenden.



Afb. 3. **Smering van het carter**
 a) olieaftapplug k) olieniveauschroef g) lichtkabel s) kortsluitkabel

Olie en smeermiddelen

De motor (cilinderwand, drijfstang- en krukaslagers) wordt door motorolie met een viscositeit van SAE 50 of 40, die in een verhouding van 1 : 25 met de benzine gemengd wordt, gesmeerd.

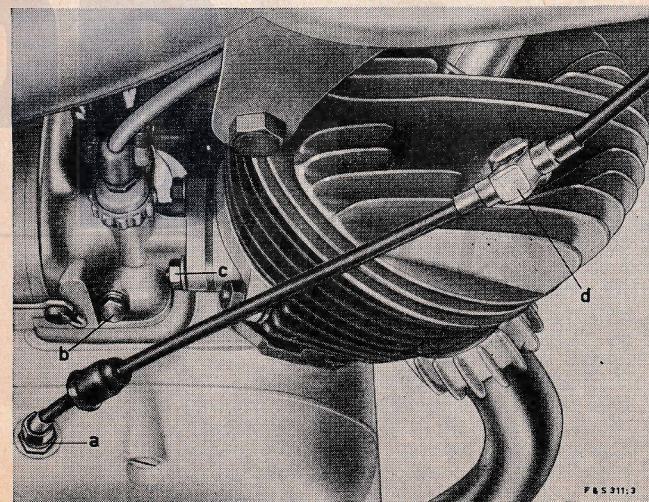
Met de speciaal voor de SACHS-motoren samengestelde SACHS-olie worden de beste resultaten bereikt, doch waar deze olie niet verkrijgbaar mocht zijn kan men zich wel behelpen met een andere motorolie SAE 50 of 40 van een goed merk. Ook de diverse soorten speciale tweetaktolie, die door de grote oliemaatschappijen in de handel worden gebracht zijn eventueel bruikbaar, voor zover niet zelfmengend.

Speciale extra smeermiddelen behoeven **niet** aan het benzine/oliemengsel te worden toegevoegd.

Het carter werd reeds in de fabriek gevuld met 200 cc Saxonette-carterolie.

De **oliestand** dient te worden gecontroleerd, bij in ontvangstname van de bromfiets, verder alle drie maanden, en nadat de olie ververst is.

Vóór de controle de motor 1-2 minuten laten lopen. Plaats de bromfiets zodanig, dat de motor precies horizontaal staat. Draai vervolgens de oliecontrolestop k (afb. 3) los. Indien er uit het gat geen olie loopt, zo veel Saxonette-carterolie bijvullen, tot deze uit de opening komt lopen. Het vullen geschiedt door de olievlulstop e (afb. 2).



Afb. 4
 a) afstelschroef b) sproeier c) carburateurflensmoer d) decompressor

Olie verversen na 10.000 km te hebben gereden resp. na 1 jaar gebruiksduur.

Om de olie te verversen, eerst de motor **warm** laten draaien. Plaats het voertuig zoals vermeld onder controle van het olieniveau, en verwijder de olieaftapplug a en de oliecontrolestop k (afb. 3).

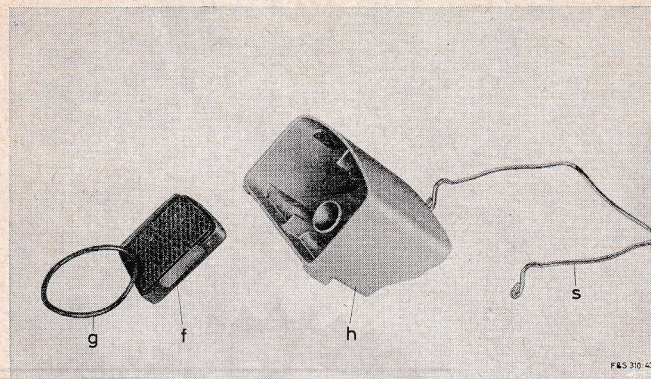
Tap de olie af en laat daarbij de bromfiets om zijn lengteas en om zijn dwarsas kantelen om er zeker van te zijn, dat alle olie weggelopen is. Breng vervolgens de oliecontrolestop en de olieaftapplug weer aan. Vul de overbrenging vervolgens met 200 cc Saxonette-carterolie in olievulopening e (afb. 2).

Kettingoverbrenging naar achterwiel

Van tijd tot tijd, en zeker wanneer de rollen van de ketting droog beginnen te worden (glimmen), moet de ketting met een dikke, doch vloeibare motor- of transmissieolie worden gesmeerd. Het is echter nog beter, de ketting te demonteren en haar in benzine of petroleum schoon te wassen. Daarna wordt de ketting in verwarmd kettingvet gedoopt. Dit in de handel verkrijgbare kettingvet mag echter niet te heet zijn, daar anders de hardheid van de ketting nadelig wordt beïnvloed. Beweeg de ketting onder de oppervlakte van het vet enige malen goed heen en weer om zeker te zijn, dat het vet goed in rollen en gewrichten kan doordringen. Hierna laat men de vette ketting goed uitdruipen. Bij het omlaggen van de ketting dient men er op te letten, dat het veertje van de sluitschakel met de gesloten zijde in de draairichting wordt opgestoken.

Bowdenkabels

Ook de bowdenkabels naar carburateur, rem en decompressor moeten van tijd tot tijd worden gesmeerd. Daar het zeer moeilijk is, dunne olie (b.v. motorolie verdund met benzine) met behulp van een spuit tussen binnen- en buitenkabel te brengen, kan men hiervoor het beste een eenvoudig hulpmiddel zoals b.v. de „Magura-Ölfix“ gebruiken. Ook de scharnierpunten van de bedieningshandles moeten met een druppeltje olie gesmeerd worden.



Afb. 5 **Luchtfilter in carburateur**
g) pakkingring f) binnenfilter h) filterkap s) veerbeugel

Onderhoud

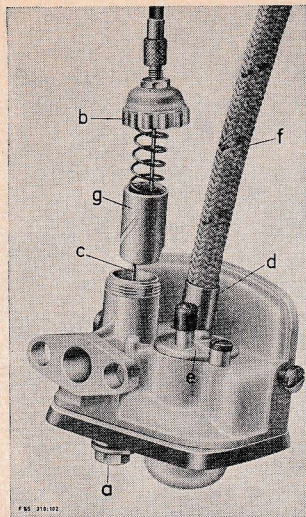
Luchtfilter

Op den duur verzamelt zich in het filter van de carburateur zo veel stof en vuil, dat het nodig is, het filter te reinigen. Hoe meer stof er zich in de aangezogen lucht bevindt, des te eerder zullen de mazen van het filter verstopt raken, waardoor dit onbruikbaar wordt. Over het algemeen dient men het filter te reinigen:

op asfaltwegen, om de 1000 km; worden afwisselend asfalt- en stoffige wegen bereden, om de 500 km; rijdt men uitsluitend op stoffige wegen, dan om de 200 km.

Laat men na, het filter tijdig schoon te maken, dan zal voortijdige slijtage van de bewegende delen van de motor hiervan het gevolg zijn. Het filter wordt gereinigd door de veerbeugel omhoog te drukken, waarna de filterkap met het zich daarin bevindende filter gemakkelijk kan worden afgenomen. Spoel vervolgens het binnenfilter goed schoon met benzine en blaas het daarna nog schoon, zo mogelijk met perslucht.

Drenk het filter goed in motorolie, alvorens het weer te monteren.



Afb. 6

- a) sluitschroef
- b) carburateurdeksel
- c) sproeiernaald
- d) vlotterknop
- e) vlotterkamerdeksel
- f) benzineleiding
- g) gasschuif

Het schoonmaken van de sproeier

Gelijk met het luchtfilter moet ook de sproeier worden gereinigd. Draai de benzinekraan dicht en schroef sproeier b (afb. 4) los; vervolgens de sproeier doorblazen met perslucht of met een haar van een borstel doorsteken, echter **niet** met een dun ijzerdraadje of met een speld! Bij hermontage de sproeier niet te vast aandraaien.

Het schoonmaken van de carburateur

Benzine bevat altijd verontreinigingen, die in de vlotterkamer en in de sluitschroef a (afb. 6) neerslaan. Daarom is het nodig, de carburateur ongeveer om de 5000 km te reinigen.

Demontage van de carburateur

Benzinekraan sluiten.

Carburateurdeksel b (afb. 6) losschroeven.

Benzineleiding f (afb. 6) losnemen.

Filterkap h (afb. 5) losnemen.

Bevestigingsmoeren c (afb. 4) verwijderen.

Schoonmaken van de carburateur

Vlotterkamerdeksel e (afb. 6) demonteren, vlotter verwijderen.

Sluitschroef a (afb. 6) losschroeven.

Sproeier b (afb. 4) losnemen.

Huis en onderdelen van carburateur in benzine schoonspoelen.

Carburateur hermonteren.

Bij het opnieuw aanbrengen van de carburateur, gasschuif g (afb. 6) NIET invetten.

Brandstofkraan, brandstofleiding en tank reinigen

Heeft men bij het schoonmaken van de carburateur waterdruppels in de vlotterkamer gevonden, dan moeten zowel de tank als de brandstofkraan en brandstofleiding grondig worden gereinigd.

Dit geschiedt door de tank leeg te maken; te demonteren en de brandstofkraan eruit te schroeven. De tank en de brandstofkraan moeten met schone benzine worden uitgespoeld.

Ontkolen van de motor

Door verbranding van de aan de benzine toegevoegde smeeroil vormt zich in de motor op de volgende plaatsen koolaan-slag:

in de cilinderkop

op de bovenkant van de zuiger

in de uitlaatpoort

in de spoelpoorten (nadat de motor geruime tijd in gebruik is)

in de uitlaatpijp

en in de knaldemper

Deze koolaan-slag moet uit de volgende onderdelen van de motor worden verwijderd:

a) in de verbrandingskamer (cilinderkop en bovenkant zuiger), wanneer de motor bij accelereren of bestijgen van

een helling begint te „pingelen” of, na het indrukken van de kortsluitknop, niet stil valt (zgn. „nadieselen”).

- b) in de uitlaatpoort en spoelpoorten, in de uitlaatpijp en in de knaldemper, wanneer de motor niet meer wil trekken en bovendien ondanks juiste carburateurafstelling de neiging heeft, te gaan „viertakten”.

Ontkolen van de verbrandingskamer

1. Cilinderkop demonteren en van binnen met een scherp voorwerp (schraapijzer, schroevendraaier) reinigen. De cilinderkop kan worden schoongekrabbd, tot het blanke metaal weer te voorschijn komt.
2. Zet de zuiger op zijn bovenste dode punt en verwijder met een staalborstel **alleen** de schilfers van de aangebakken bruinachtige korst. Borstel echter niet de zich daaronder bevindende harde zwarte aanslag weg, want deze beschermt de zuiger tegen oververhitting en verhindert zodoende dat de zuiger zou kunnen vastlopen.

Ontkolen van de uitlaat- en spoelpoorten

1. Uitlaatpoort:
Cilinderkop demonteren;
Uitlaatpijp losschroeven;
Zuiger op onderste dode punt zetten;
De uitlaatpoort van buiten met een schraapijzer of schroevendraaier schoonkrabben. Zijn er koilschilfers op de zuiger gevallen, blaas deze dan weg door de uitlaatpoort. Vermijd zoveel mogelijk, dat koilaanslag door de spoelpoorten in het carter komt.
2. Spoelpoorten:
Voor het schoonmaken van de spoelpoorten is het nodig, dat de cilinder gedemonteerd wordt (alleen door vakman uit te voeren).

Ontkolen van uitlaatpijp en knaldemper

Uitlaatpijp en knaldemper kan men het beste door de bromfietsreparateur laten schoonmaken.

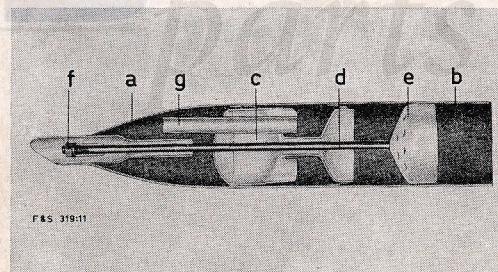
Wil men het echter toch zelf doen, dan de uitlaatpijp demonteren en met een speciaal daartoe gemaakte borstel reinigen. Een beetje koilaanslag in de uitlaatpijp kan echter geen kwaad. **Knaldemper** eerst uit elkaar nemen. Moer f (afb. 7) losschroeven en sluitstuk a (afb. 7) verwijderen. Vervolgens demperbinnenstuk c demonteren en dit in een smidsvuur of met een lasbrander verwarmen tot het roodgloeïend is.

De koilaanslag kan dan eenvoudig worden losgeklopt. Het is absoluut noodzakelijk, trekstang d (afb. 7) en zeefplaat e (afb. 7) met een schrapijzer of een schroevendraaier schoon te krabben. Pas echter op, de gaten van de zeef niet groter te maken, daar hierdoor het uitlaatgeluid sterker wordt en het benzineverbruik stijgt. (Bij hermontage van de knaldemper lette men er op, dat de asbestpakking tussen de knaldempermantel en het sluitstuk op de juiste plaats komt te liggen.)

N.B.

Bij het aanbrengen van de knaldemper aan de bromfiets moet de lasnaad van de knaldempermantel steeds naar beneden komen; bij dempers met ingeslagen nummer moet dit aan de zijkant komen (niet naar het wiel).

Daardoor komt de gasbuis g binnen in de knaldemper zo te liggen, dat voortijdige vervuiling voorkomen wordt.



Afb. 7

- | | | |
|--------------|--------------|---------------------|
| a) sluitstuk | b) mantel | c) demperbinnenstuk |
| d) trekstang | e) zeefplaat | f) bevestigingsmoer |
| g) gasbuis | | |

De buitenmantel van de knaldemper en het sluitstuk mag slechts met een staalborstel of schraapijzer worden gereinigd. Wanneer men de motor toch ontkoolt, is het aan te bevelen alle schroef- en boutverbindingen, speciaal die van de motor, te controleren en zo nodig aan te trekken.

Bougie

Bij eventuele vervanging slechts een bougie gebruiken van het op bladzijde 1 aangegeven type en met de vermelde warmtegraad. De afstand tussen de bougie-elektroden moet 0,4 tot 0,5 mm bedragen. Is deze afstand te groot geworden, dan wordt de buitenste elektrode voorzichtig naar de andere elektrode toegebogen tot de oorspronkelijke afstand weer hersteld is.

Controle van de bougie

Demonteer de bougie en sluit hem weer aan de bougiekabel aan. Houd hem met het schroefdraadgedeelte aan massa (b.v. op de cilinderkop) en draai de motor met behulp van de pedalen door. (Bromfiets op de standaard zetten en starthandeltje aan het stuur intrekken.) Tussen de bougie-elektroden moet nu een sterke vonk overspringen. Bougies die vet of vuil zijn of waarbij tussen de elektroden een loodpareltje zit geven geen vonk en moeten worden schoongemaakt (staalborstel of houtspaander).

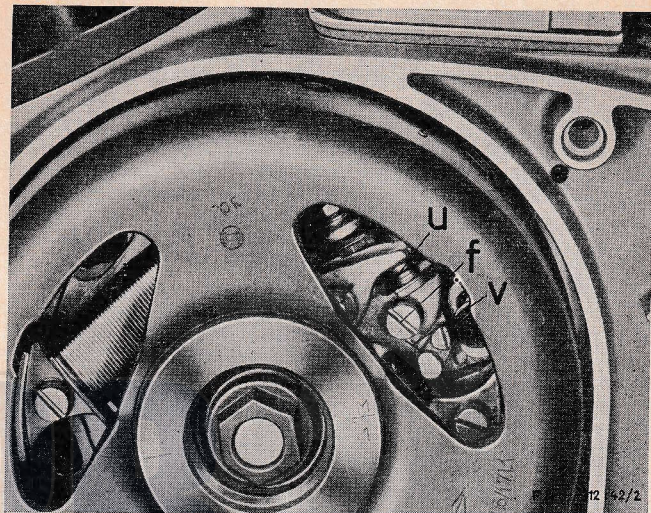
Onderhoud van de elektrische installatie

In principe moet de elektrische installatie om de 5000 km worden nagezien. Schroef daartoe de beide cilinderkop-schroeven M 6 aan de linkerkant van het carter los en demonteer het carterdeksel aan de linkerkant.

Inspectie der contactpunten

Vuile of vetgeslagen contactpunten aan de onderbreker (u, afb. 8) met een in schone, olievrije benzine gedoopt kwastje reinigen en zo mogelijk met perslucht droogblazen.

Indien de contactpunten geoxydeerd zijn, deze met BOSCH contactpuntenreiniger EFAW 52 reinigen en met een in olievrije benzine gedoopt kwastje nogmaals schoonmaken. Over



Afb. 8 Instelling van onderbrekerafstand bij de SACHS 50
u) contactpunten f) klemmschroef v) inkeping in grondplaat van vast contact

het algemeen ondervindt de ontsteking geen nadeel van kleine ingebrande putjes of verhogingen op de contactvlakken. Zijn de contactpunten eenmaal schoongemaakt, dan mogen ze niet meer met vuile vingers worden aangeraakt. Zeer sterk afgebrande contactpunten moeten worden vervangen.

Controle van de onderbrekerafstand

Deze dient te bedragen: 0,35—0,45 mm. Men meet deze afstand, terwijl de contactpunten zover mogelijk van elkaar verwijderd zijn, d.w.z., in draairichting van de motor gezien, wanneer de zuiger zijn bovenste dode punt juist is gepasseerd. Op dat ogenblik draait men het vliegwiel heen en weer, tot de contactpunten door een van de openingen van het vliegwiel goed zichtbaar en volledig geopend zijn. Schuift men dan een voeler van 0,4 mm dikte (BOSCH-voeler EF 1216 A) tussen de contactpunten, dan moet deze daarbij geen weerstand ont-

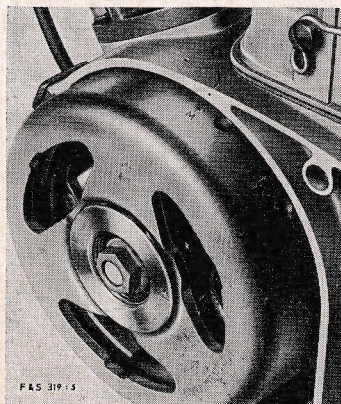
moeten. Is de afstand te groot of te klein, dan moet deze opnieuw worden ingesteld.

Instelling van juiste afstand tussen de contactpunten

(Afb. 8). Draai schroef f los, die de grondplaat van het vaste contact vastklemt. Verschuif nu met behulp van een schroevendraaier in de inkeping v (afb. 8) het vaste contact, tot de afstand tussen de contactpunten juist is ingesteld. Draai vervolgens klemmschroef f goed vast, en controleer daarna nogmaals de afstand tussen de contactpunten.

Controle van het ontstekingstijdstip

(Slechts door vakman uit te voeren.) De ontsteking is juist ingesteld, wanneer het merkteken „M” (afb. 9) op het vliegwiel zich precies tegenover de streep a op het carter (afb. 9) bevindt op het ogenblik, dat de contactpunten juist van elkaar beginnen te gaan. (Dit is goed te zien; event. kan men ook een 0,03 mm dik plaatje blik vooraf tussen de contactpunten steken. Men houdt dit vast, en let op het ogenblik, waarop dit plaatje zonder moeite kan worden losgetrokken. Gebruik geen papier of een vreemde stroombron – batterij of accu – om het openen van de contactpunten vast te stellen.) Op het tijdstip van opening van de contactpunten is het toelaatbaar,



Afb. 9

Merkttekens op vliegwiel na verwijdering van ventilatorhuis.

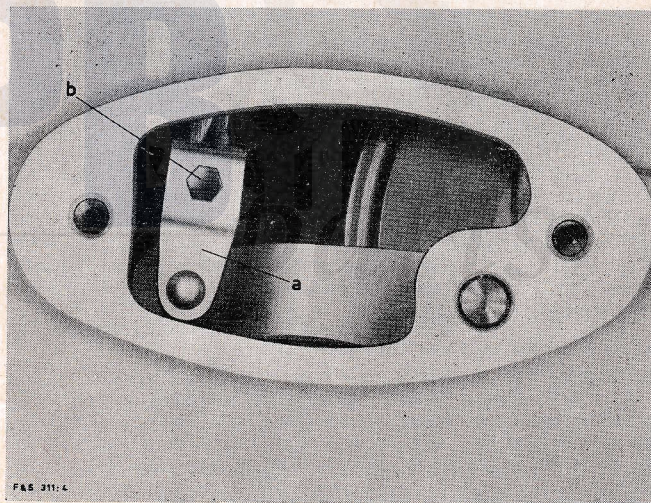
- O) bovenste dode punt
- M) ontstekingstijdstip
- a) merkteken op carter

dat het merkteken „M” op het vliegwiel zich tot 3 mm voor of achter de streep op het carter bevindt.

Instelling van het ontstekingstijdstip

Hierbij gaan we uit van de merkttekens op het vliegwiel en het carter.

„O” geeft aan, dat de zuiger zich op zijn bovenste dode punt bevindt. „M” duidt de positie van de zuiger aan op het ogenblik van ontsteking. Eerst moet men vaststellen, of, in draairichting van het vliegwiel gezien, het merkteken „M” zich bij het openen van de onderbrekerpunten vóór (te vroege ontsteking) of na de op het carter aangebrachte streep (te late ontsteking) bevindt. Zet nu met potlood een streepje op het vliegwiel tegenover de streep op het carter en demonteer het vliegwiel. Nu draait men de drie schroeven van de spoelenplaat los. Heeft men te veel voorontsteking, dan draait men de spoelenplaat enigszins in de draairichting van de motor; bij te late



Afb. 10
a) vorkstukje b) moer

ontsteking draait men de spoelenplaat tegen de draairichting van de motor in en zet haar weer vast.

Nu controleert men het ontstekingstijdstip opnieuw. (Wanneer de contactpunten zich openen, moet merkteken „M” zich tegenover de streep op het carter bevinden, waarbij kleine afwijkingen echter zijn toegestaan.) Wordt aan deze eis niet voldaan dan kan men aan het potloodstreepje zien, of de ankerplaat te veel, te weinig of naar de verkeerde kant versteld is.

Is de ontsteking juist afgesteld, dan draait men de drie schroeven van de ankerplaat weer goed vast.

Afstelling van decompressor en automatische koppeling

Van tijd tot tijd is het nodig, de bedieningsorganen van de decompressor en de automatische koppeling opnieuw af te stellen. Daartoe moet men stelschroef a (afb. 4) verdraaien, tot de decompressor en de automatische koppeling reeds in werking treden, wanneer het starterhandle halverwege aangetrokken is. Is de bowdenkabel gebroken, dan moet deze worden vervangen omdat men anders niet kan starten. Hierbij gaat men als volgt te werk: Het beste is, het rechter carterdeksel te verwijderen, de trekveer aan de koppelingshefboom los te nemen, de oude bowdenkabel uit vorkstukje a (afb. 10) te verwijderen en de bowdenkabel te vervangen. Breng steeds de soldeernippel aan het handle het laatst aan. Is men handig genoeg, dan kan men de bowdenkabel ook vervangen door enkel het SACHS-plaatje op het rechter carterdeksel te verwijderen. Vervolgens draait men moer b (afb. 10) los, trekt de oude bowdenkabel naar buiten, brengt de nieuwe bowdenkabel op de juiste wijze aan en draait moer b weer goed vast.

Afstelling van de carburateur (afb. 4)

In de fabriek is de afstelling van de carburateur zo zorgvuldig uitgevoerd, dat men daar niets aan behoeft te veranderen. Nadat de motor ingelopen is, verdient het echter aanbeveling, de carburateur na te stellen, indien de motor stationair te snel draait. Bij warme motor draait men daartoe de stelschroef boven op de carburateurdeksel los en verstelt haar zo, dat de motor zo langzaam mogelijk maar toch zonder haperen blijft draaien. Stelschroef met contra moer weer vastzetten.

Motorstoringen en hoe ze verholpen worden

Motor slaat niet aan

Oorzaak:	Te verhelpen door:
Benzinekraan dicht	Benzinekraan openen
Vergeten te vlotteren	Vlotterknop 6 seconden indrukken
Geen brandstof in tank	Tank vullen
Sproeier verstopt	Sproeier demonteren en doorblazen
Brandstofleiding verstopt (zelfs als men lang de vlotterknop indrukt, loopt er geen brandstof over)	Brandstofleiding doorblazen, kraan en zeef schoonmaken
Bougiekabel niet aangesloten of defect	Vastmaken, zo nodig vernieuwen
Bougie vervuild of beschadigd of pareltje tussen elektroden	Bougie reinigen of vervangen
Kortsluitkabel maakt massa of kortsluitknop blijft hangen	Kabel en knop controleren; eventueel vervangen
Ontstekingsvonk te zwak	Elektroden tijdelijk tot 0,3 mm naar elkaar toe buigen. Ontstekingsinrichting laten nazien

Motor slaat aan, doch stopt dan weer

Oorzaak:	Te verhelpen door:
Luchtgaatje in tankdop verstoppt	Gaatje in dop doorsteken zo nodig een of meer gaatjes boren
Brandstofleiding verstopt	Brandstofleiding doorblazen, kraan en zeef schoonmaken
Kortgesloten bougie door pareltje tussen de elektroden	Bougie schoonmaken of vervangen

Motor trekt slecht, of stopt

Oorzaak:

Geen brandstof in tank
Sproeier verstopt
Brandstofleiding verstopt

Luchtgaatje in tankdop verstopt

Door koolaanslag verstopte uitlaat

Luchtfilter verstopt

Op de zuiger zit een kleverige aanslag, omdat men slechte of ongeschikte olie gebruikt heeft

Te verhelpen door:

Tank bijvullen
Sproeier reinigen
Brandstofleiding doorblazen, kraan en zeef schoonmaken

Gaatje in dop doorsteken, zo nodig een of meer luchtgaatjes bijboren

Uitlaatpoort in cilinder, en knaldemper ontkolen

Luchtfilter schoonmaken

Gebruik slechts olie van een goed merk met een viscositeit van SAE 50 of SAE 40 (SACHS-olie!)

Motor loopt onregelmatig

Oorzaak:

Bougiekabel los of beschadigd

Bougie vervuild of beschadigd of heeft pareltje tussen de elektroden

Ontstekingsinrichting defect

Te verhelpen door:

Kabel bevestigen of vernieuwen

Bougie schoonmaken of vernieuwen

Door vakman laten controleren

Motor „viertakt” en trekt slecht

Oorzaak:

Carburateur loopt over, aangezien vlotternaaldzitting is vervuild

Vlotternaald en vlotternaaldzitting in vlotterkamerdekkel versleten

Te verhelpen door:

Carburateur sterk vlotteren, anders schoonmaken

Vlotternaald en vlotterkamerdeksel vernieuwen

Vlotter lek

Sproeier in carburateur zit los

Uitlaat, knaldemper en uitlaatpoort in de cilinder zijn verstopt door koolaanslag

Vlotter vernieuwen

Sproeier vastschroeven

Uitlaatpoort in cilinder en knaldemper ontdoen van koolaanslag

Motor trekt niet

Oorzaak:

Sproeier verstopt

Onvoldoende brandstoftoevoer, door vervuilde benzineleiding

Carburateur vervuild

Te verhelpen door:

Sproeier reinigen

Brandstofleiding, -kraan en zeef in kraan reinigen

Carburateur geheel demontieren en schoonmaken

Motor ploft in carburateur

Oorzaak:

Bougie wordt te heet, omdat de warmtegraad te laag is

Bougie heeft pareltje tussen de elektroden, of maakt kortsluiting aan de buitenzijde

Motor krijgt te weinig brandstof

Motor krijgt valse lucht

Te verhelpen door:

Bougie met voorgeschreven warmtegraad monteren

Bougie reinigen of vervangen

Brandstoftoevoer, luchtgaatje in tankdop en carburateur controleren en reinigen

Cilinder- en carburateurmoeren vast aantrekken, eventueel nieuwe pakkingen monteren

Water in carburateur

Carburateur schoonmaken

Motor verbruikt te veel benzine

Oorzaak:

Tank, brandstofleidingen of carburateur lekken

Te verhelpen door:

Controleren en repareren

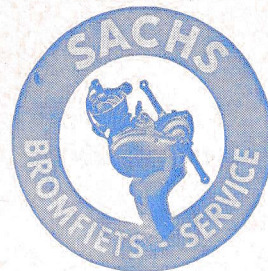
- | | |
|--|---|
| Brandstofniveau in carburateur te hoog | Carburateur mag bij stationair draaiende motor niet overlopen; vlotter, vlotternaald en vlotternaaldzitting controleren |
| Sproeiernaald en naaldsproeier na lange tijd versleten | Sproeiernaald en naaldsproeier vervangen |

Motor trilt sterk bij bepaalde snelheden

- | | |
|--|---|
| Oorzaak: | Te verhelpen door: |
| Bevestigingsbouten van de motor zitten los | Alle schroeven en moeren aan het frame, speciaal die waarmee de motor vastzit, aantrekken |

Motor stopt niet nadat ontsteking is uitgeschakeld

- | | |
|--|--|
| Oorzaak: | Te verhelpen door: |
| Ontstekingsschakelaar defect of kortsluitkabel onderbroken | Bougiekabel afnemen om motor te stoppen. Daarna schakelaar of kortsluitkabel repareren |
| Gloeiende bougie is oorzaak van „nadieselen” | Bougie met voorgeschreven warmtegraad monteren |



Voor reparaties

Voor het verhelpen van eventuele storingen, of voor reparaties en revisie van Uw SACHS-motor, kunt U zich steeds het best wenden tot firma's, waar U bovenstaand bord aantreft. De aanwezigheid van dit bord geeft U de zekerheid, dat herstellingen hier snel en vakkundig door in de fabriek getrainde vaklieden worden uitgevoerd, en dat alle benodigde originele onderdelen hier voorradig zijn of snel kunnen worden geleverd. Hier krijgt U ook ruilonderdelen: versleten cilinders geeft U terug, en krijgt daarvoor tegen zeer matige prijs ruilonderdelen, die vakkundig en met de juiste toleranties zijn uitgeslepen.