

Hulpas met lager

Vast koppelingkogellager (f) verwarmen en op de hulpas persen tot aan de aanslag. Vervolgens de complete hulpas met opgeperst kogellager in de voorverwarmde carterhelft-koppelingzijde persen. Let daarbij op goede ondersteuning en zuivere axiale geleiding. Nadat de werkzaamheden aan de beide carterhelften zijn verricht, worden de rubber ophangbussen (e, afb. H27) weer ingeperst.

OPMETEN VAN DE CARTERHELFTEN VOOR DE MONTAGE VAN DE KRUKAS

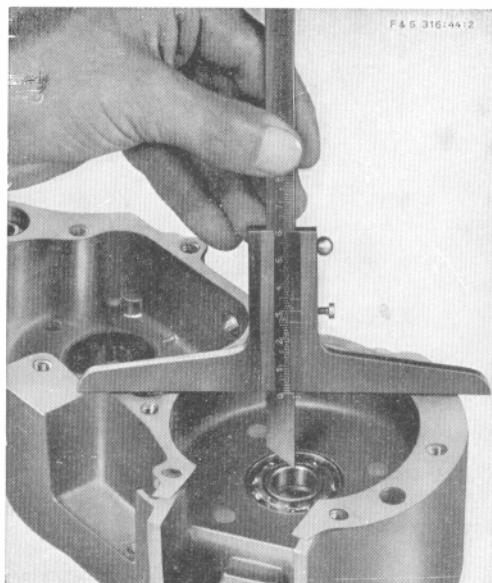
Afb. H 31

Toegestane axiale speling van de krukas 0,05—0,15 mm.
Carterpakking op de carterhelft leggen.

Voorbeeld :

Diepte van de carterhelft-koppelingzijde met pakking	26,30 mm
Diepte van de carterhelft-vliegwielszijde	+ 6,10 mm
	<hr/> 32,40 mm
Breedte van de krukas (elektrisch op de krukvang geschreven)	— 30,10 mm
	<hr/> 2,30 mm
Vershil	— 0,10 mm
	<hr/> 2,20 mm

Dit verschil van 2,20 mm wordt door middel van vulringen (d, afb. H32), die aan beide zijden van de krukas achter de kogellagerbinnenringen (e) gelijkmatig verdeeld worden, opgesloten.



Afb. H 31

OPMERKINGEN

Bij het oppersen van de binnenringen op de krukastappen moet steeds en onder alle omstandigheden een afstandplaat worden gebruikt (afb. c 8), die tussen de krukwingen wordt gelegd. Deze afstandplaat moet zo groot zijn, dat hij aan beide zijden uitsteekt en dus kan worden gedragen, zodat bij het persen de tegenoverliggende krukvang geen spanning ondervindt.

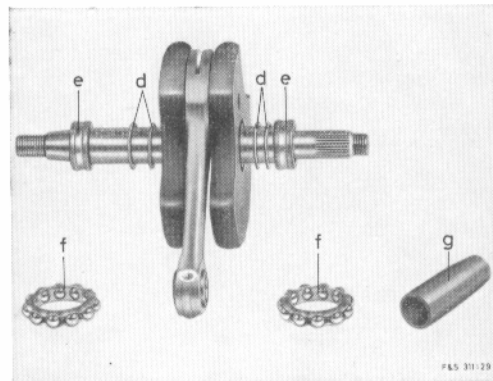
De krukas *nooit* met een der tappen of wangen in de bankschroef plaatsen en proberen de binnenringen op de tappens te slaan. Doet men dit toch, dan worden de krukwingen naar elkaar gedrukt, het drijfstanglager beschadigd en de krukas totaal onbruikbaar.

Vervangen van de krukaslagerbinnenringen

Afb. H 32

Kogelkooi (f) van de lagerbinnenringen (e) afwippen en de binnenring met de lagertrekker 0277 073 005 en het beschermkapje 0277 070 000 van de kruk-tap aftrekken.

Bij het oppersen van de nieuwe binnenringen verdient het aanbeveling deze van te voren in olie te verwarmen.

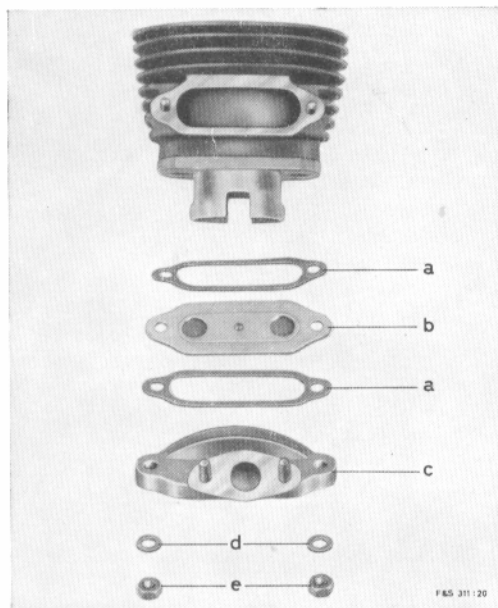


Afb. H 32

Montage van de membraan

Afb. H 33

Vóór het aanbrengen van de membraanplaat moet worden gecontroleerd, of deze geheel vlak is. Vervormde membraanplaten kunnen niet worden gericht, doch moeten onder alle omstandigheden worden vervangen door nieuwe. Onderdelen van de membraanplaat worden niet geleverd.



Afb. H 33

Het is praktisch, om vóór montage van de cilinder eerst de membraan en de tussenflens te monteren en wel in de onderstaande volgorde :

1. Pakking (a).
2. Membraanplaat (b) met de aanslagbeugel naar de cilinder gericht.
3. Pakking (a).
4. Tussenflens (c) met 2 onderleggingen (d) en 2 moeren (e) vastzetten.

De beide pakkingen worden met vloeibare pakking op de membraanplaat geplakt.

Carburateur

Afb. H 34

De carburateuruitvoering en de sproeiermaten worden na omvangrijke onderzoeken en proeven door de fabriek vastgelegd. De zodoende verkregen afstellingen vormen het beste gemiddelde voor universeel gebruik van de motor en hier moet dringend worden afgeraden, aan deze afstellingen willekeurige wijzigingen aan te brengen. Zo nodig kan de carburateur binnen kleine grenzen worden bijgesteld door middel van de sproeiernaald. Bij hoger hangen van de naald wordt het mengsel rijker aan brandstof, bij lager hangen wordt het mengsel armer.

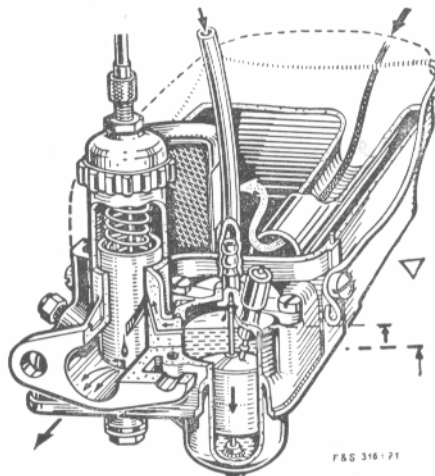
Hierbij moet er echter rekening mee worden gehouden, dat de sproeiernaald alleen van invloed is bij geringe en halve belasting.

Bij een juiste carburateurafstelling, een schoon luchtfilter en een bougie van de juiste warmtegraad heeft het porselein van de bougie een reebruine kleur. Natte bougies of bougies met een roetaanslag zijn het gevolg van een te rijk brandstofmengsel; bij witte aanslag is het brandstofmengsel te arm. Een strikte voorwaarde voor het korrekt „lezen” van de bougie is, dat deze de door de fabrikant voorgeschreven warmtegraad heeft.

Alleen een zorgvuldig afgestelde carburateur garandeert een laag brandstofverbruik en daardoor een zo economisch mogelijk gebruik van de motor.

De carburateur moet van tijd tot tijd met benzine uitgewassen en gereinigd worden. Hierbij wordt dan tegelijkertijd gecontroleerd of alle onderdelen in goede staat zijn. Een uitgeslagen vlotternaald, naaldsproeier of sproeiernaald moeten, evenals een versleten gasschuif worden vernieuwd, want zodanig versleten onderdelen beïnvloeden het vermogen en het brandstofverbruik van de motor in nadelige zin. Ook wordt bij die gelegenheid nagegaan, of de verschillende pakkingen in de carburateur aanwezig of eventueel beschadigd zijn.

Het luchtfilter moet eveneens, afhankelijk van de stofontwikkeling, regelmatig worden gereinigd. Het filter wordt in benzine uitgewassen, waarna het metaalgaas met schone motorolie wordt ingelied.



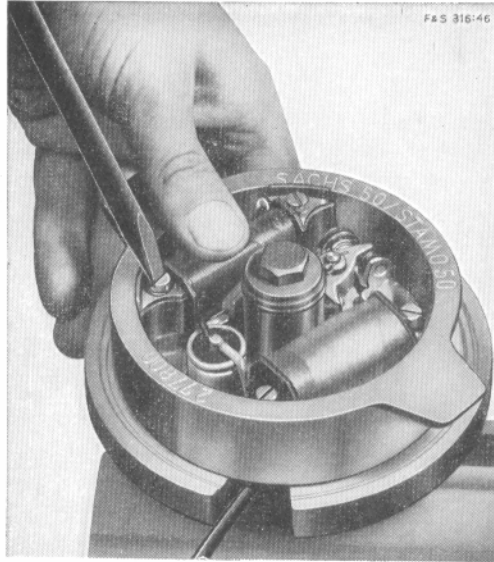
Afb. H 34

VERVANGING VAN ONTSTEKING- EN LICHTSPOEL MET DE SACHS CENTREERINRICHTING

Vervangen van de ontstekings- of lichtspool

Afb. H 35

- a) Ankergrondplaat op de centreerring leggen. Afstandsbus aanbrengen en met de zeskantschroef en moer licht vastzetten.
- b) Wanneer de grondplaat op de centreerring wordt gelegd, moeten de licht- en onderbrekerkabel door een daarvoor bestemde boring worden gevoerd.
- c) Defekte licht- of ontstekingspoel verwijderen en door een nieuwe vervangen.
- d) De centreerring aanbrengen, en de nieuwe spool tegen de binnenzijde van de centreerring aandrukken en tegelijkertijd de bevestigingsschroeven vastdraaien.
- e) Na het afnemen van de centreerring is nu de spool zodanig gemonteerd, dat de voorgeschreven luchtspleet tussen ankerkernen en vliegwielmagneten gewaarborgd is.



Afb. H 35

Vervangen van de onderbreker

De onderbrekerhamer moet worden vernieuwd, wanneer de contactpunten of het fiberblokje ernstige slijtage vertonen of wanneer het lagerbusje ruimte heeft of veer of hamertje beschadigd zijn.

Bij montage van een nieuwe onderbrekerhamer moet erop worden gelet, dat de contactpunten op gelijke hoogte liggen en niet elkaar slechts gedeeltelijk bedekken, of niet vlak op elkaar liggen.

Vóór de montage het lagerbusje en het smeerviltje licht invetten. Bovendien wat vet aan het fiberblokje van de onderbrekerhamer aanbrengen. Geen vet of olie aan de contactpunten zelf laten komen.

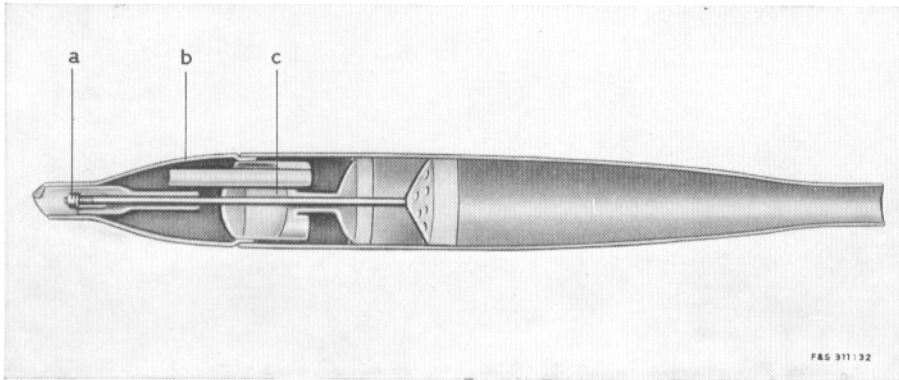
Condensator vervangen

Kabels naar onderbreker en naar ontstekingspoel lossolderen. De oude condensator uit de boring in de ankergrondplaat drukken. De bij de boring ingedrukte klempaatsen met een driehoek schraapijzer verwijderen. Nieuwe condensator aanbrengen en voorzichtig weer licht vastklemmen. Kabels voor onderbreker en ontstekingspoel weer vast solderen.

Knaldemper in doorsnede

Afb. H 36

Om de knaldemper te ontkolen kan deze uit elkaar worden genomen. Wanneer de moer (a) verwijderd is kan het knaldemper-achterstuk afgenomen worden (b), waarna de binnendemper (c) zichtbaar en bereikbaar wordt. Zo mogelijk wordt de binnendemper uitgegloeid in een smidsvuur of met een lasbrander, waarna de dan nog achtergebleven kooldeeltjes door kloppen of krabben kunnen worden verwijderd.



Afb. H 36

Iedere verandering van het inwendige van de knaldemper moet achterwege worden gelaten, daar hierdoor het vermogen en het brandstofverbruik ongunstig worden beïnvloed, evenals het uitlaatgeluid. Dit dient onder alle omstandigheden te worden voorkomen, nog geheel afgezien van de omstandigheid, dat iedere wijziging van de knaldemper in strijd met de wettelijke bepalingen en derhalve strafbaar is.

Wanneer de knaldemper na het ontkolen weer in elkaar wordt gezet verdient het aanbeveling een nieuw asbestkoord aan te brengen om een zo groot mogelijke dichtheid van de demper te bereiken.

Demontage en montage van de zuigerpenbus

Bij de reparatie van motoren zal het zo nu en dan voorkomen, dat de zuigerpenbus moet worden vervangen. Voor een gemakkelijke demontage van de oude en montage van de nieuwe zuigerpenbus werd een trekker ontworpen, die het bestelnr. 0277 008 000 heeft.

Om de nieuwe ingeperste bus op maat te ruimen, is een speciale ruimer noodzakelijk. Deze werd in samenwerking met de firma Hunger ontworpen. De trekker is, evenals al het andere speciale gereedschap, via de Sachs 50 onderdelen-stockisten bij de importeur verkrijgbaar. Het verdient aanbeveling bij de vervanging van de zuigerpenbus als volgt te werk te gaan :

Vernieuwen van het zuigerpenlager

Zie hiervoor blz. C 2 — Diameter zuigerpen Saxonette 12 mm.

MONTAGE VAN DE MOTOR

Versnellingsbak

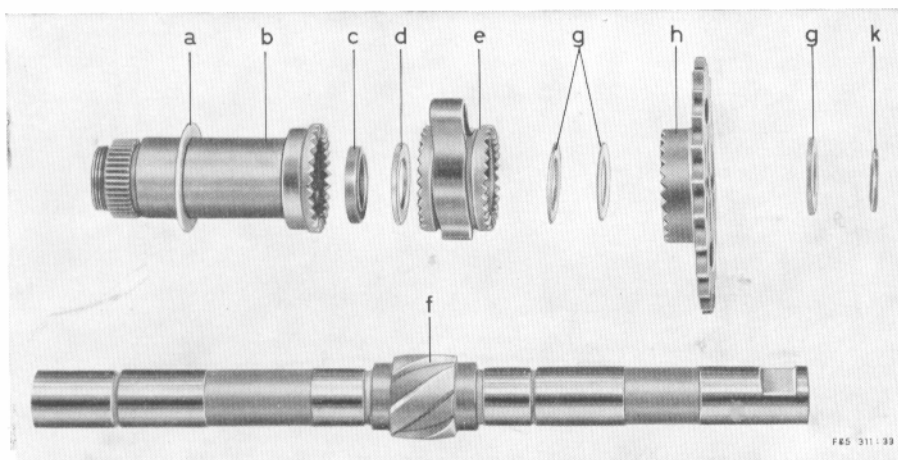
Carterhelft-koppelingzijde met ingeperste hulpas aan de monteerbok schroeven.
Beide opsluitringen (d, afb. H 23) aanbrengen.
Olie-aftapschroef met pakkingring inschroeven (14 mm pijpsleutel).

Bracketas

Afb. H 37

De bracketas wordt volgens onderstaande afbeelding voormonteerd.

a) aanloopring 1 mm dik; b) rembus; c) simmerring (lip naar binnen wijzend); d) afdekking 1,5 mm dik; e) meenemer met afremveer; f) bracketas; g) vulringen; h) startkettingwiel; k) seegerring



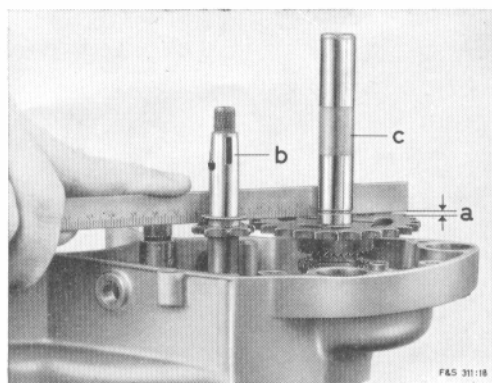
Afb. H 37

Kettinglijn van de startketting opmeten

Afb. H 38

Afb. H 38

Om de kettinglijn op te meten, wordt de hoofdas en de voormonteerde bracketas (zonder ketting) tijdelijk in de carterhelft-koppelingzijde geplaatst. Nu kan met een stalen lineaal of een schuifmaat worden gecontroleerd of de beide kettingwielen op hoofd- en bracketas evenhoog liggen (a). Indien het kettingwiel van de bracketas te hoog of te laag ligt, wordt het van de as genomen, waarna vulringen worden weggenomen resp. toegevoegd. Vervolgens het kettingwiel weer aanbrengen, er vulringen op-



leggen tot aan de onderkant van de seegerringgroef en tenslotte de seegerring monteren. De axiale speling van het kettingwiel op de bracketas bedraagt 0,1—0,2 mm.

Hoofdas en bracketas (b en c) uit het carter nemen, de aantrapketting om de beide kettingwielen leggen en beide assen samen in het carter plaatsen.

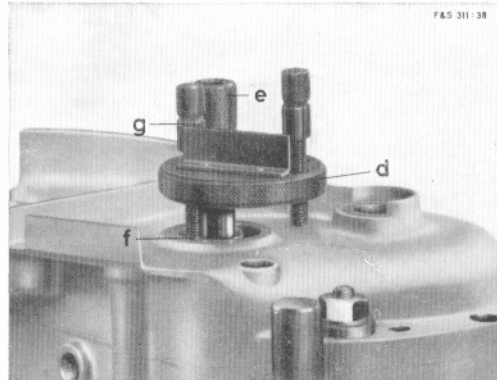
Er moet goed op worden gelet, dat de afremveer tussen de beide geleidenokken in het carter komt te liggen.

Opmeten van de axiale speling van de hoofdas

Afb. H 39

Axiale speling van de hoofdas: 0,1—0,2 mm.

De axiale speling van de hoofdas wordt gemeten met behulp van de meetplaat 0277 026 000. Hiervoor moet tijdelijk de carterhelft-vliegwielszijde worden aangebracht en wel compleet met pakking en pashulzen (vier schroeven kruisgewijze vastzetten). Nadat de speling is vastgesteld wordt deze vergroot dan wel verkleind tot de voorgeschreven waarde door wegnemen, resp. aanbrengen van vulringen.



Afb. H 39

Gebruik van de meetplaat

Voordat de meetplaat (d) met de daarvoor bestemde conische boring op de hoofdasconus wordt geplaatst, worden eerst de stelbouten teruggeschroefd. Daarna de plaat met de kartelmoer (e) vastzetten. Nu de hoofdas met de meetplaat erop met de duim zo diep mogelijk naar beneden in het carter drukken. De as enigszins onder druk houden en met de andere hand een der stelschroeven tot juist op het carter draaien. (Niet vast aandraaien!). Vervolgens de meetplaat met de hoofdas zo ver mogelijk uit het carter proberen te trekken (met duim en wijsvinger aan de kartelmoer) en, terwijl men het aantal streepjes (g) van de stelmoer afleest, draait men deze opnieuw tot tegen het carter (f). Aangezien 1 streepje van de schaalverdeling 0,1 mm betekent, weet men nu de axiale speling van de hoofdas en kan men deze met vulringen corrigeren. Deze gebruiksaanwijzing van de meetplaat is alleen van kracht voor de hoofdas.

Opmeten van de axiale speling van de hulpas

Axiale speling van de hulpas : 0,05—
0,10 mm.

Het opmeten van de axiale speling van
de hulpas vindt plaats met behulp van
een dieptemaat en wel als volgt :

Voorbeeld :

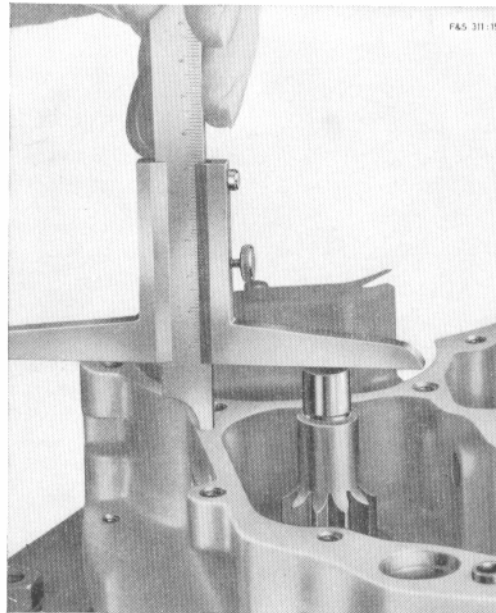
Afb. H 40

Afstand aseind hulpas tot flens
van carterhelft met pakking 19,9 mm

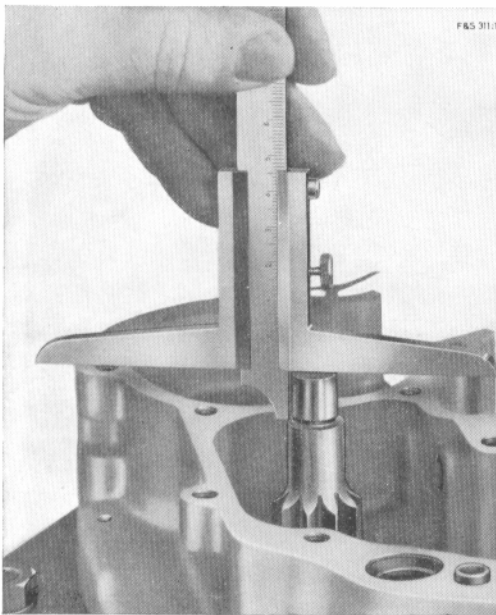
Afb. H 41

Afstand aseind hulpas tot
borst op de hulpas — 14,6 mm

Verskil 5,3 mm



Afb. H 40



Afb. H 41

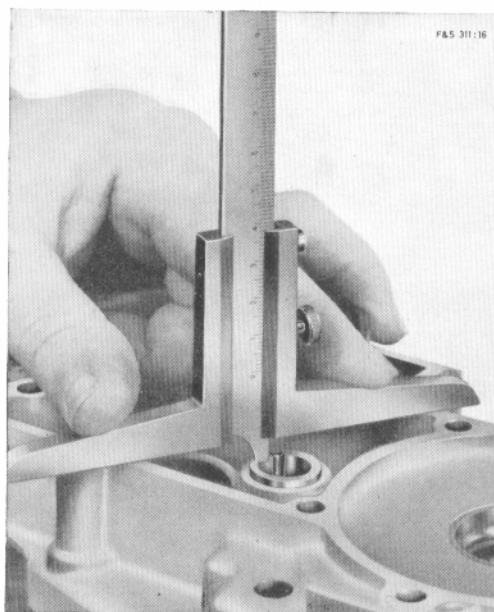
Afb. H 42

Afstand van de flens van de carterhelft vliegwielzijde tot de rand van de bronzen lagerbus van de hulpas 6,5 mm
 Afstand van borst op hulpas tot flens carterhelft-koppelingzijde (verschil als gevonden) — 5,3 mm

Gemeten ruimte 1,2 mm
 Voorgeschreven speling — 0,1 mm

Verschil 1,1 mm

Dit verschil van 1,1 mm wordt opgeheven door op de borst van de hulpas vulringen met een totale dikte van 1,1 mm te leggen.



Afb. H 42

Krukas

Opdat bij de montage van de reeds opgemeten en op de voorgeschreven axiale speling afgestelde krukas de simmerring in de carterhelft niet wordt beschadigd, kan vóór de montage op de aandrijftap van de krukas de monterehuls (g, afb. H32) worden geplaatst. De krukas vervolgens in het carter plaatsen, waarbij de korte kruktaf in de carterhelft valt. Flensranden van beide carterhelften met vloeibare pakking bestrijken.

Carterhelft vliegwielzijde

Voordat de carterhelft-vliegwielzijde op de carterhelft-koppelingzijde wordt geplaatst worden alle rollagers, de carterpakking en de opsluitringen van de rubber ophangbussen evenals de ophangbussen zelf en ook de pashulzen nog eenmaal goed gecontroleerd of ze op hun plaats zitten en goed gemonteerd zijn.

Nu de beide carterhelften op elkaar plaatsen en vastschroeven. 7 cilinderkopschroeven M 6 x 20 en 4 schroeven M 6 x 35.

Motorblok ophangen aan de bevestigingsogen

De motor wordt nu eventueel van de monterebok afgenomen, waaraan hij met twee bouten M 6 x 20 was vastgeschroefd en wordt vervolgens weer aan de beide achterste ophangpunten in de monterebok bevestigd.

Aandrijfkettingwiel

Conus van hoofdas en van kettingwiel ontvetten.

Halfronde spie in de hoofdas leggen.

Kettingwiel op de hoofdas schuiven.

Vasthoudbeugel met ketting van links naar rechts over het kettingwiel leggen.

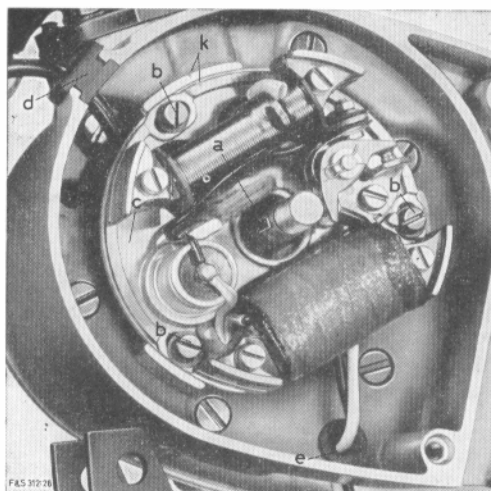
Veerring aanbrengen en moer M 10 vastzetten (17 mm pijpsleutel).

Bosch vliegwielmagneetontsteking

Afb. H 43

Halfronde spie (a) in de krukas leggen. De ankergrondplaat en de ronde doorvoerrubber (e) voor lichtkabel (geel) en kortsluitkabel (zwart) alsmede het langwerpige doorvoerrubber (d) voor de bougiekabel met de afgeronde kant naar het cartermidden tezamen in het carter plaatsen en vervolgens de ankergrondplaat met drie parkerschroeven (b) M 4 met onderleggingen vastzetten. (Parker schroevendraaier).

De conussen van krukas en van vliegwiel grondig ontvetten en het vliegwiel op de as schuiven.



Afb. H 43

OPMERKING

Bij het opschuiven van het vliegwiel moet er zorgvuldig op worden gelet, dat de spie zich precies in de spiegelroef van het vliegwiel bevindt.

Vasthoudbeugel van de monteerbok (m, afb. H14) zodanig in een der vliegwielvensters haken, dat hij bij het aanhalen van de bevestigingsmoer op trek wordt belast.

Randmoer M 10 x 1 met veerring vastzetten. (14 mm pijpsleutel).

ZUIGER

Uitstekende eindjes van de carterpakking aan de cilinderflens afsnijden.

Cilinderflenspakking in overeenstemming met de beide overstroomkanalen op de cilinderflens leggen (gegrafiteerde zijde naar het carter toe).

Zuigerklosje (a, afb. H18) als steun voor de zuiger eveneens aanbrengen.

De zuiger tot 60 à 70° C verwarmen en eventueel met een monteerstift op de drijfstaag plaatsen. De pijl op de zuigerkop moet in rijrichting wijzen (afb. H19). Zuigerpen met de hand in de zuiger schuiven en alleen indien nodig de zuigerpenpers (e) en het bijbehorende busje (d) gebruiken (afb. H19). Bij het omleggen van de stalen band van deze pers moet er goed op worden gelet, dat de zuigerveren geheel in hun groeven liggen, aangezien deze anders gemakkelijk kunnen breken.

Krukascarter met een poetsdoek afdekken.

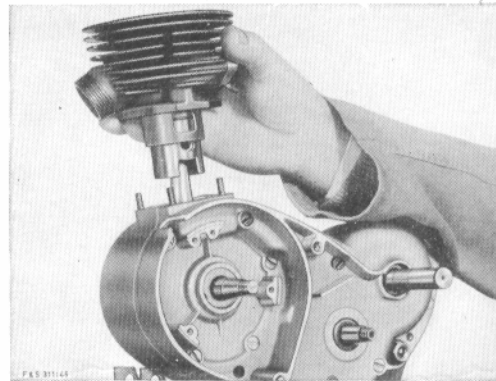
Aan beide kanten de zuigerpen borgen met nieuwe zuigerpenborgveren (b, afb. H 18). Er goed op letten, dat deze borgveren goed in de ingefreesde groeven liggen.

Cilinder en cilinderkop

Afb. H 44

De ingeeliede cilinder *zonder draaien* over de zuiger schuiven en het zuigerklosje (a, afb. H 18) wegnemen. Met vier moeren M 6 de cilinder licht vastschroeven, de zuiger enige malen met het vliegwiel doordraaien en vervolgens kruisgewijze goed aanhalen. (10 mm steeksleutel).

Cilinderkop aanbrengen en kruisgewijze vastzetten. 4 zeskantschroeven M 6 x 30 met onderleggingen. (10 mm pijpsleutel).

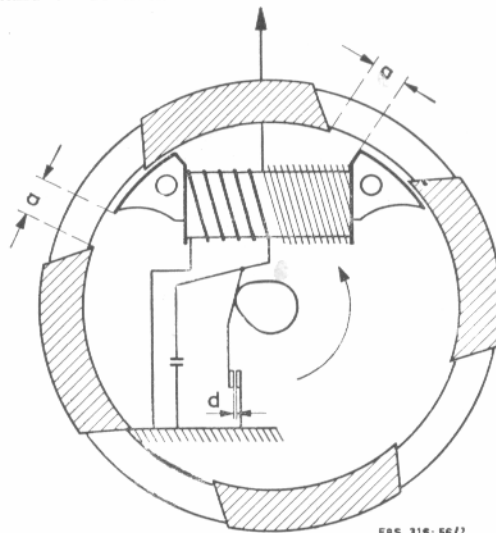


Afb. H 44

Het afstellen van de ontsteking

Voorontsteking 2,0—2,5 mm; poolschoenafstand 7—11 mm.

Het juist instellen zowel van de voorontsteking als ook van de poolschoenafstand (afb. H 45, a) kan geschieden volgens de richtlijnen op blz. A 12.



Afb. H 45

H 29

Op het vliegwiel van de Sachs-motoren worden twee merktekens ingeslagen, terwijl op het carter een merkstreep is aangebracht (afb. H 46).

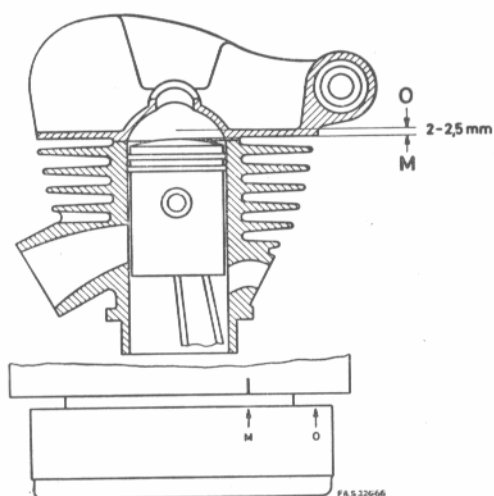
Staat het teken „O” op het vliegwiel tegenover de streep op het carter, dan staat de zuiger in het bovenste dode punt.

Staat het teken „M” op het vliegwiel tegenover de streep op het carter dan staat de zuiger 2,0 à 2,5 mm voor het bovenste dode punt.

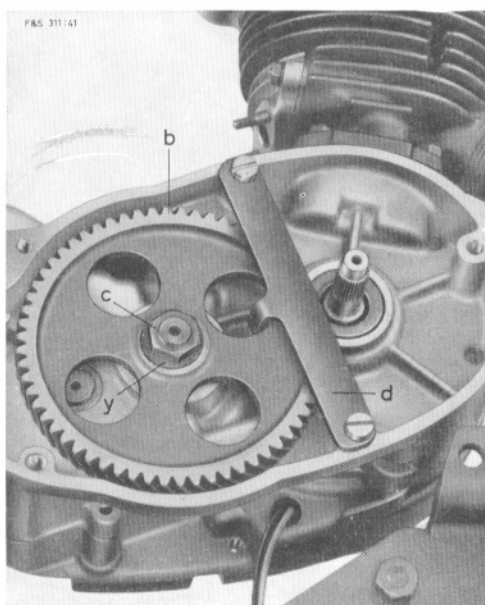
Het lichten van de punten dient dus juist in deze stand plaats te hebben wil de voorontsteking juist zijn ingesteld. Met het merkteken „M” kan misschien iets eenvoudiger gewerkt worden dan met de meetklok die in het bougiegat gedraaid wordt.

N.B. De juiste volgorde is steeds eerst de poolschoenafstand instellen en dan pas de voorontsteking.

Voor schema licht en ontsteking zie blz. H 33.



Afb. H 46



Afb. H 47

Primaire aandrijving en koppeling

Afb. H 47

Halfronde spie voor groot tandwiel op de hulpas in de as leggen. Het grote tandwiel (b) op de as schuiven en met onderlegging (y) en moer (c) vastzetten. Let wel dat het tandwiel in de oorspronkelijke stand weer gemonteerd wordt.

Daarbij vasthouder (d) met twee schroeven M 6 x 20 op het carter schroeven. Vasthouder weer afnemen.

Aanloopring voor onder het koppelinghuis op de krukas leggen met de afgeschuinde kant naar het carter wijzend. Lagerbus en koppelinghuis op de krukas plaatsen.

Axiale speling van het koppelinghuis

Afb. H 48 en H 49

Axiale speling van het koppelinghuis :
0,1 mm.

Voorbeeld :

Diepte tot op de bodem van het koppelinghuis	23,1 mm
Diepte tot op de rand van de lagerbus	— 22,0 mm
Verschil	1,1 mm
Axiale speling	— 0,1 mm
Verschil	1,0 mm

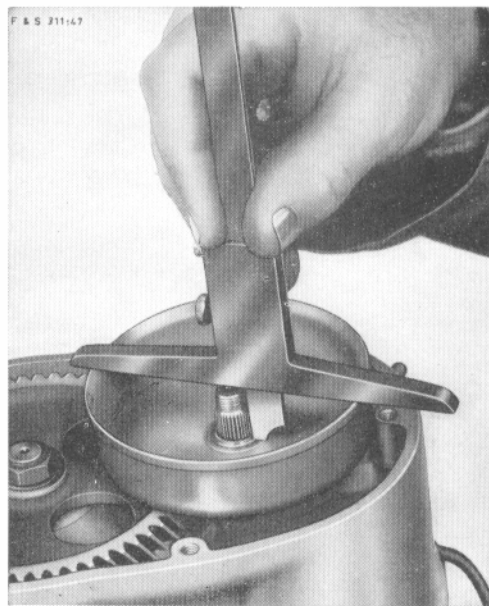
Dit verschil van 1 mm tussen lagerbus en koppelinghuis wordt door vulringen, die op het koppelinghuis worden gelegd, opgeheven.

Centrifugaalkoppeling compleet op de spiegroefvertanding van de krukas schuiven. Veerring en moer M 10 aanbrengen. Motor vertikaal zetten en de vasthoudbeugel van de monteerbok, op trek belast, in het vliegwiel haken. Moer M 10 aanhalen (14 mm pijpsleutel).

Drukveer van hulpkoppelingplaat op de centrifugaalkoppeling plaatsen; hulpkoppelingplaat en draadveerring aanbrengen (b, afb. H 7). Controleren of de veerring goed in de groeven van de drie bevestigingsstiften ligt.



Afb. H 48



Afb. H 49

Carterdeksel koppelingzijde

Voor montage van het carterdeksel koppelingzijde moet de koppelinghandle en de bowdenkabel worden gecontroleerd, en eventueel vervangen. Flensranden met vloeibare pakking insmeren en de pakking aanbrengen. Bij het opzetten van het deksel oppassen voor de simmerring van de rembus (lip naar buiten).

Carterdeksel met 4 cilinderkopschroeven M 6 x 38 en 1 schroef M 6 x 45 (a, afb. H 4) vastzetten (schroevendraaier). De boring van de laatste schroef moet naar buiten met een pakking worden afgedicht.

Oliekontroleschroef (b) met pakkingring inschroeven en vastzetten (14 mm pijpsleutel).

AFSTELLEN VAN DE DECOMPRESSOR- EN STARTHEVEL

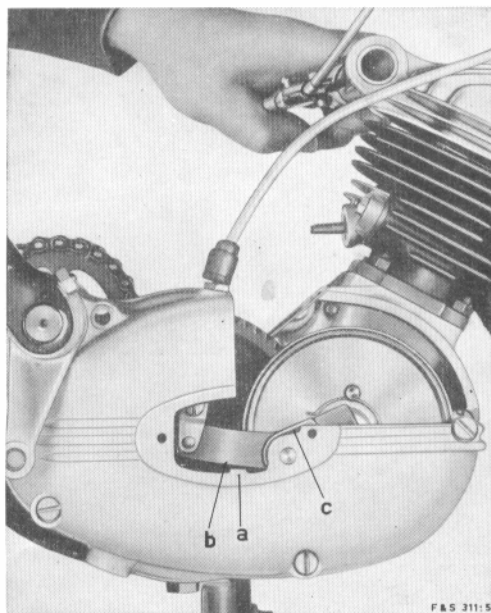
De afstelling van de starthevel kan bij de montage van de motor of ook bij de in het frame ingebouwde motor geschieden.

De afstelling van de decompressorhevel in combinatie met de starthevel kan uitsluitend bij ingebouwde motor plaatshebben. Daarbij moet erop worden gelet, dat de bowdenkabel een Oliekontroleschroef (b) met pakkingring inschroeven en vastzetten (14 mm pijpsleutel).

Afstellen van de starthevel

Afb. H 50

Bowdenkabel aantrekken en daarbij de hulpkoppelingplaat via het inspectiedeksel goed in het oog houden. Zodra de hulpkoppelingplaat begint te bewegen mag de bowdenkabel niet verder naar buiten worden getrokken. De afstand tussen de aanslagnok (a) en de koppelinghefboom (b) moet nu ca. 1,0 à 1,5 mm bedragen. Is deze afstand te klein, dan moet een dunnere vulring (c) tussen deksel en koppelinghefboom worden gemonteerd. Bij een te grote afstand moet een dikkere vulring worden aangebracht. Hiertoe moet de koppelinghefboom worden afgenomen. Onder geen voorwaarde mag de koppelinghefboom in ruststand tegen de hulpkoppelingplaat aanliggen.



Afb. H 50

Remhefboom monteren

Axiale speling van de rembus en van de bracketas elk 0,1—0,2 mm.

Vulringen (h, afb. H 6) op de geslepen rand van de rembus leggen tot aan de onderkant van de ingefreesde groef (niet IN de groef achter de vertanding). Bij deze werkzaamheden moet de bracketas naar buiten worden getrokken.

De vertande onderlegring (g), de vertande remhefboom (f) en de borgplaat (k) na elkaar aanbrengen. Moer (n) M 20,8 x 1 (linkse draad) met de rand naar beneden vastzetten. (26 mm pijpsleutel).

De moer borgen door omslaan van de borgplaat.

Vervolgens de bracketas naar buiten trekken en er tot aan de ingedraaide groef vulringen (m) op leggen. De groef zelf blijft vrij voor de seegerring (s), 1,6 mm dik. Deze wordt met de speciale seegerringtang gemonteerd.

Carterdeksel vliegwielzijde

Dit carterdeksel alvorens het aan het carter te schroeven, insmeren met vloeibare pakking. In de meeste gevallen wordt het carterdeksel vliegwielzijde pas gemonteerd, nadat de motor in de bromfiets is ingebouwd en de ketting is omgelegd.

Motor eventueel van de monteerbok afnemen.

Carter vullen met 200 cc voorgeschreven olie.

Montage van de uitlaat

Bij montage van de uitlaatpijp aan de cilinder moet elke keer een nieuwe uitlaatpakking worden genomen. Het verdient aanbeveling eerst de uitlaatmoer en de klembeugel aan de cilinder en pas daarna de ophangbeugel van de knaldemper vast te schroeven.

De lasnaad van de demper moet steeds naar beneden wijzen.

OLIEVERVERSEN — OLIECONTROLE

Het tandwielcarter en de koppelingkamer van de Saxonette zijn reeds bij het verlaten van de fabriek met 200 cc Saxonette-speciaal-olie gevuld.

Deze speciale olie onderscheidt zich, afgezien van de chemische samenstelling, van de normale Sachs versnellingsbakolie door een belangrijk lagere viscositeit.

De Saxonette carterolie waarborgt in zomer en winter een vlotte start. Een carterolie met een hogere viscositeit zou bij lage temperaturen het starten kunnen bemoeilijken en wel daardoor, dat dan de centrifugaalkoppeling aan de koppeling-buitenmantel blijft kleven en niet kan vrijlopen.

Het oliepeil wordt gecontroleerd bij ontvangst van de bromfiets en vervolgens iedere 3 maanden, en nadat de olie verversd is.

Voor de controle van het oliepeil wordt de motor eerst warmgereden, daarna de bromfiets zo opgesteld, dat de motor precies horizontaal staat. Vervolgens verwijderd men de olie-kontroleschroef.

Indien uit het hierdoor ontstane gat geen olie vloeit, moet men zolang Saxonette-olie boven in de vulschroef gieten, tot deze aan de controleschroef verschijnt.

Ofschoon de carterolie in het gebruik niet afneemt of noemenswaardig verontreinigd wordt, zij verandert toch na verloop van tijd van samenstelling. Om deze reden is het noodzakelijk de olie 1 x per jaar of na iedere 10.000 km te verversen. Ook nu laat men de motor weer warmlopen en zet hem precies horizontaal. Olie-kontroleschroef en olie-aftapschroef verwijderen en de oude olie laten weglopen. Om uit de koppelingkamer alle olie te laten weglopen moet het voorwiel een eindje worden opgetild.

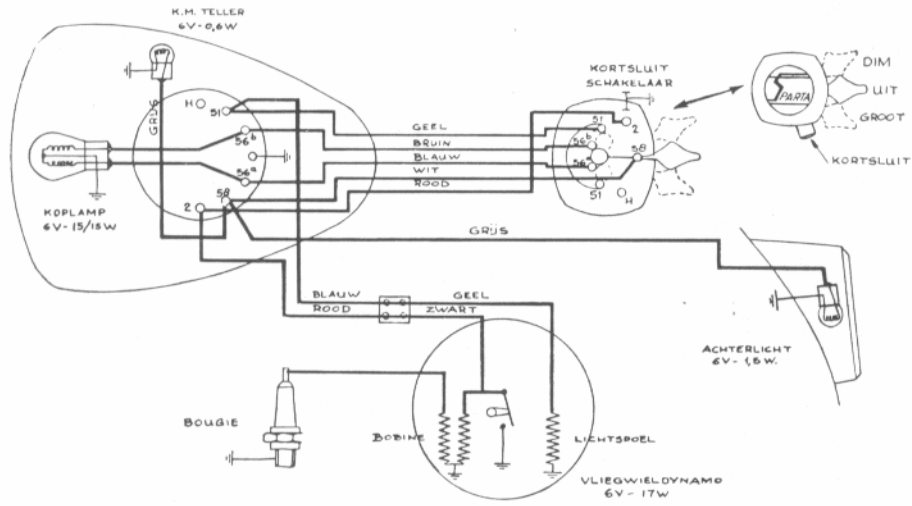
De olie-aftapschroef en de olie-kontroleschroef worden dan weer aangebracht.

Door de olie-vulschroef of door de opening achter het „S”-Saxonette-dekseltje wordt nu 200 cc Saxonette-olie in het carter gegoten.

Vervolgens laat men de motor even lopen, opdat de olie zich gelijkmatig over de beide kamers verdeelt. Tot slot de controleschroef nog eenmaal uitdraaien en het oliepeil controleren.

Bij ingebruikname van een nieuwe of gerevideerde motor moet de rubberring om de olie-vulschroef (ontluchtingsopening!) worden verwijderd.

SCHAKELSHEMA VAN DE LICHT- EN ONTSTEKINGSINSTALLATIE



Zie afb. H 51