

Carburateurgedeelte (SACHS)

- 1 = carburateurhuis
- 2 = vlotter
- 3 = pakking
- 4 = vlotterkamer
- 5 = vlotternaald
- 6 = vorkhefboom
- 7 = stift
- 8 = bolverzonkenschroef
- 9 = filter
- 10 = hoofdsproeier
- 11 = start (choke) schuif
- 12 = stift
- 13 = gasschuif
- 14 = opvulstuk
- 15 = plaat
- 16 = afdichtingsring
- 17 = contactveer
- 18 = contactstift
- 19 = klemring
- 20 = pakking
- 21 = pakking
- 22 = dekselplaat
- 23 = as
- 24 = draaiveer
- 25 = start (choke) hefboom
- 26 = borgring
- 27 = ring
- 28 = ring
- 29 = drukveer
- 30 = ring
- 31 = borgring
- 32 = borgring
- 33 = ring
- 34 = draaiveer
- 35 = gashefboom
- 36 = stelschroef
- 37 = drukstift
- 38 = membraan
- 39 = drukveer
- 40 = deksel
- 41 = bolverzonkenschroef

Vergaserteil (SACHS)

- 1 = Vergasergehäuse
- 2 = Schwimmer
- 3 = Dichtung
- 4 = Schwimmergehäuse
- 5 = Schwimmersnadel
- 6 = Gabelhebel
- 7 = Stift
- 8 = Linsenschraube
- 9 = Filter
- 10 = Hauptdüse
- 11 = Startschieber
- 12 = Stift
- 13 = Gasschieber
- 14 = Füllstück
- 15 = Platte
- 16 = Runddichtring
- 17 = Kontaktfeder
- 18 = Kontaktstift
- 19 = Klemmring
- 20 = Dichtung
- 21 = Dichtung
- 22 = Deckelplatte
- 23 = Welle
- 24 = Schenkelfeder
- 25 = Starthebel
- 26 = Sicherungsring
- 27 = Scheibe
- 28 = Scheibe
- 29 = Druckfeder
- 30 = Scheibe
- 31 = Sicherungsring
- 32 = Sicherungsring
- 33 = Scheibe
- 34 = Schenkelhebel
- 35 = Gashebel
- 36 = Stellschraube
- 37 = Druckstift
- 38 = Membrane
- 39 = Druckfeder
- 40 = Deckel
- 41 = Linsenschraube

Pièces de carburateur (SACHS)

- 1 = Corps de carburateur
- 2 = Flotteur
- 3 = Joint
- 4 = Cuve de flotteur
- 5 = Aiguille de flotteur
- 6 = Levier fourchu
- 7 = Goupille
- 8 = Vis à fente cruciforme
- 9 = Tamis filtre
- 10 = Gicleur principal
- 11 = Tiroir de lancement
- 12 = Goupille
- 13 = Tiroir des gaz
- 14 = Pièce d'obturation
- 15 = Plaque
- 16 = Joint torique
- 17 = Ressort de contact
- 18 = Goupille de contact
- 19 = Bague de serrage
- 20 = Joint
- 21 = Joint
- 22 = Couvercle
- 23 = Axe
- 24 = Ressort torsion
- 25 = Manette de lancement
- 26 = Bague de sûreté
- 27 = Rondelle
- 28 = Rondelle
- 29 = Ressort de pression
- 30 = Rondelle
- 31 = Bague de sûreté
- 32 = Bague de sûreté
- 33 = Rondelle
- 34 = Ressort torsion
- 35 = Manette de gaz
- 36 = Vis de réglage
- 37 = Tige de pression
- 38 = Membrane
- 39 = Ressort de pression
- 40 = Couvercle
- 41 = Vis à fente cruciforme

Afb./Bild/Fig. 59

F&S 3011 : 106

Ontkolen

De kooalaanslag in de verbrandingsruimte en de uitlaatpoort moet worden verwijderd als het motorvermogen terugloopt of de motor de neiging heeft, ook bij een goed afgestelde carburateur, te gaan viertakten.

Cilinder

De kooalaanslag in de verbrandingsruimte en in de cilinderkanalen voorzichtig met een schroevendraaier verwijderen.

Zuiger

Alleen de losse koolschilfers op de zuigerkop verwijderen.
Niet proberen de zuigerkop blank te schuren.

Uitlaatdemper

De uitlaatdemper kan niet ontkoold worden daar deze met steenwol gevuld is en moet naar behoefte vernieuwd worden.

Alle veranderingen aan de uitlaatdemper worden afgeraden daar deze de snelheid, het brandstofgebruik en het geluid ongunstig beïnvloeden. Bovendien zijn veranderingen aan de uitlaatdemper in strijd met wettelijke voorschriften.

Entkohlen

Ölkohle im Brennraum und Auslaßkanal des Zylinders entfernen, spätestens, wenn die Motorleistung nachläßt oder der Motor auch bei richtiger Vergasereinstellung dazu neigt, im Viertakt zu laufen.

Zylinder

Ölkohleansatz im Brennraum und in den Zylinderkanälen mit einem Schraubendreher vorsichtig entfernen.

Kolben

Nur stärkeren Ölöhleansatz (Schuppen) vom Kolbenboden vorsichtig entfernen.

Kolbenboden nicht metallisch blank schaben.

Auspufftopf

Der Auspufftopf kann nicht entkohlt werden, er ist mit Basaltwolle gefüllt und muß bei Bedarf erneuert werden.

Irgendwelche Änderungen am Auspufftopf sind zu unterlassen, da diese Leistung und Kraftstoffverbrauch ungünstig beeinflussen und das Auspuffgeräusch erhöhen. Jede Änderung des Auspufftopfes verstößt gegen die gesetzlichen Bestimmungen und ist strafbar.

Décalaminage

Enlever la calamine dans la chambre de combustion et dans la lumière d'échappement du cylindre au plus tard quand la performance du moteur diminue ou le moteur a tendance à tourner à quatre temps, malgré un réglage correct du carburateur.

Cylindre

Enlever avec précaution la calamine dans la chambre de combustion et dans les lumières de transfert, à l'aide d'un tournevis.

Piston

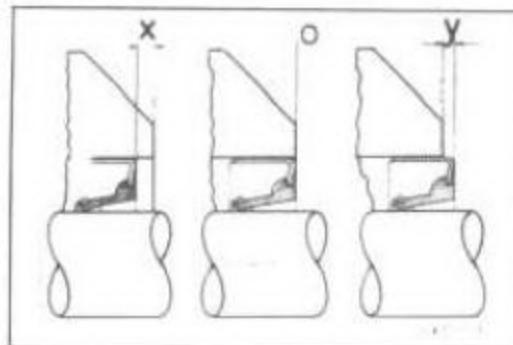
N'enlever, avec précaution, que le gros dépôt (écailles) de calamine sur le dessus de piston.

Ne pas gratter la tête du piston jusqu'au métal nu.

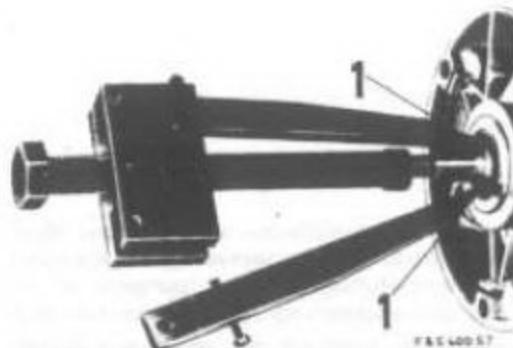
Pot d'échappement

Le pot d'échappement ne peut pas être décalaminé; il est rempli de laine de basalte et doit être renouvelé en cas de besoin.

Des modifications, quelle qu'en soit la nature, ne doivent pas être apportées au pot d'échappement, car cela se répercute défavorablement sur le rendement et la consommation d'essence et fait augmenter le bruit d'échappement. Toute modification du pot d'échappement enfreint les dispositions légales et est pénalisable.



Afb./Bild/Fig. 60



Afb./Bild/Fig. 61

Hiervoor kan men het beste de oude oliekeerring nemen waarvan de buitenste rand tot aan de vlakke kant afgeslepen wordt en druk dan de oude keerring ondersteboven tot aan het lager op de lagerzitting.

Na het verwijderen van de spanen, 2 zelftappende schroefjes in de oude oliekeerring draaien en deze eruit trekken.

Smeer de afdichtring en het trekveertje van de nieuwe oliekeerring in met hoge temp. bestendig vet-Alvania 3- en de buitenkant met vloeibare pakking Nr. 40.

Let bij het opschuiven van de oliekeerring erop, dat de afdichtring niet door scherpe kanten van de as en van de spleebaan beschadigd wordt.

De oliekeerring met behulp van een passende buis inpersen. Let op de inbouwmaat zoals aangegeven bij afbeelding 60.

Vervangen van de oliekeerring aan vliegwielzijde (zonder demontage van de motor)

Uittrekken van de oliekeerring

Voor het uittrekken altijd de inbouwmaat X, O of Y vaststellen, zodat de nieuwe oliekeerring weer met dezelfde inbouwmaat gemonteerd kan worden. Dit om motorstoringen door afgesloten olieboringen in het carter of door het aanlopen van draaiende delen te vermijden.

Let op!

Bij een vastzittende oliekeerring scheurt de metalen rand uit. Dan moet de oliekeerring met behulp van een drevel uit de zitting verwijderd worden. De trekker zodanig plaatsen, dat de beide haken (1) achter de metalen rand van de oliekeerring grijpen. Wanneer de trekker niet voldoende ingebracht kan worden, moet men één van de armen van de trekker losmaken en de beide haken schuin inbrengen. Daarna de beide armen gelijkmatig aanspannen, waarbij er opgelet moet worden dat de drukbout en de as in elkaars verlengde liggen.

Aanbrengen van de oliekeerring

Voordat men de met rubber beklede oliekeerring gaat aanbrengen, eerst controleren of de carterrand een afronding heeft van ca. 1 mm. Zo niet, dan moet dit met een driehoekig schraappijzer en met schuurlijnen aangebracht worden om te voorkomen dat de rubberbekleding van de oliekeerring opstroopt.

Om te vermijden dat bij het afronden van de rand spanen en slijpseel in het carter vallen, moet deze afgedekt worden.

Hierzu nimmt man am besten den alten Wellendichtring, schleift den Blechmantel bis zur inneren Planseite ab und drückt ihn gestürzt in den Sitz bis zum Lager ein.

Zum Herausnehmen des Dichtringes werden 2 Blechschräuben eingeschraubt.

Nach dem Entfernen der Späne und des alten Dichtringes kann der Einbau des neuen Wellendichtringes vorgenommen werden.

Der neue Wellendichtring ist an der Dichtlippe und Zugfeder mit Heißlagerfett Alvania 3 zu versehen und am Außendurchmesser mit Dichtungsmasse Nr. 40 einzustreichen.

Beim Aufsetzen des Wellendichtringes ist darauf zu achten, daß die Dichtlippe nicht durch scharfe Kanten an der Welle z. B. Keilnute beschädigt wird.

Wellendichtring mit Hilfe eines passenden Rohres einpressen, dabei Einbaumaß x, o bzw. y. Bild 60, beachten.

Auswechseln des Wellendichtringes- Magnetseite (ohne Demontage des Motors)

Ausziehen

Vor dem Ausziehen das Einbaumaß x, o bzw. y feststellen, damit neuer Wellendichtring wieder auf gleiches Maß eingepreßt werden kann, um Motorstörungen durch verschlossene Ölbohrungen im Motorgehäuse oder durch Anlaufen von sich drehenden Teilen zu vermeiden.

Achtung!

Bei festzitendem Wellendichtring reißt der Blechrand aus. Wellendichtring mit Hilfe eines Durchschlages durch Schläge aus dem Festzitz lösen. Ausziehvorrichtung so ansetzen, daß beide Haken (1) hinter den Stahlblechrand des Wellendichtringes greifen. Läßt sich die Ausziehvorrichtung nicht komplett ansetzen, einen Schenkel abnehmen und beide Haken in Schrägstellung einsetzen. Beide Schenkel gleichmäßig vorspannen und darauf achten, daß Welle und Abdruckschraube in einer Flucht liegen.

Einbau des neuen Wellendichringes

Vor dem Einbau von gummiumenthüllten Wellendichtringen ist zu prüfen, ob an der Gehäusekante ein Radius von ca. 1 mm vorhanden ist.

Sollte dies nicht der Fall sein, ist unbedingt z. B. mittels eines Dreikantschabers und Schmirgelleinwand ein Radius von ca. 1 mm anzubringen, da sonst die Gummiummantelung abgeschnitten wird.

Um zu verhindern, daß beim Anbringen des Radius Späne in das Lager und den Kurbelraum fallen, muß eine Abdeckung vorgenommen werden.

Le meilleur moyen pour cela est de prendre l'ancien joint et d'enlever à la meule le bord cylindrique pour laisser juste sa partie plane qui sera enfonce à l'envers dans le siège du joint.

Après avoir évacué les copeaux, on visse 2 vis à tôle dans la rondelle plane du vieux joint pour la retirer.

Enduire la lèvre d'étanchéité et le ressort du joint neuf avec de la graisse consistante Alvania 3 et le pourtour extérieur avec de la pâte d'étanchéité No. 40.

En enfilant le joint sur l'arbre, faire attention à ne pas endommager la lèvre par des arêtes vives, p. ex. à la rainure pour la clavette.

Enfoncer le joint à l'aide d'un tube aux dimensions appropriées, prenant soin de rétablir la dimension d'installation x, o ou y suivant Fig. 60

Remplacement du joint anti-fuite côté magnéto (sans démontage du moteur)

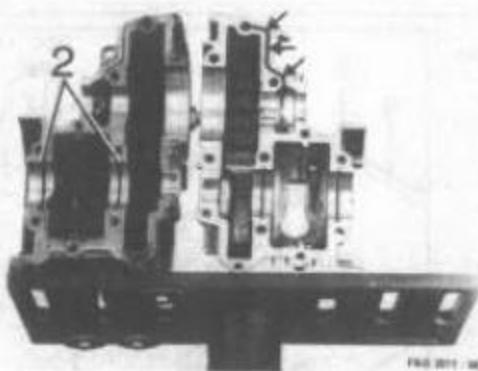
Extraction

Avant l'extraction, repérer la cote de montage x, o ou y, afin de pouvoir presser le nouveau joint à la même cote pour éviter des pannes de moteur dues aux passages d'huile obstrués ou par le frottement de pièces rotatives.

Attention!

Si le joint est collé, la bordure en tôle déchire. Décoller le joints par de légers coups de mandrin. Présenter l'arracheur de telle sorte que les deux crochets (1) attaquent derrière la bordure en tôle d'acier du joint de vilebrequin. S'il est impossible d'introduire complètement l'arracheur, démonter un bras de l'arracheur et introduire les deux crochets en biais.

Bander les deux bras uniformément en veillant à ce que l'arbre et la vis d'arrachement soient parfaitement en ligne.



Afb./Bild/Fig.62

HET IN ELKAAR ZETTEN VAN DE MOTOR

De cilinder, (zie afb.62, met 3-cilinderkopschroeven M 6 x 20 en 6-schijven Ø 30) aan de montagebok vastzetten.

De halve schijven (2) inleggen.

ZUSAMMENBAU DES MOTORS

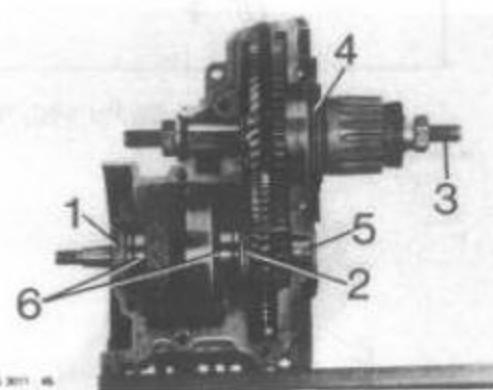
Zylindergehäuse, wie im Bild gezeigt, mit 3 Zylinderschrauben M 6 x 20 und 6 Scheiben (Außendurchmesser 30 mm) an die Montage-Vorrichtung schrauben.

Halbscheiben (2) einsetzen.

REMONTAGE DU MOTEUR

Visser le cylindre comme illustré avec 3 vis à tête cylindrique M 6 x 20 et 6 rondelles (diamètre extérieur 30 mm) sur le bloc de montage.

Poser les demi-rondelles (2).



Afb./Bild/Fig. 63

Krukas en aandrijving

De cilinderwand en de zuiger met dunne olie invetten.

Zuigerveer tegen blokkeerstift leggen.

De zuiger in de aangeschuinde cilinder schuiven. De samengestelde krukas plaatsen.

Let op dat de beide kogellagers met hun groeven in de halve schijven passen. (2, afb.62)

De oliekeerringen (1 en 2) zodanig aanbrengen, dat ze vlak met de buitenkant van het carter liggen.

Het naaldlager (5) tot aan de aanslag tegen het tandwiel drukken.

De voorgeremonteerde aandrijfas (3) plaatsen en de oliekeerring (4) vlak met de buitenkant van het carter aanbrengen.

Kurbelwelle und Getriebe

Zylinderlaufbahn und Kolben dünn einölen.

Kolbenring zum Arretierstift richten.

Kolben in die angefaste Zylinderlaufbahn einführen. Komplette Kurbelwelle einsetzen.

Darauf achten, daß beide Rillenkugellager in der Nut für die Halbscheiben (2, Bild 62) greifen.

Wellendichtringe (1 und 2) zur Gehäuse-Außenkante bündig richten.

Nadelbuchse (5) bis Anschlag Richtung Zahnrädr drücken.

Vormontierte Getriebehauptwelle (3) einsetzen und Wellendichtring (4) zur Gehäuse-Außenkante bündig richten.

Vilebrequin et boîte de vitesse

Huiler légèrement la course du cylindre et le piston.

Positionner la coupe du segment de piston d'après l'arrêtétoir.

Introduire le piston dans le cylindre, opération facilitée par le chanfrein du cylindre.

Poser l'emballage équipé.

Veiller à ce que les deux demi-rondelles (2, Fig.62) s'encastrent parfaitement dans les rainures des bagues extérieures des deux roulements à billes gorge.

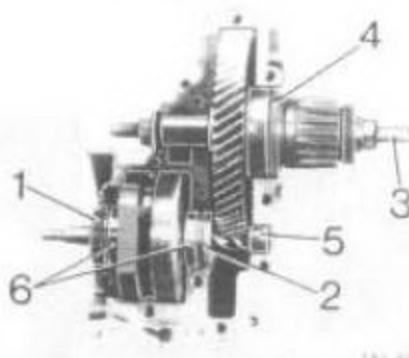
Positionner les joints antifuite (1 et 2) à fleur avec le bord extérieur du carter.

Pousser la douille à aiguilles (5) jusqu'à butée vers le pignon.

Poser l'arbre de boîte prémonté (3) et positionner le joint antifuite (4) à fleur avec le bord extérieur du carter.

Fig. 63 = boîte 3 étages

Fig. 64 = boîte 1 étage



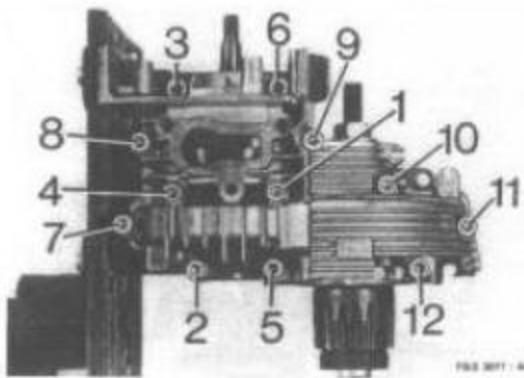
Afb. 63 = 3-traps overbrenging

Afb. 64 = 1-traps overbrenging

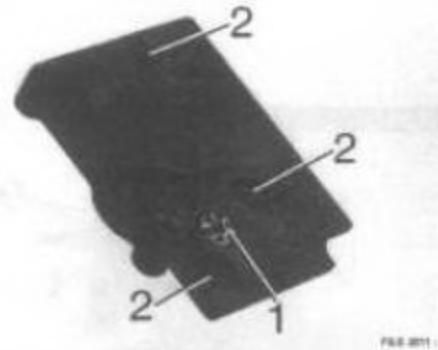
Bild 63 = 3-stufiges Getriebe

Bild 64 = 1-stufiges Getriebe

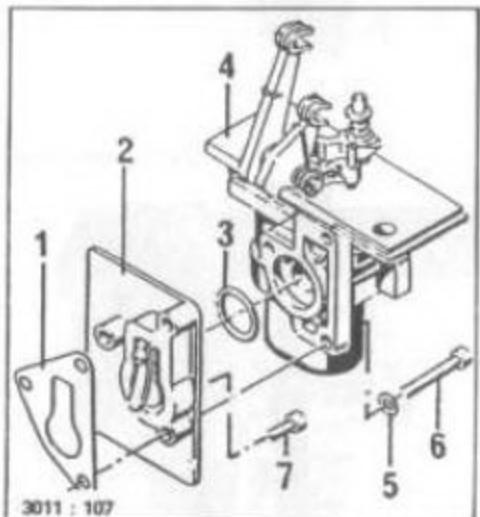
Afb./Bild/Fig. 64



Afb./Bild/Fig. 65



Afb./Bild/Fig. 66



Afb./Bild/Fig. 67

Bestrijk de deelvlakken van het onderste carterdeel met LOCTITE 518. Dit afdichtingsmiddel mag niet in de lagerzittingen komen!

Let op! Breng het afdichtingsmiddel zuinig aan op het door pijlen (afb. 62) aangegeven deel om te vermijden dat de ontluchtingskanalen verstopt raken.

Breng een druppje LOCTITE 270 aan op de buitenringen van de lagers (5 en 6, afb. 63, 64)

Motorblok in elkaar schroeven

De carterdelen met 10 cilinderkopbouten met binnenzeskant - M 6 x 35 en 2 cilinderkopbouten met binnenzeskant (1 en 4) M 6 x 55 vastzetten.

Opgelof! Deze bouten in de volgorde 1 - 12 (afb. 65) vastdraaien.

Aandraaimoment 9...11 Nm (0,9...1,1 kpm)

Opmerking:

Bij de SACHS 301/AB is de membraanplaat d.m.v. een specialschoef (1) M 5 x 15 onmanipuleerbaar aan het carter bevestigd.

Om de schroeven aan het carter (1, 4, 8, afb. 65) te bereiken moeten de 3 perforatiegaten (2) doorbroken worden.

Dichtfläche des Gehäuse-Unterteils mit LOCTITE 518 bestreichen, Dichtungsmasse nicht auf die Lagerstellen bringen.

Achtung! An der Gehäusedichtfläche siehe Pfeile Bild 62 Dichtmittel sparsam auftragen, damit ein Zusetzen des Belüftungskanals für den Getriebe- raum vermieden wird.

Lageraußenringe (5 und 6, Bild 63, 64) mit LOCTITE 270 nur einen Punkt betupfen.

Motorblock zusammenschrauben

Gehäuse-Teile mit 10 Zylinderschrauben mit Innensechskant M 6 x 35 und 2 Zylinderschrauben mit Innensechskant (1 und 4) M 6 x 55 zusammen- schrauben.

Achtung! Zylinderschrauben und Innensechskant in der im Bild angegebenen Reihenfolge 1...12 festschrauben.

Anzugsmoment 9...11 Nm (0,9...1,1 kpm)

Anmerkung:

Beim SACHS 301/AB ist die Membranplatte mit einer Fächerschraube (1) M 5 x 15 am Gehäuse manipuliersicher angeschraubt.

Um die Gehäuseschrauben (1, 4, 8 Bild 65) zu lösen bzw. zu befestigen müssen die 3 Perforations- bohrungen (2) durchbrochen werden.

Enduire le plan de joint du carter inférieur avec du LOCTITE 518, en évitant d'en mettre sur les paliers.

Attention! Dans la zone du plan de joint identifiée par des flèches en Fig. 62, mettre la pâte à joint économiquement, afin de ne pas boucher le canal destiné à aérer la chambre des engrenages. Les bagues extérieures des roulements (5 et 6, Fig. 63, 64) ne reçoivent qu'une touche de LOCTITE 270.

Fermer le carter moteur

Fermer le carter en utilisant 10 vis à 6 pans intérieurs M 6 x 35 et 2 vis à 6 pans intérieurs (1 et 4) M 6 x 55.

Attention! Serrer les vis à 6 pans intérieurs strictement dans l'ordre 1...12 du schéma donné en Fig. 65.

Couple de serrage: 9...11 Nm (0,9...1,1 kpm)

Note:

Sur le SACHS 301/AB, le support membrane est vissé avec une vis éventail (1) M 5 x 15 au carter de façon à prévenir les manipulations.

Pour pouvoir accéder aux vis de carter (1, 4, 8, Fig. 65), afin de les visser ou dévisser, il faut percer les 3 obturations (2).

Carburateur en membraanplaat.

Packing (1) plaatsen en membraanplaat (2) met cilinderschroef (7) M 5 x 15 vastzetten. Carburatuer (4) met afdichtingsring (3) plaatsen en met twee cilinderschroeven (6) M 5 x 40 en veerringen (5) vastzetten. De beide cilinderschroeven (6) monteren met LOCTITE 518.

Vergaser und Membranplatte

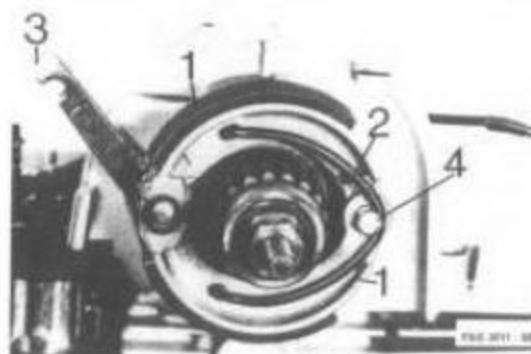
Dichtung (1) auflegen und Membranplatte (2) mit Zylinderschraube (7) M 5 x 15 festschrauben. Vergaser (4) mit Runddichtring (3) aufstecken, mit 2 Zylinderschrauben (6) M 5 x 40 auf Federring (5) festschrauben.

Zylinderschraube (6) mit Dichtungsmasse LOCTITE 518 montieren.

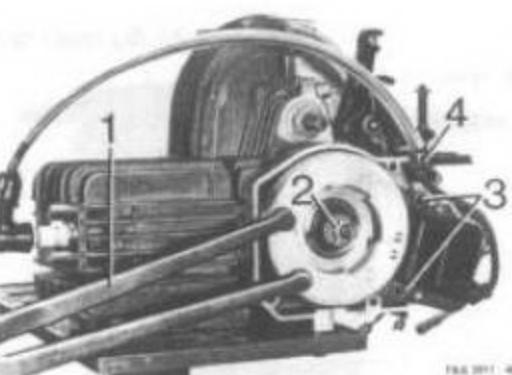
Carburateur et support membrane

Poser le joint (1) et visser le support membrane (2) avec la vis à tête cylindrique (7) M 5 x 15. Poser le carburateur (4) équipé du joint torique (3) et visser à l'aide de 2 vis à tête cylindrique (6) M 5 x 40 et la rondelle élastique (5).

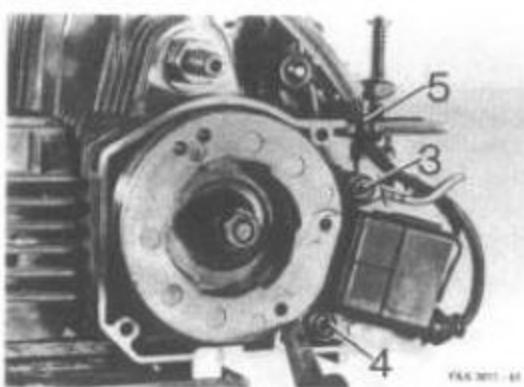
Monter la vis à tête cylindrique (6) avec du LOCTITE 518.



Afb./Bild/Fig. 68



Afb./Bild/Fig. 69



Afb./Bild/Fig. 70

Rem

De lagerbout (4) wordt met LOCTITE 518 in het carter afdicht. Aandraaimoment 25 Nm (2,5 kpm) Met 2 zelftappende bouten M 4 x 10, de blokkeerplaat en remhebel (3) vastdraaien. De remshoel (1) aanbrengen en veer (2) met een zelfbouwtang monteren.

Bremse

Der Lagerbolzen (4) ist mit Dichtungsmasse LOC-TITE 518 im Zylindergehäuse abgedichtet. Anzugsmoment 25 Nm (2,5 kpm) Mit 2 Gewindefurchschrauben M 4 x 10, Halteplatte und Bremshebel (3) anschrauben. Bremsbacken (1) aufstecken und Feder (2) mit Selbstbauwerkzeugzange einhängen.

Frein

L'étanchéité du boulon fixe (4) dans le carter cylindre est assurée avec du LOCTITE 518. Couple de serrage 25 Nm (2,5 kpm) Installer la plaque de calage et la bielle de frein (3) avec les 2 vis M 4 x 10. Emboîter les mâchoires de frein (1) et accrocher le ressort (2) à l'aide d'un outil genre pince fait à la maison.

Magneetvliegwiel

De spie in de krukas plaatsen. Het konische deel van krukas en vliegwiel ontvetten (wasbenzine). Het vliegwiel monteren (let op de spie!). Schijf aanbrengen en de moer M 8 x 1 opdraaien. Het vliegwiel met de stiftsleutel tegenhouden en de moer vastdraaien. Aandraaimoment 30 Nm (3 kpm).

Polrad

Scheibenfeder in die Kurbelwelle einsetzen. Kegel der Kurbelwelle und des Polrades entfetten (reines Benzin). Polrad aufstecken, auf Scheibenfeder achten. Scheibe auflegen und Mutter M 8 x 1 (Linksgewinde) aufschrauben. Polrad mit verstellbarem Stirnlochschlüssel anhalten und Mutter festschrauben. Anzugsmoment 30 Nm (3 kpm).

Rotor

Poser la clavette dans la soie de vilebrequin. Dégraisser les cônes du vilebrequin et du rotor (utilisant du de l'essence pure). Emboîter le rotor. Faire attention à la clavette. Enfiler la rondelle et visser l'écrou M 8 x 1 (filetage à gauche). Tenir le rotor avec une clé à ergot et serrer l'écrou. Couple de serrage 30 Nm (3 kpm)

Onstekkingsspoel

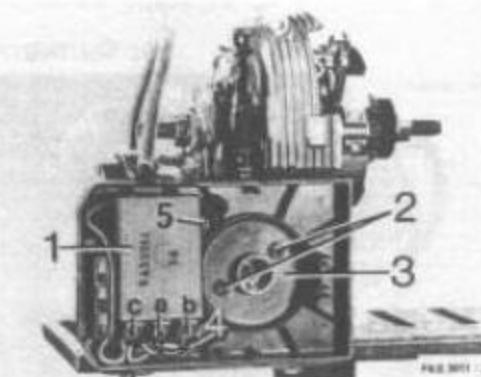
De ontstekingspoel zie afb. 70 met 2 zelftappende bolcylinderkopsschroeven (3 en 4) los bevestigen. De massakabel met een zelftappende schroef (3) vastzetten. De ruimte 0,4 mm tussen de ankerkernen en de ontstekingspoel instellen en de ontstekingspoel vastzetten. Ontstekingskabel met rubbertule (5) door de bovenplaat van de carburateur steken. Verdere instelling voor de ontstekking is niet nodig. Voor het testen van de ontstekingspoel zie afb. 72.

Zündspule

Zündspule wie im Bild 70 mit 2 Gewindefurchschrauben mit Linsenkopf (3 und 4) M 6 x 25 lose anschrauben. Massekabel mit Gewindefurchschraube (3) anschrauben. Luftspalt 0,4 mm zwischen Ankerkernen und Polrad einstellen, dabei Zündspule festschrauben. Zündkabel mit Gummiture (5) in Vergaserdeckelplatte einschieben. Weitere Arbeiten zur Zündeneinstellung sind nicht erforderlich. Funktionsprüfung siehe Text unter Bild 72.

Bougie d'allumage

Visser la bobine d'allumage avec 2 vis (3 et 4) M 6 x 25 sans serrer comme illustré dans la Fig. 70. Visser le fil de masse avec la vis (3). Ajuster l'entrefer de 0,4 mm entre les noyaux de l'induit et le rotor, et serrer la bobine d'allumage. Pousser le câble d'allumage avec le passe-fil caoutchouc (5) dans le couvercle de carburateur. D'autres opérations pour le calage de l'allumage ne sont pas nécessaires. Pour contrôler le fonctionnement de la bougie d'allumage, voir les indications données sous Fig. 72.



Afb./Bild/Fig. 71



Afb./Bild/Fig. 72

Steek de kortsuitdraad, vanaf de carburateur, door de opening (5).
De bedrading door opening (4) voeren.
Het aanzuigeruisdemperhuis met cilinderkop-schroef (2) M 5 x 12 en M 5 x 80 (met vloeibare pakking Nr. 40) en schijf (3) vastdraaien.
Zorg dat de bedrading niet klem komt!
b = } zie blz. 26
a = }
c = }

Luchtfilter (2) plaatsen.
Aanzuigeruisdemperdeksel met 2 zelftappende schroeven (M 5 x 35) vastschroeven.

Opmerking:

Let op dat bij het aanbrengen van de aanzuigeruisdemperdeksel de bedrading niet klem komen. Handstarter (3) met drie zelftappende schroeven M 5 x 40 vastzetten.

Testen van de ontstekingsspoel

Voordat de bougiedop aangebracht wordt, de ontstekingskabel 4 - 6 mm van de massa houden, een paar maal flink starten en zien of er een behoorlijke vonk is. Indien er geen vonk getrokken wordt dan de isolatie van de ontstekings- en kortsuitdraad èn de massa van de bevestiging van de ontstekingsspoel aan het carter controleren.

Ook de stekeraansluitingen op de elektronische module op goed kontakt controleren.

Opmerking:

Wanneer de aansluitingen op de elektronische module verwisseld worden, werkt de ontsteking niet. Blijkt dat bij herhaalde startpogingen nog geen vonk getrokken wordt wordt geadviseerd eerst de elektronische module te vervangen. Heeft dit nog geen resultaat dan moet de ontstekingsspoel vervangen worden.

Let op!

Bij nabestelling goed op de voorgeschreven samenvoeging van de ontstekingsspoel en de module letten.

PRÜFREX-ontstekingspoel (blauw) alleen met PRÜFREX-module (blauw) of MOTOPLAT-ontstekingspoel (zwart) alleen met MOTOPLAT-module (rood).

Kurzschiußleitung (vom Vergaser) durch Bohrung (5) stecken.

Leitungen durch Bohrung (4) stecken.

Kurzschiußleitungen (Rundsteckhülsen) zusammen stecken.

Ansauggeräuschkäpferegehäuse mit Zylinderschraube (2) M 5 x 12, M 5 x 80 (mit Dichtungs-masse Nr. 40) und Scheibe (3) festschrauben.

Achtung! Leitungen nicht einklemmen.

Leitungen auf Elektronik-Modul stecken:

b = }
a = } siehe Seite 26
c = }

'Luftfiltereinsatz (2) aufstecken.

Ansauggeräuschkäpfedeckel (1) mit 2 Plastik-Gewindefurchschrauben M 5 x 35 festschrauben.

Anmerkung:

Bei der Montage des Ansauggeräuschkäpfedeckels darauf achten, daß die Leitungen des Zündmoduls nicht eingeklemmt werden.

Reversierstarter (3) mit 3 Gewindefurchschrauben M 5 x 40 und Hülsen festschrauben.

Funktionsprüfung der Zündspule

Vor Anbringen des Zündkerzensteckers Zündleitung in Distanz von 4...6 mm an Masse halten und Starteinrichtung zügig betätigen, damit ein kräftiger Zündfunke vorhanden ist. Ist kein Zündfunke vorhanden, Isolation an Zünd- und Kurzschiußleitung sowie Masseverbindung Befestigung Zündspule an Gehäuse überprüfen.

Steckanschlüsse auf Kontaktierung am Elektronischen Modul überprüfen.

Anmerkung:

Werden die Leitungen verwechselt auf das elektronische Modul gesteckt, ist keine Zündfunktion vorhanden.

Eine Zerstörung des Elektronischen Moduls erfolgt nicht.

Ist bei erneuter Betätigung der Starteinrichtung kein Zündfunke vorhanden, wird empfohlen zuerst das Elektronische Modul auszutauschen. Ist dann immer noch kein Zündfunke vorhanden, muß die Zündspule ausgewechselt werden.

Achtung!

Bei Ersatzbestellung unbedingt auf vorgeschriebene Paarung Zündspule - Modul achten.

PRÜFREX-Modul (blau) nur mit PRÜFREX-Zündspule (blau) oder MOTOPLAT-Modul (rot) nur mit MOTOPLAT-Zündspule (schwarz) einbauen.

Passer le fil court-circuit (venant du carburateur) par le trou (5).

Passer les fils par le trou (4).

Raccorder les fils court-circuit (douilles raccord).

Visser le boîtier du silencieux d'admission avec les vis à tête cylindrique (2) M 5 x 12 et M 5 x 80 (en utilisant de la pâte à joint No. 40) et la rondelle (3).

Attention! Ne pas coincer les fils.

Brancher les fils au module électronique:

b = }
a = } voir page 26
c = }

Emboîter la cartouche (2) du filtre à air.

Visser le couvercle du silencieux d'admission (1) avec 2 vis spéciales pour plastique M 5 x 35.

Note:

En posant le couvercle du silencieux d'admission, faire attention à ne pas coincer les fils du module d'allumage.

Visser le lanceur à câble (3) avec les 3 vis M 5 x 40 et les manchons.

Contrôle de fonctionnement de la bobine d'allumage

Avant de visser le chapeau de bougie sur le câble d'allumage, tenir le bout du câble d'allumage à une distance de 4...6 mm à la masse et opérer le lanceur à câble d'un trait, afin de produire une forte étincelle. S'il n'y a pas d'étincelle, contrôler l'isolation aux fils d'allumage et court-circuit et s'assurer que la fixation de la bobine sur le carter ait un parfait contact à la masse.

Vérifier que chaque fil arrivant au module électrique est bien branché sur la borne correcte.

Note:

Si les fils sont branchés à l'envers sur le module électrique, il n'y a pas de fonction d'allumage.

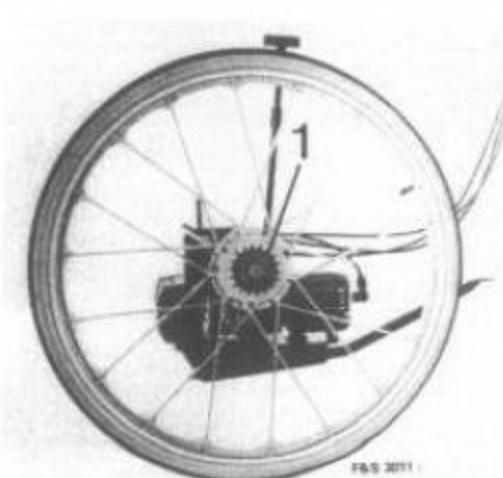
Une destruction du module ne s'ensuit pas.

Si un nouvel actionnement du dispositif d'allumage ne produit toujours pas d'étincelle, il est conseillé d'échanger d'abord le module électrique. Alors, si l'étincelle fait toujours défaut, il faut remplacer la bobine d'allumage.

Attention!

Dans les commandes de pièces de rechange, veiller strictement à l'appariage prescrit de la bobine d'allumage et du module électrique.

Monter le module PRÜFREX (bleu) seulement avec la bobine d'allumage PRÜFREX (bleue), ou le module MOTOPLAT (rouge) seulement avec la bobine d'allumage MOTOPLAT (noire).

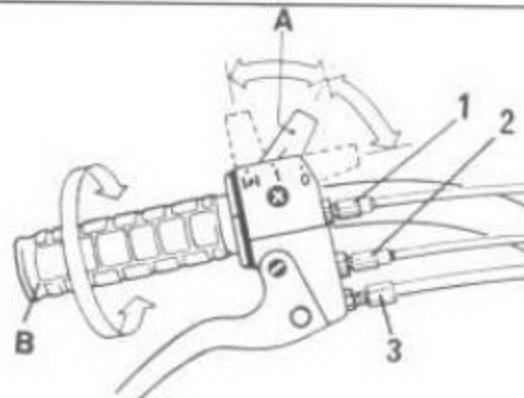


Afb./Bild/Fig. 73

De motor vande montagebok losschroeven.
De afsluiting in de demper leggen.
De demper met 4 boutjes M 6 x 16 vastzetten.
Het achterwiel op de naaf plaatsen en de motor
met het freewheel vastdraaien.
Voor het demonteren en monteren van het achter-
wiel met motor zie. blz. 7.

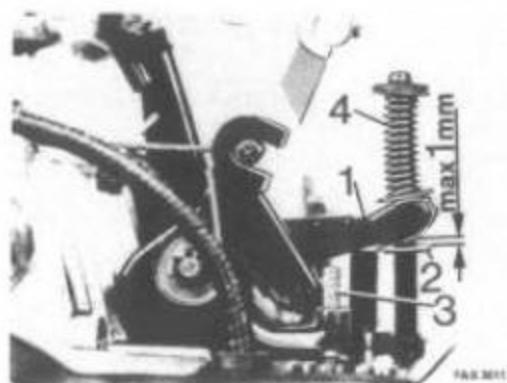
Motor von der Montage-Vorrichtung abschrau-
ben.
Runddichtring in Auspufftopf einlegen.
Auspufftopf mit 4 Sechskantschrauben M 6 x 16
festschrauben.
Hinterrad auf die Nabe stecken und Motor mit
Freilaufzahnkranz (1) festschrauben.
Aus- und Einbau des Hinterrades mit Motor siehe
Seite 7.

Dévisser le moteur du bloc de montage.
Poser le joint torique dans le pot d'échappement.
Visser le pot d'échappement avec 4 vis hexagona-
les M 6 x 16.
Emboîter la roue arrière sur l'axe et fixer le moteur
en vissant la roue libre (1).
Dépose et pose de la roue arrière avec le moteur
suivant page 7.



Afb./Bild/Fig. 74

F&S 3011: 15



Afb./Bild/Fig. 75

Bedieningskabels en-hendels

A = Bedieningshebel voor koude start (choke), rijden en uitzetten van de motor
B = Gashandvat

- 1 = Stelbout CHOKEKABEL (koudestart)
- 2 = Stelbout GASKABEL
- 3 = Stelbout ACHTERREMKABEL

Verklaring der symbolen

Stand 0 : motor uit en benzinetoevoer afgesloten,

Stand 1 : motor starten en rijden

Stand | ↘ | : koude motor starten (choke)

Afstellen van de carburetor en de bedieningskabels

De stelbout (2, afb. 74) voor de gaskabel instellen zodat de kabel ca. 1 mm speling heeft.

De bedieningshebel (A, afb. 74) in de 0-stand (stop) zetten. Vervolgens de chokekabel met de stelbout (1, afb. 74) instellen zodat tussen de starthevel van de carburetor (1) en de onderste schijf iets ruimte is (max. 1 mm). De veer (4) moet dan licht onder spanning staan. Dan is de inwendige bezinkelkraan gesloten.

Let op! Indien de veer (4, afb. 75) niet onder lichte druk staat, is de inwendige brandstofkraan niet gesloten en kan de carburetor overlopen.

Bedieningshebel (A, afb. 74) op stand | ↘ | zetten.

Controleer of de hevel (1) geheel teruggeeft, zodat de startschijf volledig sluit. Daarna de bedieningshebel (A, afb. 74) op stand 1 zetten, motor starten en met een warme motor het stationaire toerental op ca. 2300 - 2500/min. met stelschroef (3) afstellen. Bij deze afstelling is voorzichtigheid geboden, daar bij een te hoog toerental de koppling aangrijpt.

Opm.: Na het afstellen altijd de stelbouten weer vastzetten met de borgmoer.

Lenkerarmatur

A = Bedienungshebel für Kaltstart (Chokezug) Fahrt und Stop des Motors

B = Gasdrehgriff

1 = Einstellschraube für Bedienungshebel „Kaltstart“, (Chokezug)-Fahrt-Stop

2 = Einstellschraube für Gaszug

3 = Einstellschraube für Vorderrad- bzw. Hinterradbremse (Hinweise des Fahrzeugherrstellers beachten)

Organes au guidon

A = Levier de commande pour le lancement du moteur à froid, la marche et l'arrêt du moteur

B = Poignée tournante des gaz

1 = Barijet tendeur pour la transmission du tiroir de lancement à froid, la marche et l'arrêt

2 = Barijet tendeur pour la transmission des gaz

3 = Barijet tendeur pour le frein AV et/ou AR (se conformer aux instructions du constructeur du véhicule)

Symbole für Stellung des Bedienungshebels (A):

Stellung 0 : Motor abgestellt (der Gasdrehgriff ist arretiert, der Benzinhahn ist geschlossen).

Stellung 1 : Warmstart → Fahren

Stellung | ↘ | : Kaltstart

Einstellen des Vergasers sowie der Seilzüge

Die Stellschraube (2, Bild 74) für den Gaszug so verdrehen, daß der Seilzug zwischen Vergaser und Gasdrehgriff ca. 1 mm Spiel hat.

Bedienungshebel (A, Bild 74) auf Stellung „0“ = Stop stellen. Chokezug mit Einstellschraube (1, Bild 74) so einstellen, daß zwischen dem Übertragungshebel (1) und der Scheibe (2) ein geringes Spiel vorhanden ist (max. 1 mm). Die Feder (4) muß dann leicht unter Druck stehen, der Kraftstoffhahn im Vergaser ist somit geschlossen.

Achtung! Steht die Feder (4, Bild 75) nicht unter leichtem Druck, ist der Kraftstoffhahn nicht geschlossen, der Vergaser kann überlaufen.

Bedienungshebel (A, Bild 74) auf Symbol | ↘ | stellen.

Überprüfe, daß in dieser Stellung der Übertragungshebel (1) ganz zurückfedert, um ein vollständiges Schließen des Startschiebers zu ermöglichen.

Dann Bedienungshebel (A, Bild 74) auf Stellung „1“ stellen.

Leerlaufdrehzahl ca. 2300...2500/min. mit Stellschraube (3) bei betriebswarmem Motor einstellen. Einstellung sorgfältig durchführen, da bei zu hoher Leerlaufdrehzahl die Fliehkraftkupplung eingreift.

Symboles pour la position du levier (A):

0 : moteur arrêté (poignée des gaz verrouillée, le robinet d'essence est fermé).

1 : lancement à chaud → rouler

| ↘ | : lancement à froid

Réglage du carburetor et des transmissions

Régler le barijet tendeur (2, Fig. 74) pour la transmission des gaz de telle façon que la transmission ait une garde d'env. 1 mm entre le carburetor et le poignée des gaz.

Mettre le levier (A, Fig. 74) sur 0 = Arrêt. Régler la transmission du tiroir de lancement en travaillant sur le barijet tendeur (1, Fig. 74) pour obtenir une faible garde (1 mm maxi) entre le levier (1, Fig. 74) et la rondelle (2). Ainsi, le ressort (4) doit se trouver légèrement comprimé, ce qui assure la fermeture du robinet d'essence dans le carburetor.

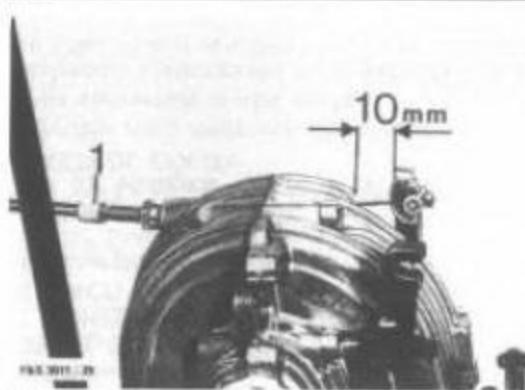
Attention! Le robinet d'essence n'est fermé que lorsque le ressort (4, fig. 75) est légèrement comprimé. Sinon, le carburetor peut déborder.

Mettre le levier (A, Fig. 74) au symbole | ↘ |

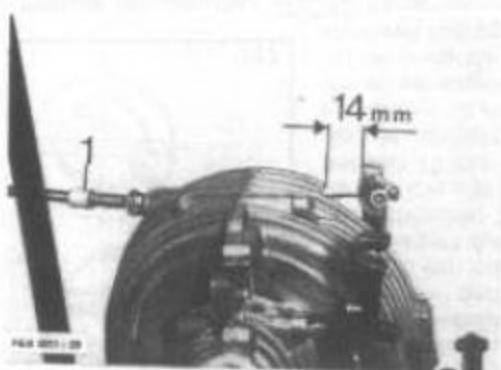
Vérifier que dans cette position le levier de renvoi (1) rebondit entièrement, afin de permettre une fermeture complète du tiroir de lancement.

Ensuite, mettre le levier (A, Fig. 74) sur "1".

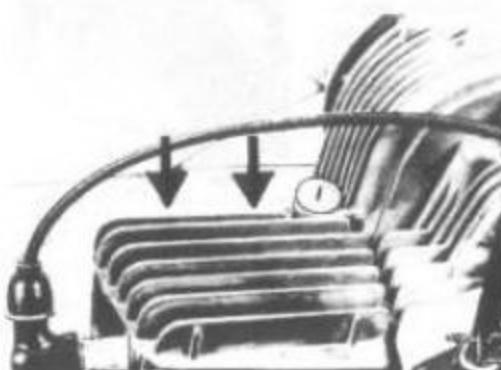
Régler le régime de ralenti, le moteur ayant sa température de service, à l'aide de la vis de réglage (3), à 2300...2500/min. Effectuer ce réglage avec soin, car si le régime de ralenti est trop élevé, l'embrayage commence à prendre.



Afb./Bild/Fig. 76



Afb./Bild/Fig. 77



Afb./Bild/Fig. 78

Achterrem

Het slijten van de remvoeringen is van buitenaf waar te nemen, door de steeds groter wordende vrije slag van de remhendel.

Instellen

Draai de stelbout (3, afb. 74) geheel naar binnen. Daarna stelschroef (1) zodanig uitdraaien dat de vrije slag van de remhendel klein is. Daarna met stelbout (3, afb. 74) de remkabel juist afstellen.

De remhendels mogen bij het remmen niet tegen de handvatten komen en de wielen moeten met aangetrokken rem, vrij lopen.

Slijtgrens van de remvoering

Wanneer met een aangetrokken rem de afstand tussen de hebel en het huis 10 mm resp. 14 mm of meer is, wordt reparatie (b.v. vervangen van rem-schoenen) noodzakelijk!

Hinterradbremse

Nach längerer Betriebszeit erfordert der betriebsbedingte Verschleiß der Bremsbackenbeläge ein Nachstellen der Bremsen.

Die Notwendigkeit einer Bremsnachstellung ist äußerlich an dem immer größer werdenden Leerweg des Handbremshebels zu erkennen.

Einstellung

Stellschraube (3, Bild 74) am Lenker ganz eindrehen. Stellschraube (1) so verdrehen, daß nach kurzem Leerweg am Bremshebel die Bremse spürbar greift. Die Feineinstellung mit der Stellschraube (3, Bild 74) am Lenker vornehmen.

Der Handbremshebel darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen und das Hinterrad muß bei entlasteter Bremse frei laufen.

Verschleißgrenze der Bremsbeläge

Ist bei gezogener Bremse ein Abstand von 10 mm bzw. 14 mm zwischen Hebel und Gehäuse erreicht, sind Reparaturarbeiten (z. B. auswechseln der Bremsbeläge) erforderlich.

Frein arrière

Après un temps d'utilisation plus long, l'usure des garnitures de frein qui dépend du service et de la sollicitation, demande un ajustage des freins.

La nécessité de régler les freins peut être observée par la course à vide du levier de frein au guidon qui devient de plus en plus longue.

Réglage

Visser le barijet tendeur (3, Fig. 74) au guidon à fond. Tourner le barijet tendeur (1) de telle façon que le frein commence sensiblement à prendre après une petite course à vide de la biellette de frein. Effectuer le réglage fin en travaillant sur le barijet tendeur (3, Fig. 74) au guidon.

Le levier de frein ne doit pas buter contre le guidon quand on serre le frein et la roue arrière doit tourner librement lorsque le levier de frein est lâché.

Limite d'usure des garnitures de frein

Lorsqu'on serre le frein et la distance entre la biellette et le carter ne mesure plus que 10 mm ou 14 mm, des opérations de révision s'imposent (par ex. remplacement de la paire de mâchoires de frein).

Opgelet!

Bij gietstuk-nr.

2913 001 099

10 mm

2913 001 199

Bij gietstuk-nr.

2913 001 299

14 mm

(zie pijlen in afb. 78)

Achtung!

Bei eingegossener Rohteil-Nr.:

2913 001 099

10 mm

2913 001 199

Bei eingegossener Rohteil-Nr.:

2913 001 299

14 mm

(siehe Pfeile Bild 78)

Attention!

Pour Réf. venue de fonderie

2913 001 099

10 mm

2913 001 199

Pour Réf. venue de fonderie

2913 001 299

14 mm

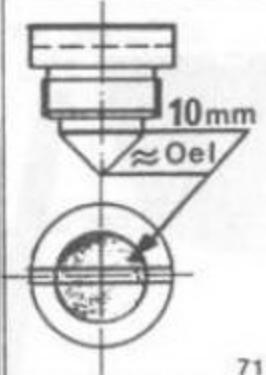
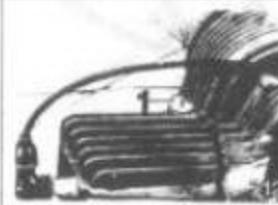
(voir les flèches en Fig. 78)

ONDERHOUDSSCHEMA

Smeermiddel- en hoeveelheid resp.
onderhouds-werkzaamheden

Proefrit

Algemene controle op het functioneren en verkeersveiligheid.



trolegat bijvullen met SACHS-transmissieolie.

Bij het gehell opnieuw vullen 70 cm³ resp. 90 cm³ SACHS-transmissieolie (bestel-nr. 2969 002 010) gebruiken of:

SHELL-SPIRAX MB 90

(= SHELL-SPIRAX HD 90)

TEXACO Geartex TP-B SAE 85 W-90

BP Energear Hypo SAE 90

(= BP Energo-Hypogear 90-EPI)

BP Energear FE 80 W 90

(= BP Multigear - FE 80 W/90 EP)

CASTROL EPX 90.

Bijvullen zoals hierboven omschreven.

Olie verversen is niet nodig.

Schaden veroorzaakt door gebruik van andere oliesoorten worden niet gegarandeerd.

	Onderhoud	Alle 1000 km	Alle 3000 km	Alle 6000 km	Naar beh.
Proefrit					
Algemene controle op het functioneren en verkeersveiligheid.					

WARTUNGS- UND PFLEGEPLAN

Schmiermittel und -menge bzw. Wartungsarbeiten

Probefahrt

Vor und nach Arbeitsdurchführung zur allgemeinen Kontrolle von Betriebs- und Verkehrssicherheit.

Ölkontrolle (mit transparenter Ölkontrollschaube)

Motor 1...2 Minuten laufen lassen. Motor abstellen und Fahrzeug waagerecht auf die Räder stellen. Ist der Ölstand nicht am oberen Rand des Kegels der Ölkontrollschaube = unterer Rand der Kontrollbohrung, dann ist der Sichtpunkt für das Öl (siehe Pfeil) kleiner als 10 mm. Ölkontrollschaube (1) herausdrehen und SACHS-Spezial-Getriebeöl nachfüllen bis Unterkante Ölkontrollbohrung.

Neufüllung 70 cm³ bzw. 90 cm³ SACHS-Spezial-Getriebeöl (F&S-Bestell-Nr. 2969 002 010 bzw. SHELL-SPIRAX MB-90
TEXACO Geartex EP-B SAE 85 W - 90
BP Energear Hypo SAE 90
BP Energear FE 80 W 90
CASTROL EPX 90

nachfüllen, wie unter Ölkontrolle beschrieben.

Ölwechsel ist nicht erforderlich.

Achtung! Keine anderen Öle verwenden. Für daraus entstehende Getriebeschäden keine Garantie.

Wartung	Alle 1000 km	Alle 3000 km	Alle 6000 km	Bei Bedarf

PLAN D'ENTRETIEN

Lubrifiants, quantités de lubrifiants ou opérations d'entretien

Faire un essai sur route avant et après toute en vue d'un contrôle général du fonctionnement fiable et de la sécurité en circulation.

Contrôle du niveau d'huile (avec vis-bouchon transparente pour le contrôle du niveau d'huile)

Faire tourner le moteur 1...2 minutes. Couper le moteur et poser le véhicule sur ses roues sur un sol horizontal. Si le niveau d'huile n'arrive pas au bord supérieur de la vis de contrôle d'huile = bord inférieur de l'orifice du contrôle, l'huile ne sera visible que sur moins de 10 mm (voir la flèche). Dévisser le bouchon de contrôle d'huile (1) et ajouter de l'huile spéciale SACHS pour boîtes de vitesses jusqu'au bord inférieur de l'orifice de contrôle d'huile.

Un remplissage initial demande 70 cm³ ou 90 cm³ d'huile spéciale SACHS pour boîtes de vitesses (Réf. 2969 002 010, ou

SHELL-SPIRAX MB 90
TEXACO Geartex EP-B SAE 85 W-90
BP Energear Hypo SAE 90
BP Energear FE 80 W 90
CASTROL EPX 90.

Un vidange d'huile n'est pas nécessaire.

Attention! Ne pas utiliser d'autres huiles. Sinon, pas de garantie pour des pannes de boîte de vitesse en résultant.

Entretien	Tous les 1000 km	Tous les 3000 km	Tous les 6000 km	Suivant besoin

ONDERHOUDSSCHEMA					WARTUNGS- UND PFLEGEPLAN					PLAN D'ENTRETIEN					
Onderhoud	Alle 1000 km	Alle 3000 km	Alle 6000 km	Naar beh.	Wartung	Alle 1000 km	Alle 3000 km	Alle 6000 km	Bei Bedarf	Entretien	Tous les 1000 km	Tous les 3000 km	Tous les 6000 km	Suivant besoin	
Smeermiddel- en hoeveelheid resp. onderhouds-werkzaamheden					Schmiermittel und -menge bzw. Wartungsarbeiten					Lubrifiants, quantités de lubrifiants ou opérations d'entretien					
	x		x		Ölkontrolle (mit nicht transparenter Ölkontrollschraube) De motor 1 à 2 min. laten lopen. De motor afzetten en het voertuig rechtop zetten. De controleschroef er uit draaien. Wanneer het oliepeil lager is dan de onderste rand van het controlesleutel dan tot de onderste rand van het controlesleutel bijvullen met SACHS-transmissieolie. Bij het geheel opnieuw vullen 70 cm³ resp. 90 cm³ SACHS-transmissieolie (bestel nr. 2969 002 010) gebruiken of SHELL-SPIRAX MB 90 (= SHELL-SPIRAX HD 90) TEXACO Gearbox TP-B SAE 85 W-90 BP Energear Hypo SAE 90 (= BP Energo-Hypogear 90-EP) BP Energear FE 80 W 90 (= BP Multigear - FE 80 W/90 EP) CASTROL EPX 90. Bijvullen zoals hierboven beschreven. Olie verversen is niet nodig. Schaden veroorzaakt door gebruik van andere oliesoorten worden niet gegarandeerd.	x		x			Contrôle du niveau d'huile (la vis-bouchon de contrôle n'étant pas transparente) Faire tourner le moteur 1... 2 minutes. Couper le moteur et poser le véhicule sur ses roues sur un sol horizontal. Dévisser la vis-bouchon (1). Si le niveau d'huile dans la boîte n'arrive pas au bord inférieur de l'orifice de contrôle, rajouter de l'huile spéciale SACHS pour boîtes de vitesses jusqu'à ce bord. Un remplissage complet demande 70 cm³ ou 90 cm³ de l'huile SACHS précitée, (Réf. 2969 002 010) ou SHELL-SPIRAX MB 90 TEXACO Gearbox EP-B SAE 85 W-90 BP Energear Hypo SAE 90 BP Energear FE 80 W 90 CASTROL EPX 90. Un vidange d'huile n'est pas nécessaire. Attention! Ne pas utiliser d'autres huiles. Sinon, pas de garantie pour des pannes de boîte de vitesses en résultant.	x		x	
Bougie De bougie kan provisorisch van kooilaanslag aan de isolator en tussen de elektroden worden gereinigd. Een afdooende reiniging kan alleen met een zandstraalapparaat worden uitgevoerd. Electrodenafstand (0,5 mm) controleren, indien de elektroden zijn ingebrand bougie vernieuwen. Let op de juiste warmtegraad! BOSCH WR 10 FC			x		Zündkerze Behelfsmäßige Reinigung vom Ölkohlebelag am Steinfuß und zwischen den Elektroden mit einer Drahtbüste. Eine einwandfreie Reinigung kann nur mit einem Sandstrahlgeläse erfolgen. Elektrodenabstand (0,5 mm) überprüfen, bei starkem Abbrand Kerze wechseln. Auf richtigen Wärmewert der Zündkerze achten! BOSCH WR 10 FC mit SAE-Anschlußmutter			x			Bougie d'allumage On peut entreprendre un nettoyage provisoire de la couche de calamine entre les électrodes et à la base de l'isolant. Un nettoyage impeccable de la bougie ne pourra se faire qu'avec une sableuse. Contrôler l'écartement des électrodes (0,5 mm), si elles sont brûlées, remplacer la bougie Faire attention à la valeur thermique correcte de la bougie d'allumage. BOSCH WR 10 FC avec écrou de raccordement SAE			x	
Luchtfilter in aanzuigeruisdemper Het deksel van de aanzuigeruisdemper er af schroeven en het papierfilter er uit nemen. De heften van de aanzuigeruisdemper schoon maken met een licht geoliede doek. Het papierfilter bij sterke vervuiling vervangen, bij lichte vervuiling voorzichtig uitbazen en van stofaanslag bevrijden. Alle 6000 km luchtfilter vernieuwen. Opmerking: Let op dat bij het monteren van de aanzuigeruisdeksel de bedrading niet klem komt.	x	x			Ansauggeräuschkämpfer und Papierfilter Ansauggeräuschkämpferdeckel abschrauben und Papierfilter herausnehmen. Ansauggeräuschkämpferhälften mit einem leicht öligem Lappen reinigen. Papierfilter bei leichtem Staubanfall reinigen. Alle 6000 km erneuern. Anmerkung: Bei der Montage des Ansauggeräuschkämpferdeckel darauf achten, daß die Leitungen des Zündmoduls nicht eingeklemmt werden.	x	x			Silencieux d'admission et filtre papier Dévisser le couvercle du silencieux d'admission et en sortir le filtre papier. Nettoyer les deux moitiés du silencieux d'admission avec un chiffon légèrement huileux. Nettoyer le filtre s'il est légèrement poussiéreux. Remplacer le filtre tous les 6000 km. Note: En posant le couvercle du silencieux d'admission faire attention à ne pas coincer les fils du module d'allumage.		x	x		

ONDERHOUDSSCHEMA

Smeermiddel- en hoeveelheid resp.
onderhouds-werkzaamheden

	Onderhoud	Allt 1000 km	Allt 3000 km	Allt 6000 km	Naar beh.
Carburateur Carburateurhuis en diverse onderdelen in benzine reinigen. Sproeierboringen uitsluitend met perslucht uitblazen. Afstellen zie blz. 39				x	
Stationair toerental beproeven c.q. afstellen, 2300...2500/min.			x		
Benzinefilter Trek voor het vervangen van het filter de bovenste slang van het filter en steek het einde in de tank. Let bij het aanbrengen op de juiste doorstroomrichting (pijl op filter). Jaarlijks, of in geval van beschadiging, het filter met slangen vernieuwen. Gebruik hiervoor alleen de originele zwarte rubber slangen.			x		
Bowdenkabels Indien speciale smeernippels aan de bowdenkabels aanwezig zijn, moet dunne olie smeren, anders de bowdenkabels losnemen en de binnenkabels goed invetten. Bowdenkabels moeten vloeidend lopen en mogen niet knikken.	x				
Motor en uitlaatsysteem Ontkolen (zie pag. 32)			x		
Remmen Bij slechte remwerkking de hendels, kabels en remhevels controleren en nastellen. Draaipunten, geleidingen en binnenkabels smeren met dunne olie. Geknikte of geklemde kabels vervangen. Remvoering waarop olie is gekomen, moeten vervangen worden, daar de geringste vervuiling met olie de remwerkking vermindert. Wanneer de remvoering glimt, deze dan opschuren of vernieuwen. Opmerking: de remvoering is asbestvrij.			x		
Banden druk controleren voor 2,8 bar (ato), achter 3,8 bar (ato)		x			
Bandenprofiel controleren			x		

WARTUNGS- UND PFLEGEPLAN

Schmiermittel und -menge bzw. Wartungsarbeiten

	Wartung	Allt 1000 km	Allt 3000 km	Allt 6000 km	Bei Bedarf
Vergaser reinigen und einstellen Vergasergehäuse und Einzelteile in Kraftstoff reinigen. Düsenschrägungen nur mit Preßluft ausblasen.				x	
Einstellarbeiten siehe Seite 39					
Leerlaufdrehzahl prüfen ggf. einstellen, 2300...2500/min.			x		
Kraftstofffilter erneuern. Kraftstoffleitung vom Filter abziehen und auf Blindnippel vom Kraftstoffbehälter aufstecken. Auf richtige Durchflußmarkierung (Pfeilrichtung) am Filtergehäuse achten. Kraftstofffilter und Kraftstoffschlauch jährlich erneuern.			x		
Seilzüge prüfen, ggf. ölen und einstellen. Auf knickfreie Verlegung achten. Für Ersatz nur Original-Seilzüge verwenden. Bei speziellen Schmiernippeln an den Seilzügen mit dünnflüssigem Öl schmieren, ansonsten Seilzüge aushängen und Zugseile gut durchfetten.	x				
Motor und Auspuffanlage Entkohlen (siehe Seite 32).			x		
Bremsen Bei schlechter Bremswirkung Handhebel, Seilzug und Bremshebel auf ihren Zustand überprüfen gegebenenfalls nachstellen. Gelenke, Lagerstellen, Seilzug nachölen. Geknickte oder geklemmte Seilzüge ersetzen. Verölte Beläge sind zu erneuern, auch geringste Verölung bedingt eine Verminderung der Bremswirkung. Bei Glanzbelag auf den Bremsbelägen diesen mittels Schmirgelleinwand entfernen oder Bremsbeläge erneuern. Anmerkung: Die Bremsbeläge sind nicht asbesthaltig.		x			
Reifenluftdruck prüfen: vorne 2,8 bar (atü), hinten 3,8 bar (atü)			x		
Reifenprofilstärke prüfen			x		

PLAN D'ENTRETIEN

Lubrifiants, quantités de lubrifiants ou opérations d'entretien

	Entretien	Tous les 1000 km	Tous les 3000 km	Tous les 6000 km	Suivant besoin
Nettoyage et réglage du carburateur Nettoyer le corps du carburateur et les pièces détachées dans de l'essence. Les alésages des gicleurs ne sont qu'à souffler à l'air comprimé. Pour régler le carburateur, voir page 39				x	
Vérifier le nombre des tours au ralenti et l'ajuster suivant besoin à 2300...2500/min.				x	
Tamis à carburant à remplacer Retirer le tuyau à essence du filtre et l'enfiler sur le raccord borgne du réservoir. Observer le sens de l'écoulement à travers le filtre suivant la flèche sur le boîtier du filtre. Remplacer le filtre à essence et le tuyau à essence tous les ans.				x	
Câbles de transmission Si les câbles sont pourvus de graisseurs spéciaux, injecter de l'huile fine. S'il n'en ont pas, sortir le câble de sa gaine et le graisser bien.	x				
Moteur et dispositif d'échappement Décalaminer (voir page 32).				x	
Freins En cas de freinage insuffisant, inspecter l'état du levier à main, du câble et du levier se trouvant sur le moyeu et les ajuster suivant besoin. Lubrifier les articulations, paliers et le câble. Remplacer les câbles pliés ou coincés. Remplacer les mâchoires complètes, si les garnitures de frein sont grasses; les moindres traces d'huile provoquent une diminution de l'effet de freinage. Si la surface des garnitures de frein est glacée, la passer à l'émeri ou remplacer les mâchoires. Note: Les garnitures de frein sont sans amiante.				x	
Pression des pneus à contrôler: AV 2,8 bar; AR 3,8 bar				x	
Epaisseur du profil des pneus à contrôler				x	

ONDERHOUDSSCHEMA				
Smeermiddel- en hoeveelheid resp. onderhouds-werkzaamheden	Onderhoud Alle 1000 km	All 3000 km	All 6000 km	Naar beh.
Magneetontsteking contactloos (elektronisch) onderhoudfrij Attentie! Wij wijzen u er op dat bij werkzaamheden, c.q. beproevingen aan de elektronische ontsteking uiterste zorgvuldigheid geboden is. Hierbij moet de motor afgezet zijn!! Dit geldt ook bij het aansluiten van een stroboscoop-lamp of speciale test-apparatuur. Dergelijke ontstekingsinstallaties geven een verhoogde spanning op de secundaire zijde. Hierdoor kan men, bij een lopende motor, bij aanraking van ongeïsoleerde delen van de kortsluitinrichting een schok krijgen, welke echter, door het lage vermogen, niet gevaarlijk is.				
Cilinderloopbaan, drijfstanglager, krukaslager Mengsmering 1 : 100 uitsluitend te gebruiken. SPARTAMET 2T-X olie (Bestel nr. 071510) of SHELL-Super 2T-X olie <ul style="list-style-type: none"> ● Giet precies 1 Liter normale of ongelode benzine in het tankje. ● Voeg precies 10 ml 2T-X olie toe. <p>De gehele inhoud (50 ml) is om 5 liter brandstof te maken.</p> Attentie! Eerst benzine en daarna de olie in de tank gieten.				

WARTUNGS- UND PFLEGEPLAN				
Schmiermittel und -menge bzw. Wartungsarbeiten	Wartung Alle 1000 km	All 3000 km	All 6000 km	Bei Bedarf
Zündanlage kontaktlos (elektronisch) wartungsfrei Achtung: Wir machen darauf aufmerksam, daß bei Arbeiten bzw. Prüfungen an elektronischen Zündanlagen besondere Sorgfalt geboten ist. Grundsätzlich ist dabei der Motor abzustellen. Der prinzipielle Aufbau derartiger Zündanlagen bedingt eine Erhöhung der Spannung auf der Sekundärseite. Es ist daher möglich, daß bei Berührung von nicht isolierten Teilen der Kurzschluß-Einrichtung Spannungsstöße im Motorbetrieb auftreten können, die jedoch infolge der geringen Intensität nicht als gefährlich anzusehen sind.				
Zylinderlaufbahn, Pleuellager, Kurbelwellenlager Zweitaktmischung d.h. SACHS-Spezial-Mischöl in Dosen (F&S-Bestell-Nr. 0263 005 100) bzw. SACHS-Spezial-Mischöl in Tuben (F&S-Bestell-Nr. 0263 005 001) oder Zweitakt-Mischöle der führenden Mineralölfirmen mit Normalkraftstoff im Verhältnis 1 : 100. Mischtabelle auf Dose bzw. Tube beachten! Achtung! Erst Kraftstoff dann Öl in den Tank einfüllen				

PLAN D'ENTRETIEN				
Lubrifiants, quantités de lubrifiants ou opérations d'entretien	Entretien Tous les 1000 km	Tous les 3000 km	Tous les 6000 km	Suivant besoin
Dispositif d'allumage sans contacts (électronique) exempt d'entretien Attention! Nous rappelons qu'il convient d'apporter un soin particulier aux opérations ou contrôles sur des dispositifs d'allumage électroniques. En principe, il faut pour cela arrêter le moteur. La construction de principe de tels dispositifs d'allumage implique une augmentation de la tension du côté secondaire. Il est donc possible qu'en touchant pendant la marche du moteur à des parties non isolées du dispositif court-circuit, des coups de tension surviennent qui, cependant, ne sont pas à considérer comme dangereuses, étant donné leur faible intensité.				
Course du cylindre, roulement de la bielle, roulements de l'embielage Lubrification par le mélange deux-temps, c.-à-d. de l'huile spéciale SACHS de mélange en boîtes (à commander sous No. 0263 005 100) ou de l'huile spéciale SACHS pour mélanges en tubes (Réf. F&S 0263 005 001), ou des huiles deux-temps, de grandes sociétés minérales, à mélanger avec de l'essence normale à 1 % (1 : 100). Se conformer au tableau de mélange indiqué sur la boîte d'huile ou sur le tube! Attention! Verser d'abord l'essence dans le réservoir, puis l'huile!				

SMEER- EN HECHTMIDDELEN

die bij de montage van de motoren benodigd zijn.

Vloeibare pakking Nr. 40
(F&S Best.-nr. 0999 107 001)
(SPARTA best.-nr. 071 330)

LOCTITE 518
(F&S Best.-nr. 0250 166 002)
(SPARTA best.-nr. 071 340)

LOCTITE 270
(F&S Best.-nr. 0250 158 001)
(SPARTA best.-nr. 071 342)

Anti corrosieolie
(F&S Best.-nr. 0969 090 005)
SPARTA best.-nr. 071 350)

Staburags NBU 4 MF
(Vet speciaal voor lage temperaturen))

Alvania 3
(kogellagervet)

Anticorit 5

SCHMIER- UND KLEBEMITTEL

die bei Montage der Motoren benötigt werden.

Dichtungsmasse Nr. 40
(F&S Bestell-Nr. 0999 107 001)

LOCTITE 518
(F&S Bestell-Nr. 0250 166 002)

LOCTITE 270
(F&S Bestell-Nr. 0250 158 001)

Konservierungsöl
(F&S Bestell-Nr. 0969 090 005)

Staburags NBU 4 MF
(Kältefett)

Alvania 3
(Heißlagerfett)

Anticorit 5

LUBRIFIANTS ET PATES A JOINTS

nécessaires au montage des moteurs

Pâte à joints No. 40
(No. de commande F&S 0999 107 001)

LOCTITE 518
(No. de commande F&S 0250 166 002)

LOCTITE 270
(No. de commande F&S 0250 158 001)

Huile anticorrosive
(No. de commande F&S 0969 090 005)

Staburags NBU 4 MF
«Graisse aux températures basses»

Alvania 3
«Graisse consistante»

Anticorit 5

FICHTEL & SACHS AG
D-8720 Schweinfurt

KLÜBER Lubrication GmbH u. Co. KG
Geisenhausener Str. 7
D-8000 München

SHELL
Postfach 567
D-8500 Nürnberg

FUCHS-Mineralöl-Werke GmbH
Schnieglinger Str. 146
D-8500 Nürnberg



Reparaturanleitung

Nr. 3011.8/4 H-D-F

P00 980 008 06 22 000

Radnabenmotor

**SACHS-
MOTOR
Type 301/A
301/AB**

FICHTEL & SACHS AG

Bildmaterial von www.Brucker-Radl-Service.com

VOORWOORD

Deze reparatiehandleiding is bedoeld als leidraad voor vakkundige reparaties.
Aangeraden wordt, ook de geillustreerde onderdelencatalogus als hulpmiddel te raadplegen.

FICHTEL & SACHS AG
D-8720 Schweinfurt
Service afdeling

Alle afbeeldingen, maten en beschrijvingen, komen overeen met de stand van de huidige uitgave.

In verband met verdere ontwikkeling van deze motor blijven wijzigingen voorbehouden.

Aufieursrecht

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm, film of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

VORWORT

Diese Reparaturanleitung soll als Leitfaden für fachgerechte Instandsetzungsarbeiten dienen.
Wir empfehlen, die bebilderte Ersatzteile-Liste als zusätzliche Hilfsquelle mit heranzuziehen.

FICHTEL & SACHS AG
D-8720 SCHWEINFURT
Abt. Kundendienst

Sämtliche Abbildungen, Maße und Beschreibungen entsprechen dem Stand der jeweiligen Ausgabe.

Im Interesse der konstruktiven Weiterentwicklung bleiben Änderungen vorbehalten.

Schutzvermerk:

„Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlage, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts ist nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden. Zu widerhandlungen verpflichten zu Schadenersatz. Alle Rechte für den Fall der Patenterteilung oder Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.“

PREFACE

Ce manuel de réparations doit servir de fil directeur pour des travaux appropriés de remise en état.
Nous recommandons de consulter la liste illustrée de pièces de rechange en tant que source d'aide supplémentaire.

FICHTEL & SACHS AG
D-8720 SCHWEINFURT
Service Après-Vente

Toutes les illustrations, les mesures et les descriptions répondent à l'état de l'édition respective.

Sous réserve de modifications en vue de mises au point techniques ultérieures.

Avis sur la protection:

Toute communication ou reproduction de ce document, toute exploitation ou communication de son contenu sont interdites, sauf autorisation expresse. Tout manquement à cette règle est illicite et expose son auteur au versement de dommages et intérêts. Tous nos droits sont réservés pour le cas de la délivrance d'un brevet ou celui de l'enregistrement d'un modèle d'utilité.

TECHNISCHE GEGEVENS-MOTOR

Type:	één cylinder 2-takt Otto-motor
Koelingsysteem:	luchtkoeling door rijwind
Cylinderinhoud:	30 cm ³
Boring:	Ø 33 mm
Slag:	36 mm
Compressie:	7,5
Vermogen:	0,5 kW (0,7 PK) bij 3750/min
Motorsmering:	tweetactmengsel, tweetactolie met normale benzine in de verhouding 1 : 100
Aandrijving:	door middel van tandwielen
Cartersmering:	70 cm ³ resp. 90 cm ³ SACHS-speciale transmissieolie (F&S bestel nr. 2969 002 010) resp. andere oliën, zie „oliecontrole“ blz. 41 en 42.
	Let op! Schaden veroorzaakt door gebruik van andere oliesoorten worden niet gegarandeerd.
Koppeling:	centrifugaalkoppeling in krukaswang
Ontsteking:	electronische contactloze magneetontsteking (onderhoudsvrij)
Ontstekingsstijdstip:	1,0 ± 0,2 mm(17°) voor b.d.p.
Ruimte tussen ontstekingsspoel en vliegwiel:	0,4 mm
Bougie:	BOSCH WR 10 FC met SAE-aansluitmoer electrodenafstand 0,5 mm
Carburateur:	BING enkelvoudige carburateur Ø 8 mm met startinrichting en benzinekraan BING nr. 81/8/101, sproeier 42 resp. SACHS enkelvoudige carburateur Ø 8 mm met startinrichting en benzinekraan sproeier 48
Stationnairetoerental:	2300...2500/min.
Luchtfilter:	papieren filter in aanzuigergeruisdemper
Startsysteem:	handstarter met trekkabel

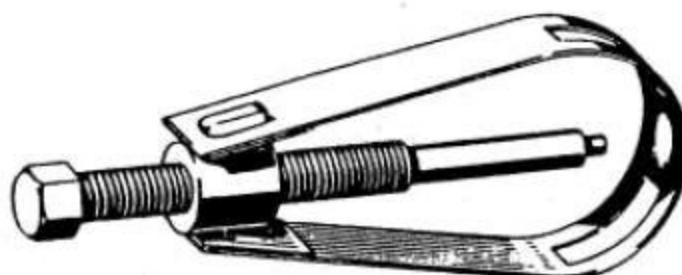
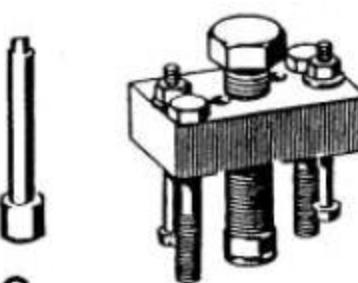
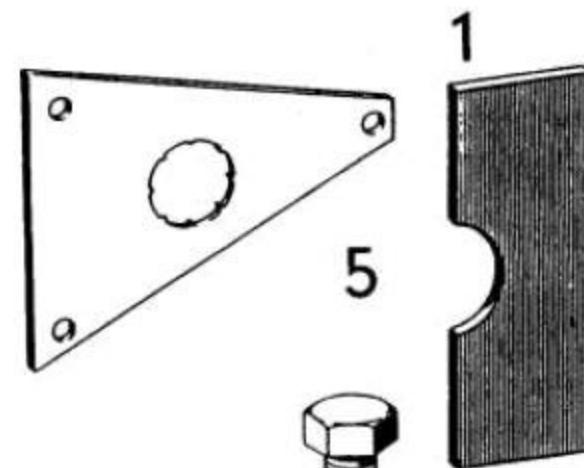
TECHNISCHE DATEN-MOTOR

Bauart:	Einzyylinder-Zweitakt-Otto-Motor
Kühlung:	Luftkühlung durch Fahrtwind
Hubraum:	30 cm ³
Bohrung:	Ø 33 mm
Hub:	36 mm
Verdichtung:	7,5
Leistung:	0,5 kW (0,7 PS) bei 3750/min
Motorschmierung:	Mischung Öl : Normalkraftstoff 1 : 100
Getriebe:	Stirnradantrieb
Getriebeschmierung:	70 cm ³ bzw. 90 cm ³ SACHS-Spezial-Getriebeöl (F&S-Bestell-Nr. 2969 002 010) bzw. weitere Öle siehe Ölkontrolle Seite 41 und 42. Achtung! Keine anderen Öle verwenden. Für daraus entstehende Getriebeschäden keine Garantie.
Kupplung:	Fliehkräftekupplung in der Kurbelwange
Zündung:	Elektronischer kontaktloser Magnetzünder (wartungsfrei)
Zündzeitpunkt:	1,0 ± 0,2 mm(17°) vor o. T.
Luftspalt	
Zündspule-Polrad:	0,4 mm
Zündkerze:	BOSCH WR 10 FC mit SAE-Anschlußmutter Elektrodenabstand 0,5 mm
Vergaser:	BING-Flachschiebervergaser Ø 8 mm mit Kaltstarteinrichtung und Kraftstoffhahn BING-Bez. 81/8/101 Hauptdüse 42 bzw. SACHS-Flachschiebervergaser Ø 8 mm mit Kaltstarteinrichtung und Kraftstoffhahn Hauptdüse 48 Leeraufdrehzahl: 2300...2500/min.
Luftfilter:	Papierfilter im Ansauggeräuschdämpfer
Anlaßart:	Reversierstarter

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES-MOTEUR

Type:	Moteur deux-temps, monocylindre
Refroidissement:	Par l'air déplacé
Cylindrée:	30 cm ³
Alésage:	Ø 33 mm
Course:	36 mm
Compression:	7,5
Puissance:	0,5 kW (0,7 ch DIN) à 3750/min
Graissage du moteur:	Mélange huile:carburant normal 1:100
Boîte de vitesses:	à pignons droits
Graissage de la boîte:	70 cm ³ ou 90 cm ³ d'huile spéciale SACHS pour boîte de vitesses (Réf. 2969 002 010) ou d'autres huiles indiquées sous le titre "Contrôle du niveau d'huile" en page 41 et 42.
Embrayage:	Attention! Ne pas utiliser d'autres huiles. Sinon, pas de garantie pour des pannes de boîte de vitesse en résultant.
Allumage:	Embrayage centrifuge logé dans la masse du vilebrequin
Avance à l'allumage:	Magnéto électrique sans contacts (exempté d'entretien)
Entre-fer bobine-rotor:	1,0 ± 0,2 mm (17°) avant le PMH
Bougie d'allumage:	0,4 mm
Carburateur:	BOSCH WR 10 FC avec écrou de raccordement SAE Ecartement des électrodes 0,5 mm
Régime de ralenti:	Carburateur à boisseau unique BING Ø 8 mm, avec dispositif de lancement à froid et robinet d'essence Réf. BING 81/8/101
Filtre à air:	Gicleur principal 42 ou Carburateur à boisseau unique SACHS Ø 8 mm, avec dispositif de lancement à froid et robinet d'essence
Mode de lancement:	Gicleur principal 48 2300...2500/min

MONTAGEBOK

WERKZEUGE UND
MONTAGE-VORRICHTUNGOUTILLAGE DE RÉPARATION ET
BLOC DE MONTAGE

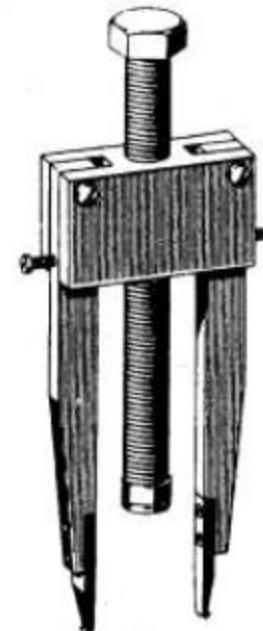
1



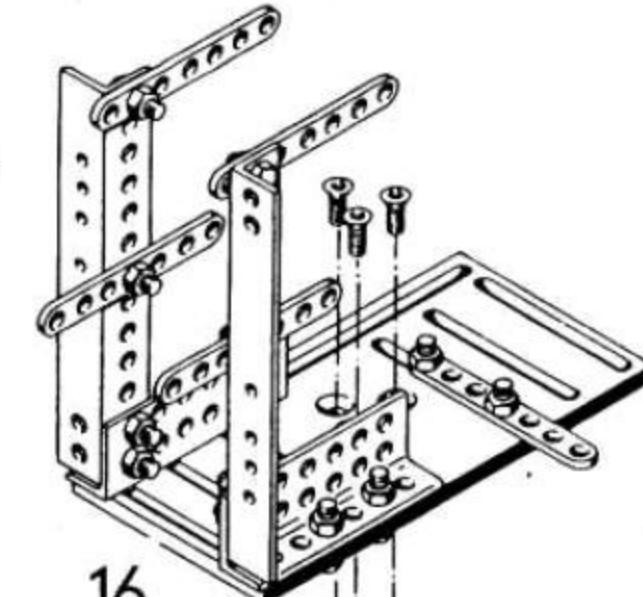
6



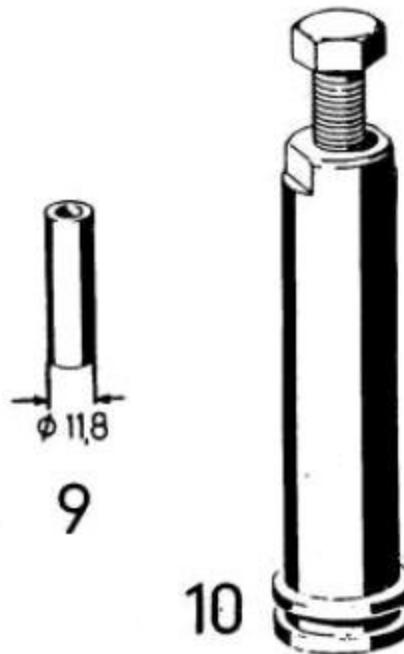
3



8



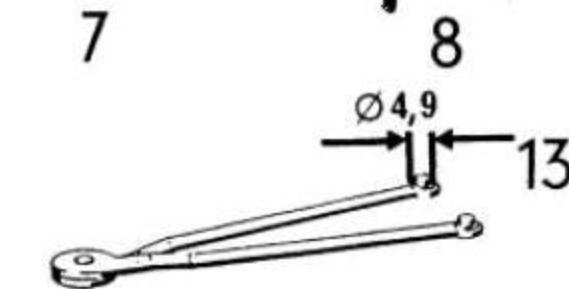
16



9



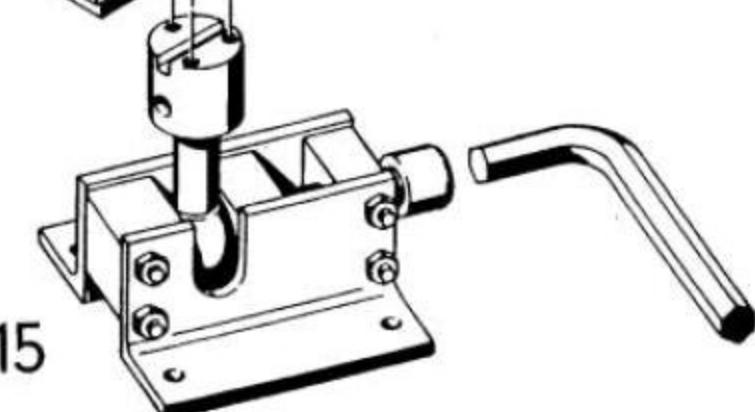
11



14

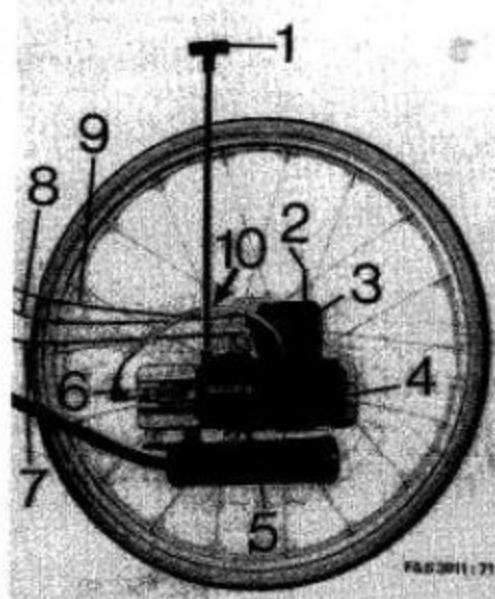


10

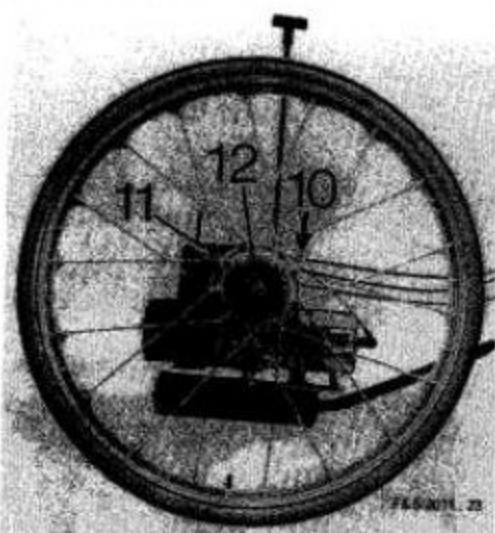


15

Afb. nr.	Bestel-nr. Bestell-Nr. Réf. SACHS	Bestel-nr. Bestell-Nr. Réf. SPARTA	Benaming	Benennung	Désignation
1	0276 065 101	071530	Reparatiegereedschap	Reparatur-Werkzeuge	Outilage de réparation
2	2976 001 000	071540	Zuigerpentrekker	Kolbenbolzenzieher	Démonte axe de piston
3	0976 103 200	071510	Montagestift voor zuiger	Fixierbolzen für Kolben	Faux axe de piston
4	0276 170 000	071610	Vliegwieltrekker	Abziehleiste für Polrad	Arracheur pour le rotor
5	0276 195 000	071590	Momentsleutel	Drehmomentschlüssel	Clé dynamométrique
6	0276 019 101	071592	Houder voor aandrijfbus	Halteplatte für Antriebsrad	Plaque de calage pour pignon d'attaque
7	0276 194 000	071594	Tussenplaat	Zwischenplatte	Plaque intermédiaire
8	0276 181 100	071600	SACHS-testboy	SACHS-Testboy	SACHS-Testboy
	1476 012 000	071602	Oliekaerringtrekker	Ausziehvorrichtung für Wellendichtringe	Dispositif à extraire les joints
	0276 164 100	071604	Druklijager	Drucklager	Butée
			Trekhaak 3 mm (1 stuks)	Ausziehhaken 3 mm (1 Stück)	Crochet d'extraction 3 mm
			*onderdelen voor 0276 161 100 (071600)	*Ersatzteile für 0276 161 100 (071600)	*Pièces de rechange pour 0276 161 100 (071600)
9	0276 023 001	071580	Pen voor het aftrekken van het kogellager 6201 van de as van de centrifugaal koppeling	Bolzen zum Abziehen von Rillenkugellager 6201 von der Welle Fliehkraftkupplung	Douille pour arracher le roulement à bille à gorge 6201 de l'arbre de l'embrayage centrifuge
10	1476 013 000	071550	Trekhuls compleet	Zsb. Abziehhülse	Douille d'arrachage cpl.
	1476 011 000	071552	Schroefhuls	Gewindehülse	Douille filetée
	1440 027 001	071554	Zeskantbout	Sechskantschraube	Vis à six pans
	1476 012 000	071556	Druklijager	Drucklager	Butée à billes
			*onderdelen voor 1476 013 000 (071550)	*Ersatzteile für 1476 013 000 (071550)	*Pièces de rechange pour 1476 013 000 (071550)
11	1447 009 000	071560	Spanring inw. 58 mm	Spannring, Innen-Ø 58 mm	Anneau-tendeur, Ø 58 mm intérieur
12	1476 014 030	071570	Trekschalen voor kogellager	Abziehschalen	Coquilles d'extraction
13	-	071620	Verstelbare stiftsleutel Ø 4,9 mm	Verstellbarer Stirnlochschlüssel	Clé réglable à ergots
14	4624 405 071	071520	Freewheelafnehmer	Zapfen - Ø 4,9 mm (handelsüblich)	diamètre des tenons 4,9 mm (commerce courant)
			Montagebok	Zahnkranzabnehmer	Demonte roue-libre
15	0276 189 000	071630	Montagebok	Montage-Vorrichtung	Bloc de montage
16	0276 193 000	071640	Montageplaat	Montagebock	Support de montage
			Let op: Gebruik voor de volgende bevestigings-schroeven in de handel verkrijgbare schroevendraaiers type "TORX": afm.T 30 voor de ontstekingspoel en de uitlaatdemper afm. T 25 voor de handstarter.	Anmerkung: Handelsüblichen „TORX-Winkelschraubendreher Größe T 30“ für Befestigungsschrauben Zündspule und Auspufftopf, Größe T 25 für Befestigungsschrauben Reversierstarter.	Remarque: Utiliser un tournevis coudé "TORX" vendu dans le commerce, de taille T 30 pour les vis de fixation bobine d'allumage et du pot d'échappement de taille 25 pour les vis du lanceur à câble.
			Beschadigde Schroefdraad repareren met draadreparatiegeredschap van HELI-COIL.	Ausgerissene, überdrehte, unbrauchbare und festgefressene Gewinde mit handelsüblichen HELI-COIL Gewindereparatur-Werkzeugsatz reparieren.	Des filetages arrachés, foirés, hors service ou grippés sont à réparer à l'aide du jeu de réparation HELI-COIL vendu dans le commerce courant.



Afb./Bild/Fig. 1



Afb./Bild/Fig. 2

DIVERSE UITWENDIGE DELEN
AAN DE MOTOR

- 1 Starterknop
 - 2 Benzineleiding
 - 3 Afdekkapje
 - 4 Aanzuigeruisdemper
 - 5 Uitlaatdemper
 - 6 Bougiekap
 - 7 Gaskabel
 - 8 Kabel voor choke,
rijden en stop
 - 9 Achterremkabel
 - 10 Stelschroef voor achterrem
 - 11 Remhevel
 - 12 Freewheel
- Motor van het achterwiel demonteren**
Het freewheel (12) met een freewheelafnemer afschroeven, zie afb. 5.
Het wiel wegnemen.

FUNKTIONS- UND BEDIENUNGSELEMENTE

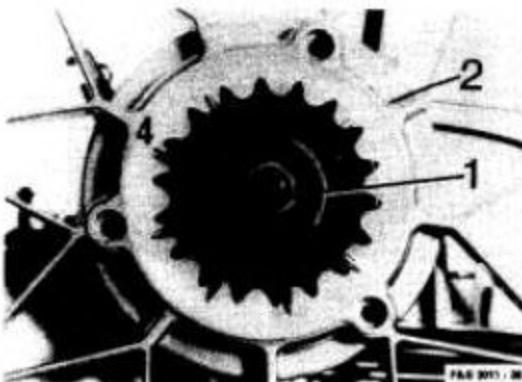
- 1 Startergriff — Reversierstarter
 - 2 Kraftstoffleitung
 - 3 Schutzkappe
 - 4 Ansauggeräuschkämpfer
 - 5 Auspufftopf
 - 6 Zündkerzenstecker
 - 7 Seilzug für Drehgas
 - 8 Seilzug für Bedienungshebel
„Kaltstart (Choke)-Fahrt-Stop“
 - 9 Seilzug für Hinterradbremse
 - 10 Stellschraube für Hinterradbremse
 - 11 Bremshebel
 - 12 Freilaufzahnkranz
- Motor von Felge trennen**
Freilaufzahnkranz (12) mit Zahnkranznehmer abschrauben, siehe Bild 5.
Felge abheben.

ORGANES DE FONCTIONNEMENT ET DE COMMANDE

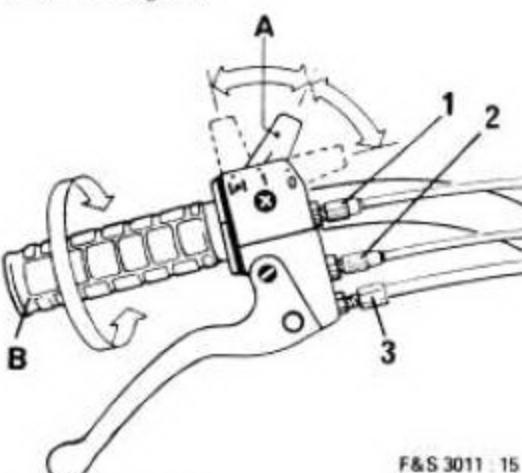
- 1 Poignée de lancement — lanceur à câble
 - 2 Tuyau d'essence
 - 3 Capuchon protecteur
 - 4 Silencieux d'admission
 - 5 Pot d'échappement
 - 6 Chapeau de bougie
 - 7 Transmission de gaz
 - 8 Transmission pour levier „Démarrage à froid-Marche-Arrêt“
 - 9 Transmission pour frein arrière
 - 10 Barillet tendeur pour frein arrière
 - 11 Levier de frein
 - 12 Pignon de roue libre
- Séparer le moteur de la jante**
Dévisser la roue libre (12) à l'aide d'une clé démonte roue libre voir la fig. 5
Oter la jante.



Afb./Bild/Fig. 3 a



Afb./Bild/Fig. 3 b



Afb./Bild/Fig. 4

DEMONTEREN EN MONTEREN VAN HET ACHTERWIEL MET MOTOR

Het demonteren en monteren van het achterwiel met motor kan per merk van het voertuig verschillen. Hiervoor de handleiding van de fabrikant van het voertuig volgen.

Let op!

De motor van het achterwiel demonteren, zie afb.5.

Bij het monteren en demonteren van het achterwiel **nooit** de wiellagermoeren (4, afb. 3 a + b) losdraaien, daar de afstandschaïven in het carter kunnen vallen en dan moet de motor geheel uit elkaar genomen worden.

Afdekkapje (3, afb. 1) verwijderen.

De hevel (A, afb. 4) opl zetten.

De gashebel en de chokehebel (in de pijlrichting) naar voren drukken, daarna de chokekabel (1, afb. 3 a) en de gaskabel (3, afb. 3 a) loshaken.

Stelbout (3, afb. 4) op het stuur wat losdraaien, de nippel van de remkabel (2, afb. 3 a) van de remhebel loshaken en de binnenkabel van de achterremkabel tussen het wiel en de motor doorhalen en dan de stelbout uit de motor trekken.

Voor het afstellen van de kabels zie blz. 39 en 40.

AUS- UND EINBAU DES HINTERRADES MIT MOTOR

Je nach Fahrzeugherrsteller ist der Aus- und Einbau verschieden. Betriebsanleitung des Fahrzeugherstellers beachten.

Achtung!

Motor von Felge trennen, siehe Bild 5.

Beim Aus- und Einbau des Motors keinesfalls Radlagermuttern (4, Bild 3 a, b) lösen, um den Motor von der Felge zu trennen. Es fallen die Distanzscheiben in den Getrieberraum und der Motor muß komplett zerlegt werden.

Schutzkappe (3, Bild 1) vom Vergaser abnehmen.

Bedienungshebel (A, Bild 4) am Lenker auf Symbol stellen.

Gaszughebel und Chokezughebel (in Pfeilrichtung) nach vorne drücken und Chokezug (1, Bild 3 a) und Gaszug (3, Bild 3 a) aushängen.

Einstellschraube (3, Bild 4) am Lenker nachlassen, Sehnippel des Bremszuges (2, Bild 3 a) am Bremshebel aushängen und aus dem Motorgehäuse nehmen.

Einstellung der Seilzüge siehe Seite 39 und 40.

DEPOSE ET POSE DE LA ROUE ARRIERE AVEC LE MOTEUR

Suivant le constructeur du véhicule, la dépose et la pose peut varier. Se conformer à la notice d'utilisation du constructeur du véhicule.

Attention!

Pour séparer le moteur de la roue, voir Fig. 5.

Le moteur et la roue sont tenus ensemble par la roue libre vissé sur le corps de moyeu qui est engagé dans la roue du côté gauche et qui dépasse sur le côté droit par le filetage destiné à recevoir la dite roue libre.

Lors de la dépose ou pose du moteur, il ne faut jamais dévisser, dans le but de vouloir séparer moteur et roue, les écrous (4, 3 a, 3 b) tenant les roulements de la roue. En procédant ainsi, les rondelles entretoises tomberaient dans la chambre des pignons de boîte, nécessitant le démontage complet du moteur.

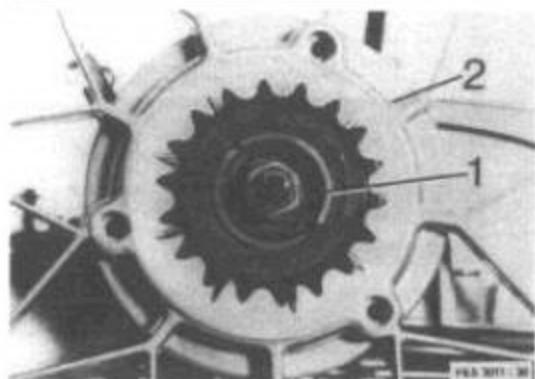
Retirer le capuchon protecteur (3, Fig 1) du carburateur.

Mettre la manette (A, Fig. 4) au guidon sur le symbole .

Pousser le levier de gaz et celui du tiroir de lancement (dans le sens de la flèche) en avant et libérer les transmission du tiroir de lancement (1, Fig. 3 a) et la transmission des gaz (3, Fig. 3 a).

Visser le barijet (3, Fig. 4) au guidon, sortir le nippel du câble de frein (2, Fig. 3) à la biellette de frein et le retirer hors du carter moteur.

Pour régler les transmissions, voir page 39 et 40.



HET UIT ELKAAR NEMEN VAN DE MOTOR

Motor van het achterwiel demonteren:

Het freewheel met freewheelafnehmer 2 (gereedschap nr. 14) afschroeven.
Het wiel (2) wegnemen.

De motor grondig schoonmaken voor dat deze uit elkaar genomen wordt.

ZERLEGEN DES MOTORS

Motor von Felge trennen

Freilaufzahnkranz (1) mit Zahnkranznehmer 2 (Hinweis des Fahrzeugherrstellers beachten) abschrauben.

Felge (2) abheben.

Motor vor dem Zerlegen gründlich reinigen.

DEMONTAGE DU MOTEUR

Séparer le moteur de la jante

Dévisser la roue libre (1) à l'aide d'une clé démonte roue libre (respecter les instructions du constructeur du véhicule).

Oter la jante (2).

Avant de démonter le moteur, le nettoyer à fond.

Afb./Bild/Fig. 5



Afb./Bild/Fig. 6

Bevestigen van de motor op de montagebok: *Uitlaatdemper losschroeven en verwijderen.*

De motor met 3 cilinderkopschroeven, M 6 x 20 en 6 schijven (\varnothing 30 mm) aan de montagebok vastzetten.

Motor anschrauben

Auspufftopf abschrauben.

Motor mit 3 Zylinderschrauben M 6 x 20 und 6 Scheiben (Außendurchmesser 30 mm), wie im Bild gezeigt, an die Montagevorrichtung schrauben.

Fixer le moteur sur le bloc de montage

Dévisser le pot d'échappement.

Fixer le moteur, comme illustré, sur le bloc de montage, utilisant 3 vis à tête cylindrique M 6 x 20 et 6 rondelles plates (diamètre extérieur 30 mm).

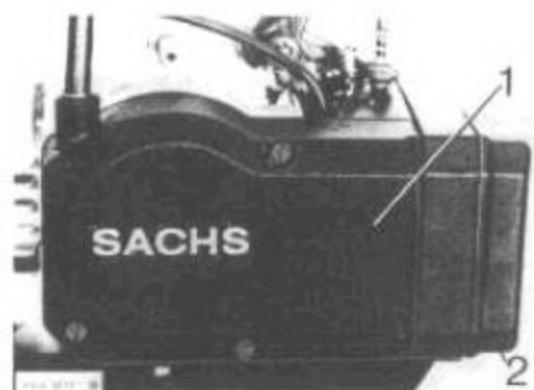
Handstarter
Deksel (1) en aanzuigergeruisdemperkap (2) afschroeven..
Luchtfilter verwijderen.

Reversierstarter und Ansauggeräuschdämpfer

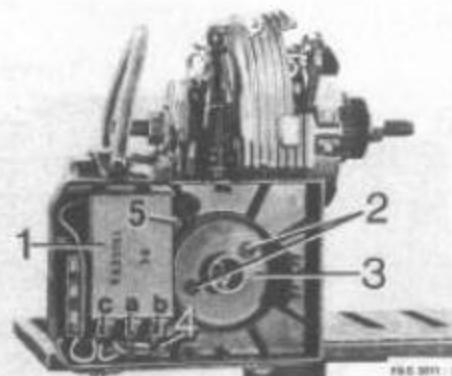
Deckel (1) und Ansauggeräuschdämpferdeckel (2) abschrauben.
Luftfiltereinsatz herausnehmen.

Lanceur à câble et silencieux d'admission

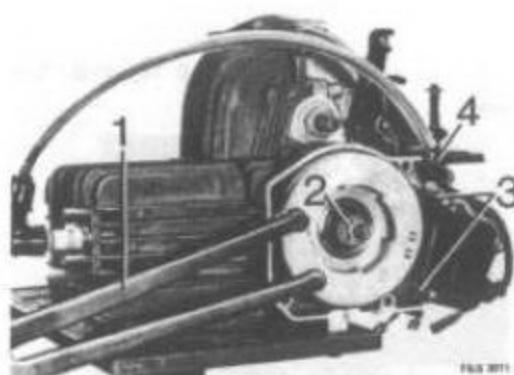
Dévisser le couvercle (1) et le couvercle du silencieux d'admission (2).
Sortir l'élément du filtre à air.



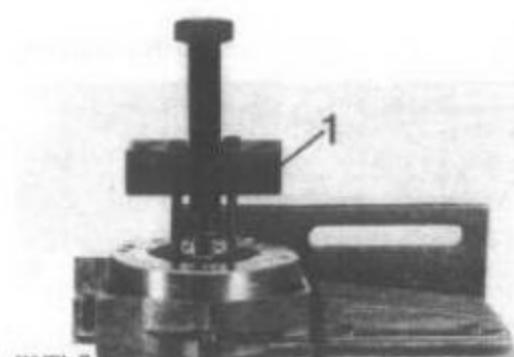
Afb./Bild/Fig. 7



Afb./Bild/Fig. 8



Afb./Bild/Fig. 9



Afb./Bild/Fig. 10

De bedrading van de elektronische ontstekingsspoel (1) losmaken,
kortsluitdraad verwijderen.
Aanzuigergeruisdemperhuis (2) losschroeven.
Ring (3) verwijderen.

Leitungen vom Elektronik-Modul (1) abziehen und
abnehmen.
Kurzschlußleitung trennen.
Ansauggeräuschkäpfgehäuse (2) abschrau-
ben.
Scheibe (3) abnehmen.

Retirer les câbles du module électronique (1) et les
ôter.
Séparer le fil coupe-circuit.
Dévisser le boîtier (2) du silencieux d'admission.
Oter la rondelle (3).

Ontstekingsinstallatie

Schroeven (3) losdraaien.
Doorvoerrubber (4) en de bougiekap verwijderen.
Het vliegwiel met de verstelbare stiftsleutel (1)
vasthouden, moer (2, linkse draad) losschroeven
en de schijf verwijderen.

Zündanlage

Gewindefurchtschrauben (3) herausschrauben.
Durchführungsgummi (4) und Zündkerzenstecker
abnehmen.
Polrad mit verstellbarem Stirnlochschlüssel (1) an-
halten.
Mutter (2, Linksgewinde) abschrauben und
Scheibe abnehmen.

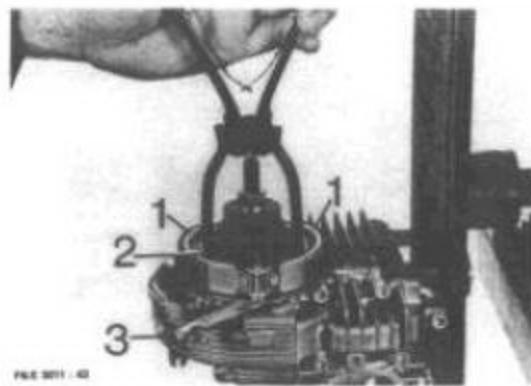
Magnéto

Dévisser les vis (3).
Oter le passe-fil caoutchouc (4) et le chapeau de
bougie.
Tenir le rotor avec une clé à ergot (1).
Dévisser l'écrou (2, filetage à gauche) et ôter la
rondelle.

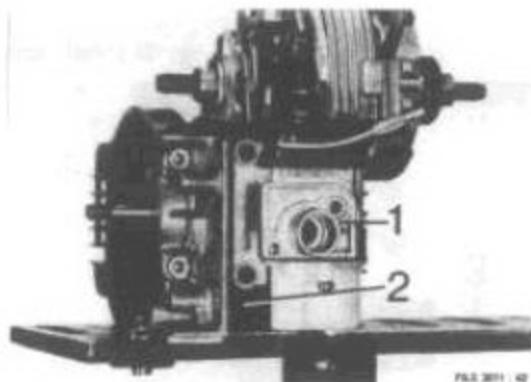
Het vliegwiel met de vliegwieltrekker (1) en 2 cylin-
derkopsschroeven M 5 x 70 lostrekken.
Spie uitnemen.

Polrad mit Abziehleiste (1) und 2 Zylinderschrau-
ben M 5 x 70 abziehen.
Scheibenfeder herausnehmen.

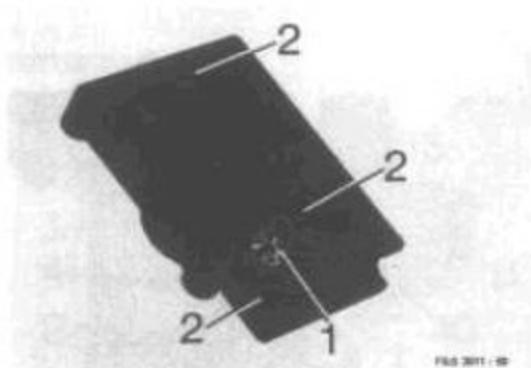
Arracher le rotor à l'aide de l'outil (1) et 2 vis à tête
cylindrique M 5 x 70.
Sortir la clavette.



Afb./Bild/Fig. 11



Afb./Bild/Fig. 12



Afb./Bild/Fig. 13

Rem

Veer (2) loshaken (gebruik hiervoor bijv. een omgebouwde tang (A 19-DIN 5254) voor uitwendige seegerringen.

Blokkeerplaat losschroeven en de remhebel (3) wegnemen.

Bremse

Feder (2) mit Selbstbauwerkzeugzange (umgebaut aus Sicherungsringzange für Wellen A 19 DIN 5254 siehe Bild) aushängen und Bremsbacken (1) abnehmen.

Halteplatte abschrauben und Bremsshebel (3) abnehmen.

Frein

Libérer le ressort (2) à l'aide d'une pince à confectionner soi-même (transformée à partir d'une pince à enlever les circlips pour arbres A 19 DIN 5254, voir l'illustration) et ôter les mâchoires de frein (1). Dévisser la plaque de calage et enlever la biellette de frein (3).

Carburateur en Membraanplaat

Schroef de carburateur (1) los, let op de pakkingring!

De membraanplaat (2) losschroeven en de pakking verwijderen.

Vergaser und Membranplatte

Vergaser (1) abschrauben, auf Runddichtring achten.

Membranplatte (2) abschrauben und Dichtung abnehmen.

Carburateur et support membrane

Dévisser le carburateur (1), faisant attention au joint torique.

Dévisser le support membrane (2) et ôter le joint.

Opmerking:

Bij de SACHS 301/AB is de membraanplaat d.m.v. een speciaalschroef (1) M 5 x 15 onmanipuleerbaar aan het carter bevestigd.

Om de schroeven aan het carter (1, 4, 8, afb. 14) te bereiken moeten de 3 perforatiegaten (2) doorbroken worden.

Anmerkung:

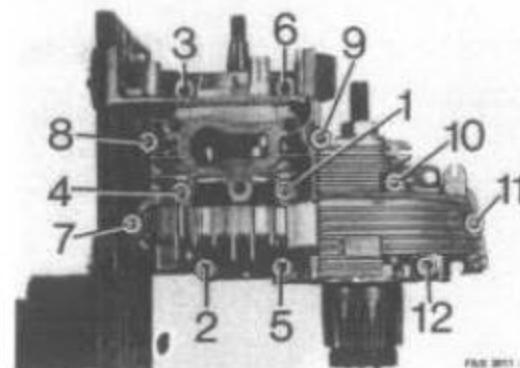
Beim SACHS 301/AB ist die Membranplatte mit einer Fächerschraube (1) M 5 x 15 am Gehäuse manipuliersicher angeschraubt.

Um die Gehäuseschrauben (1, 4, 8, Bild 14) zu lösen bzw. zu befestigen, müssen die 3 Perforationsbohrungen (2) durchbrochen werden.

Note:

Sur le SACHS 301/AB, le support membrane est vissé avec une vis éventail (1) M 5 x 15 au carter, de façon à prévenir les manipulations.

Pour pouvoir accéder aux vis de carter (1, 4, 8 Fig. 14), afin de les visser ou dévisser, il faut percer les 3 obturations (2).



Afb./Bild/Fig. 14

Motorblok openen

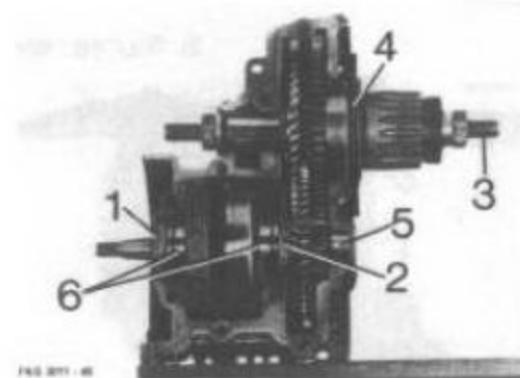
12 Cilinderkopschroeven met binnenzestkant los-schroeven en het onderste deel van het carter verwijderen.

Motorblock trennen

12 Zylinderschrauben mit Innensechskant heraus-schrauben und Gehäuse-Unterteil abnehmen.

Ouverture du bloc moteur

Dévisser 12 vis à six pans intérieurs et retirer la partie inférieure du moteur.



Afb./Bild/Fig. 15

Krukas en aandrijving

De complete krukas met zuiger en hoofdas uitnemen.

Let op!

Bij het uitnemen mag de krukas niet verdraaien, (om beschadiging van de zuigerring te voorko-men).

Let goed op de halve schijven.

Alle delen reinigen, kontroleren op slijtage en zo-nodig vervangen.

Bij een grote beurt van de motor is het aan te bevelen alle dichtingen en pakkingen te vernieuwen.

Gebruik alleen originele SACHS-onderdelen!

Kurbelwelle und Getriebe

Komplette Kurbelwelle mit Kolben und Getriebe-hauptwelle herausnehmen.

Achtung!

Beim Herausnehmen Kurbelwelle nicht verdrehen (Bruchgefahr des Kolbenringes).

Auf Halbscheiben achten.

Alle Teile reinigen, auf Abnutzung prüfen und nach Bedarf austauschen.

Bei einer generellen Überholung des Motors ist es zweckmäßig, die gesamten Dichtungen zu erneuern.

Nur SACHS-Original-Ersatzteile ver-wenden!

Vilebrequin et boîte de vitesses

Sortir l'embielage équipé avec piston et l'axe de boîte.

Attention!

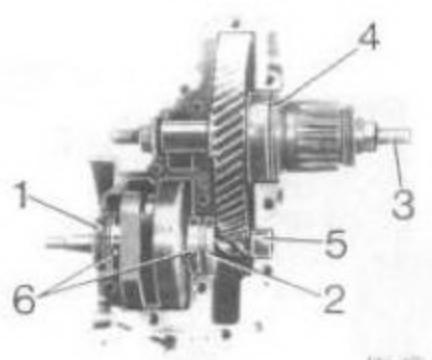
Au moment de sortir le vilebrequin, ne pas le tourner (risque de casser les segments de piston).

Faire attention aux demi-rondelles.

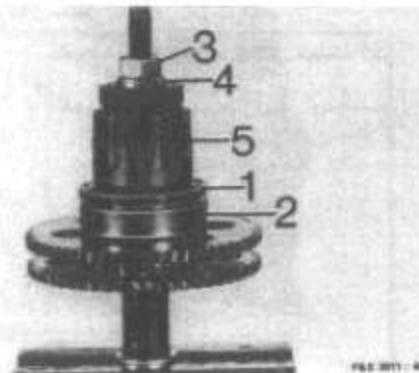
Nettoyer toutes les pièces, contrôler leur état d'usure et les remplacer si nécessaire.

Lors d'une révision complète du moteur, il convient de renouveler tous les joints.

N'utiliser que des pièces d'origine SACHS!



Afb./Bild/Fig. 15 a



Afb./Bild/Fig. 16

WERKEN AAN LOSSE DELEN

Hoofdas 3-traps overbrenging

Uit elkaar nemen/samenstellen

Oliekeerring (1) en naaldlager verwijderen.
Zeskante moer (3) en stelconus (4) losdraaien en verwijderen.
Vrijloophuls (5) en het inliggende kogellager verwijderen.

ARBEITEN AN EINZELTEILEN

Getriebehauptwelle
3-stufiges Getriebe

Zerlegung/Zusammenbau

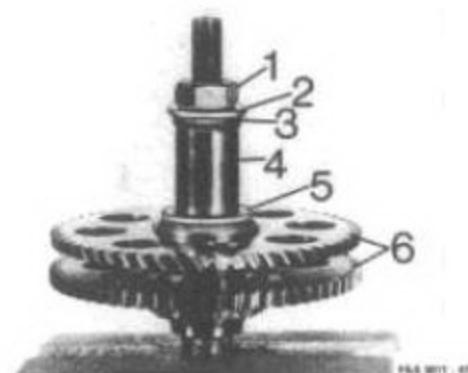
Wellendichtring (1) und Nadelhülse (2) abnehmen.
Sechskantmutter (3), Stellkonus (4) entklemmen und abschrauben.
Freilaufhülse (5) und innenliegendes Schulterkugellager abnehmen.

TRAVAUX SUR DES PIECES DETACHEES

Axe de boîte Boîte 3 étage

Démontage/remontage

Retirer le joint (1) et la douille à aiguilles (2).
Débloquer l'écrou 6 pans (3) et le cône de réglage (4) et les dévisser.
Retirer le corps de moyeu (5) et le roulement à billes se trouvant à l'intérieur.



Afb./Bild/Fig. 17

De hoofdas in een bankschroef klemmen (gebruik schermplaten).

De zeskante moer (1) losdraaien, schijf (2), rubberafdichtring (3), lagerbus (4), schijf (5) en tandwielen (6) verwijderen.

Let op het naaldlager en de tussen de tandwielen liggende schijven!

Getriebehauptwelle in Schraubstock einspannen (Schutzbäcken verwenden).

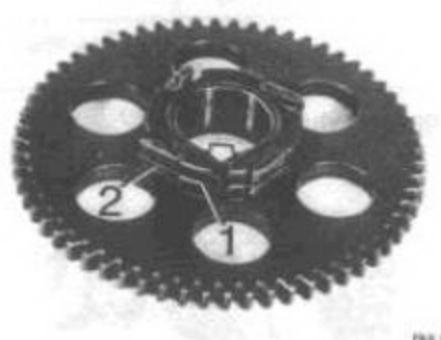
Sechskantmutter (1) abschrauben, Scheibe (2), Runddichtring (3), Lagerbuchse (4), Scheibe (5) und Zahnräder (6) abnehmen.

Auf Nadelkränze und zwischen den Zahnrädern liegende Scheiben achten.

Serrer l'axe dans un étau (utiliser des mâchoires de protection).

Dévisser l'écrou 6 pans (1), retirer la rondelle (2), le joint torique (3), la douille palier (4), la rondelle (5) et les pignons (6).

Faire attention aux cages à aiguilles et aux rondelles montées entre les pignons.



Afb./Bild/Fig. 18

Pallen

Borgveer (1) en pallen (2) verwijderen.

Opmerking:

De paldrager is vast verbonden met het 3e-traptandwiel.

De pallen passend volgens de vorm in de uitsparingen leggen en de borgveer (1) met de omgezette kant in de uitsparing van de paldrager monteren, zodat de borgveer niet draaien kan.

Sperrklinken

Sprengring (1) entfernen und Sperrklinken (2) abnehmen.

Anmerkung:

Der Sperrklinkenträger ist mit dem Zahnrad 3. Stufe fest verbunden.

Sperrklinken der Form nach in die Aussparungen legen und Sprengring (1) so montieren, daß die abgewinkelte Seite verdrehsicher in der Aussparung des Klinkenträgers liegt (siehe Bild).

Funktionsprüfung: Beweglichkeit der Sperrklinken prüfen!

Cliques

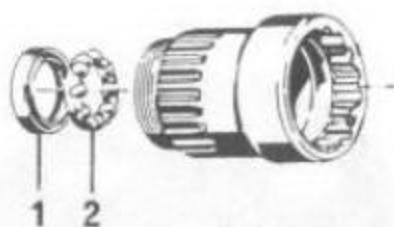
Enlever le jonc (1) et ôter les cliques (2).

Note:

Le porte-cliques est solidaire du pignon de 3ème étage.

Poser les cliques suivant leur contour dans les événements et monter le jonc (1) de telle façon que son extrémité recourbée se loge dans l'événement pourvu à cet effet dans le porte-clique, afin d'assurer que ce jonc n'effectue des déplacements rotatifs (voir la photo).

Essayer le fonctionnement et le libre mouvement des cliques!



F&S 3011 : 65

Naafhuls

De oliekeerring (1) en de kogelring (2) wegnemen.
Opmerking:

Om het uitpersen te vergemakkelijken kan de naafhuls in de vertanding van het achterwiel gelegd worden. Bij het monteren de kogelring met de kogels naar voren inleggen en dan de oliekeerring (1, afdichtring naar binnen) geheel inpersen.

Nabenhülse

Wellendichtring (1) und Kugelhalter (2) herausnehmen.

Anmerkung:

Zum Auspressen kann zur Erleichterung die Nabenhülse in die Verzahnung des Hinterrades eingesetzt werden.

Beim Einbau Kugelhalter (2) mit offener Kugelseite voraus einlegen und Wellendichtring (1, Dichtlippe nach innen) bündig einpressen.

Corps de moyeu

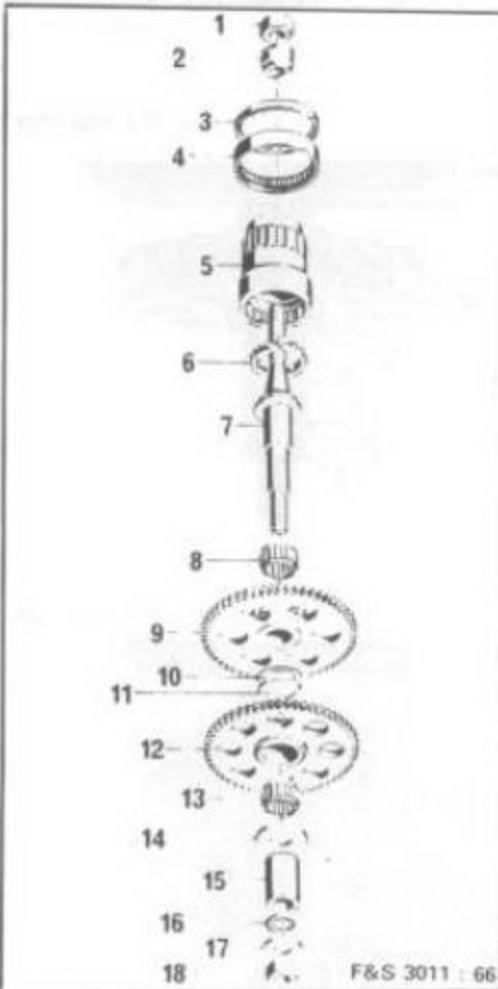
Sortir le joint (1) et la cage à billes (2).

Note:

Pour faciliter ce démontage, le corps de moyeu peut être placé dans les cannelures de la roue arrière.

Monter la cage à billes (2) avec son côté ouvert en avant. Presser le joint antifuite (1, lèvres vers l'intérieur) à fleur.

Afb./Bild/Fig. 19



F&S 3011 : 66

In elkaar zetten

Voor het monteren alle lagers licht invetten met olie.

Het naaldlager resp. bus (8) en tandwiel (9), met de paldrager naar voren, aanbrengen.

Ring (11, dik 1 mm), naaldlager (13), dubbele tandwiel (12) met het kleine tandwiel naar voren, en de ring (14, dik 2 mm) monteren.

Zusammenbau

Vor dem Zusammenbau alle Lager und Lagerstellen mit Öl beneten.

Nadelkranz bzw. Buchse (8), Getrieberad (9) mit dem Klinkenträger voraus aufsetzen.

Scheibe (11, 1 mm dick), Nadelkranz (13), Doppelzahnrad (12) mit dem kleinen Zahnrad voraus und Scheibe (14, 2 mm dick) auflegen.

Remontage

Avant remontage, huiler tous les roulements et pâliers.

Poser la cage à aiguilles ou douille (8) et le pignon (9) avec le porte-cliquet en avant.

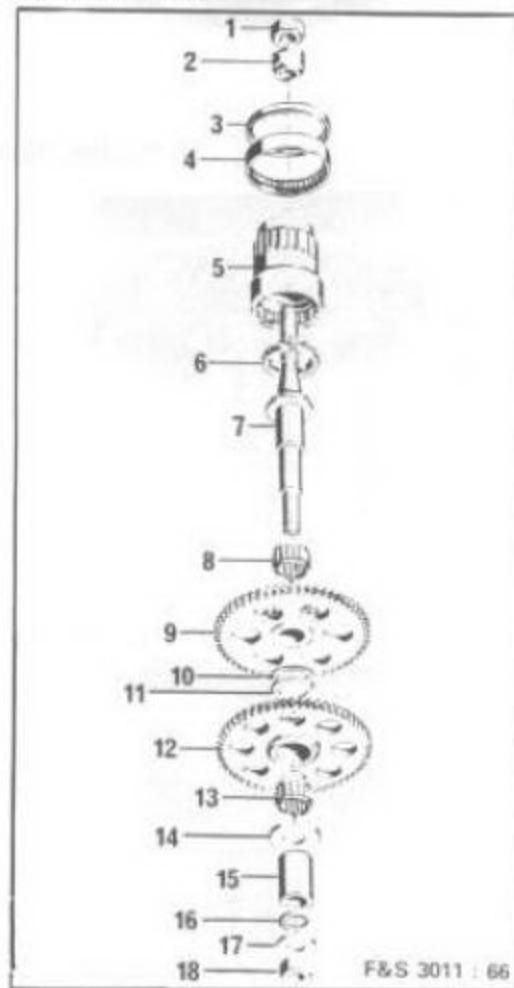
Enfiler la rondelle (11, épaisseur 1 mm), la cage à aiguilles (13), ainsi que la rondelle (14, épaisseur 2 mm).

Afb./Bild/Fig. 20

N1



Afb./Bild/Fig. 21



Afb./Bild/Fig. 22

De axiale speling met een voelermaat opmeten, (zie afb.)

De axiale speling 0,02...0,12 mm;
hiervoor opvulschijven naar behoefté gebruiken.
(10-afb.22)

Ausmessen des Axialspiels mit Fühlerlehre siehe Bild.

Axialspiel 0,02...0,12 mm

Ausgleichsscheiben (10, Bild 22) nach Bedarf auflegen.

Mesurer le jeu axial comme illustré, à l'aide d'une jauge d'épaisseur.

Jeu axial 0,02...0,12 mm

Monter des rondelles d'épaisseur (10, Fig. 22) suivant besoin.

Lagerbus (15), afdichtring (16) en schijf (17, dik 2 mm) opschuiven en de moer M 10 x 1 (18) vastdraaien.

Aandraaimoment 40 Nm. (4 Kpm).

Kogelring (6), met de dichte zijde naar voren, aanbrengen en de naafhuls (5) met een kleine rechtse draaing over de pallen schuiven.

De stelconus (2) aanbrengen en met zeskantmoer M 10 x 1 (1) borgen.

Aandraaimoment 40 Nm. (4 kpm).

Opmerking:

De naafhuls moet spelingvrij gemonteerd worden, maar de lagers mogen niet onder druk staan. Kontroleer zorgvuldig op speling en op lichtlopen. Naaldlager (4) en de oliekeerring (3) met de afdichtring naar voren aanbrengen.

Lagerbuchse (15), Runddichtring (16), Scheibe (17, 2 mm dick) aufstecken und Sechskantmutter (18) M 10 x 1 festschrauben.

Anzugsmoment: 40 Nm (4 kpm).

Kugelhalter (6), geschlossene Käfigseite voraus auflegen und Nabenhülse (5) mit leichter Rechtsdrehung über die Sperrklinken schieben.

Stellkonus (2) aufschrauben und mit Sechskantmutter (1) M 10 x 1 kontern.

Anzugsmoment: 40 Nm (4 kpm).

Achtung!

Die Nabenhülse wird spielfrei eingebaut, die Lager dürfen nicht unter Druck stehen. Sorgfältig überprüfen auf Spielfreiheit und Leichtgängigkeit der Nabenhülse.

Nadelhülse (4) und Wellendichtring (3, mit Dichtlippe voraus) aufstecken.

Enfiler la douille de palier (15), le joint torique (16), la rondelle (17, épaisseur 2 mm) et visser l'écrou (18) M 10 x 1.

Couple de serrage: 40 Nm (4 kpm).

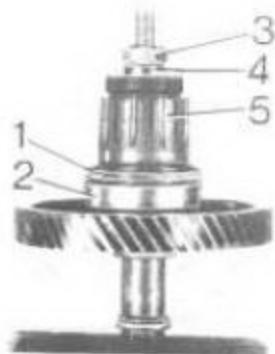
Poser la cage à billes (6) avec le côté fermé de la cage en avant et emboîter le corps de moyeu (5) avec une légère rotation à droite sur les cliquets. Visser le cône de réglage (2) et le bloquer avec l'écrou 6 pans (1) M 10 x 1.

Couple de serrage: 40 Nm (4 kpm).

Attention!

Le corps de moyeu est à monter sans jeu, mais les roulements ne doivent pas être sous aucune contrainte. Le montage du corps de moyeu est à contrôler très soigneusement sur l'absence de jeu et sur la libre rotation.

Enfiler la douille à aiguilles (4) et le joint antifuite (3, lèvres en avant).



Afb./Bild/Fig. 23

Hoofdas 1-traps overbrenging

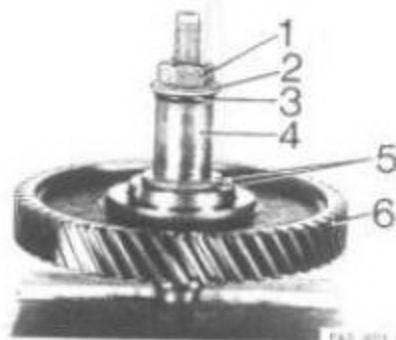
Uit elkaar nemen/samenstellen
 Oliekeerring (1) en naaldlager verwijderen.
 Zeskante moer (3) en stelconus (4) losdraaien en verwijderen.
 Vrijloophuls (5) en het inliggende kogellager verwijderen.

**Getriebehauptwelle
1-stufiges Getriebe**

Zerlegung/Zusammenbau
 Wellendichtring (1) und Nadelhülse (2) abnehmen.
 Sechskantmutter (3), Stellkonus (4) entkantern und abschrauben.
 Freilaufhülse (5) und innenliegendes Schulterkugellager abnehmen.

Axe de boîte Boîte 1 étage

Démontage/remontage
 Retirer le joint (1) et la douille à aiguilles (2).
 Débloquer l'écrou 6 pans (3) et le cône de réglage (4) et les dévisser.
 Retirer le corps de moyeu (5) et le roulement à billes se trouvant à l'intérieur.



Afb./Bild/Fig. 24

De hoofdas in een bankschroef klemmen (gebruik schermplaten).
 De zeskante moer (1) losdraaien, schijf (2), rubberafdichtring (3), lagerbus (4), schijf (5) en tandwielen (6) verwijderen.
 Let op het naaldlager en de afstandsbus.

Getriebehauptwelle in Schraubstock einspannen (Schutzbäcken verwenden).
 Sechskantmutter (1) abschrauben, Scheibe (2), Runddichtring (3), Lagerbuchse (4), Scheibe (5) und Zahnräder (6) abnehmen.
 Auf Nadelkränze und Distanzbuchse achten.

Serrer l'axe dans un étau (utiliser des mâchoires de protection).
 Dévisser l'écrou 6 pans (1), retirer la rondelle (2), le joint torique (3), la douille palier (4), la rondelle (5) et les pignons (6).
 Faire attention aux cages à aiguilles et la douille entretoise.



Afb./Bild/Fig. 25

Pallen

Borgveer (1) en pallen (2) verwijderen.

Opmerking:

De paldrager is vast verbonden

De pallen passend volgens de vorm in de uitsparingen leggen en de borgveer (1) met de omgezette kant in de uitsparing van de paldrager monteren, zodat de borgveer niet draaien kan.

Sperrklinken

Sprengring (1) entfernen und Sperrklinken (2) abnehmen.

Anmerkung:

Der Sperrklinkenträger ist mit dem Zahnrad fest verbunden.

Sperrklinken der Form nach in die Aussparungen legen und Sprengring (1) so montieren, daß die abgewinkelte Seite verdrehsicher in der Aussparung des Klinkenträgers liegt (siehe Bild).

Funktionsprüfung: Beweglichkeit der Sperrklinken prüfen!

Cliquets

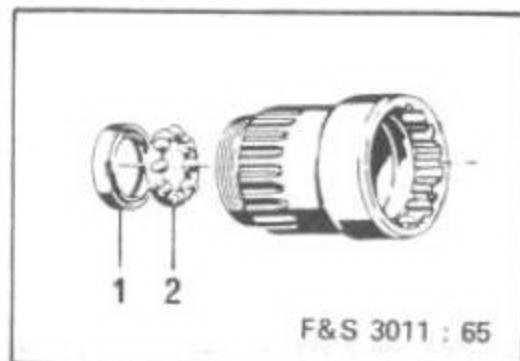
Enlever le jonc (1) et ôter les cliquets (2).

Note:

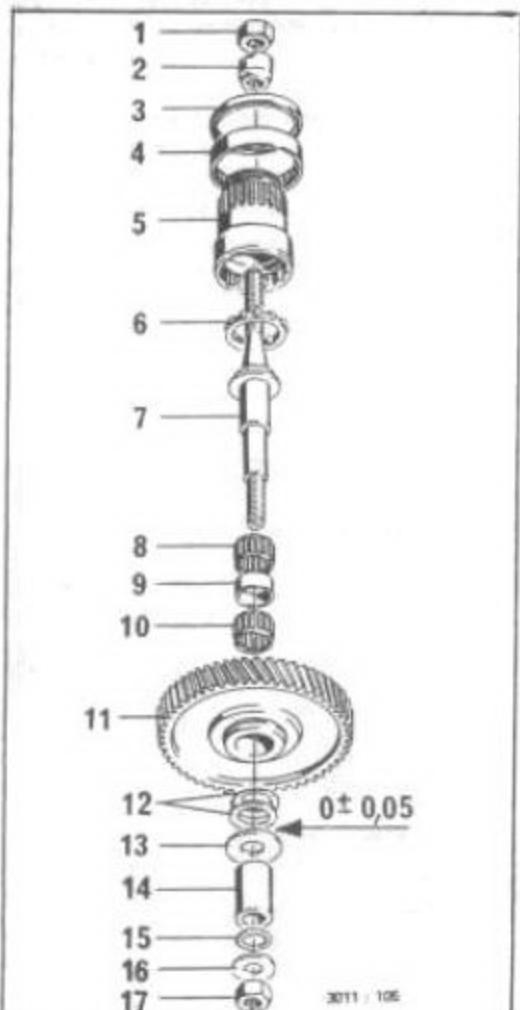
Le porte-cliquets est solidaire du pignon

Poser les cliquets suivant leur contour dans les événements et monter le jonc (1) de telle façon que son extrémité recourbée se loge dans l'événement pourvu à cet effet dans le porte-cliquer, afin d'assurer que ce jonc n'effectue des déplacements rotatifs (voir la photo).

Essayer le fonctionnement et le libre mouvement des cliquets!



Afb./Bild/Fig. 26

**Naafhuls**

De oliekeerring (1) en de kogelring (2) wegnemen.

Opmerking:

Om het uitpersen te vergemakkelijken kan de naafhuls in de vertanding van het achterwiel gelegd worden. Bij het monteren de kogelring met de kogels naar voren inleggen en dan de oliekeerring (1, afdichtring naar binnen) geheel inpersen.

Nabenhülse

Wellendichtring (1) und Kugelhalter (2) herausnehmen.

Anmerkung:

Zum Auspressen kann zur Erleichterung die Nabenhülse in die Verzahnung des Hinterrades eingesetzt werden.

Beim Einbau Kugelhalter (2) mit offener Kugelseite voraus einlegen und Wellendichtring (1, Dichtlippe nach innen) bündig einpressen.

Corps de moyeu

Sortir le joint (1) et la cage à billes (2).

Note:

Pour faciliter ce démontage, le corps de moyeu peut être placé dans les cannelures de la roue arrière.

Monter la cage à billes (2) avec son côté ouvert en avant. Presser le joint antifuite (1, lèvres vers l'intérieur) à fleur.

In elkaar zetten

Voor het monteren alle lagers licht invetten met olie.

Naaldlagerkrans (8), afstandsbus (9), naaldlager (10), tandwielen (11) met de paldrager vooraf plaatsen.

Oppervlakken (12) naar behoeftte plaatsen, zie axiale speling.

Ring (13, dikte 2 mm.), lagerbus (14), afdichtingsring (15), ring (16, dikte 2 mm.) en zeskantmoer (17) M10 x 1 vastdraaien.

Axiale speling volgens pijl controleren
 0 ± 0.05 mm.

Aandraaimoment 40 Nm. (4 Kpm).

Kogelring (6), met de dichte zijde naar voren, aanbrengen en de naafhuls (5) met een kleine rechtse draaiing over de pallen schuiven.

De stelconus (2) aanbrengen en mt zeskantmoer M 10 x 1 (1) borgen.

Opmerking:

De naafhuls moet spelingvrij gemonteerd worden, maar de lagers mogen niet onder druk staan. Kontroleer zorgvuldig op speling en op lichtlopen. Naaldlager (4) en de oliekeerring (3) met de afdichtring naar voren aanbrengen.

Zusammenbau

Vor dem Zusammenbau alle Lager und Lagerstellen mit Öl benetzen.

Nadelkranz (8), Distanzbuchse (9), Nadelkranz (10), Getrieberad (11) mit dem Klinkenträger voraus aufsetzen.

Ausgleichsscheiben (12) nach Bedarf auflegen, siehe Axialspiel.

Scheibe (13,2 mm dick), Lagerbuchse (14), Runddichtring (15), Scheibe (16,2 mm dick) und Sechskantmutter (17) M 10 x 1 festschrauben.

Axialspiel siehe Pfeil überprüfen 0 ± 0.05 mm.
Anzugsmoment: 40 Nm (4 kpm).

Kugelhalter (6), geschlossene Käfigseite voraus auflegen und Nabenhülse (5) mit leichter Rechtsdrehung über die Sperrkliniken schieben.

Stellkonus (2) aufschrauben und mit Sechskantmutter (1) M 10 x 1 kontern.

Anzugsmoment: 40 Nm (4 kpm).

Achtung!

Die Nabenhülse wird spielfrei eingebaut, die Lager dürfen nicht unter Druck stehen. Sorgfältig überprüfen auf Spielfreiheit und Leichtgängigkeit der Nabenhülse.

Nadelhülse (4) und Wellendichtring (3, mit Dichtlippe voraus) aufstecken.

Remontage

Avant le remontage, huiler tous les roulements et les paliers.

Monter la cage à aiguilles (8), la douille entretoise (9), la cage à aiguilles (10), la roue d'engrenage (11) avec le portecliquets en avant.

Posser des rondelles de calage (12) suivant besoin, voir jeu axial.

Visser la rondelle (épaisseur 13,2 mm), la douille palier (14), je joint torique (15) la rondelle (épaisseur 16,2 mm) avec l'écrou 6 pans (17) M 10 x 1. Vérifier le jeu axial, voir flèche.
 0 ± 0.05 mm

Couple de serrage: 40 Nm (4 kpm).

Poser la cage à billes (6) avec le côté de la cage en avant et emboîter le corps de moyeu (5) avec une légère rotation à droite sur les cliquets.

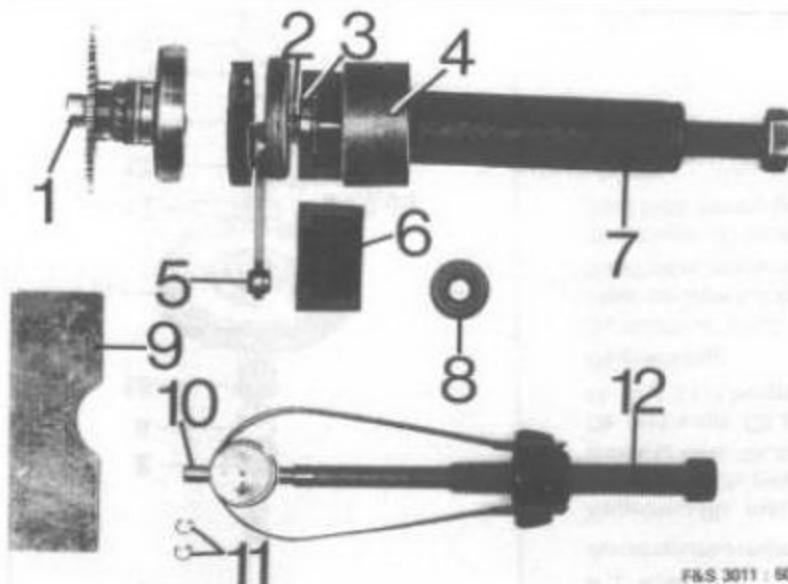
Visser le cône de réglage (2) et le bloquer avec l'écrou 6 pans (1) M 10 x 1.

Couple de serrage: 40 Nm (4 kpm)

Attention!

Le corps de moyeu est à monter sans jeu, mais les roulements ne doivent pas être sous aucune contrainte. Le montage du corps de moyeu est à contrôler très soigneusement sur l'absence de jeu et sur la libre rotation.

Enfiler la douille à aiguilles (4) et le joint antifuite (3, lèvres en avant).



Afb./Bild/Fig. 28

Naaldlager

Naaldlager (5) met een passende pen zodanig inpersen, dat het aan weerszijden uitsteekt.

Montage van de zuiger

Zuiger met de montagestift (de pijl op de zuiger wijst naar de uitlaat) op de krukstang plaatsen, zuigerpen (10) in de zuigerpen duwen. - De zuiger, indien nodig, verwarmen -. Daarna beide borgveren (11) inzetten.

Kogellager

Oliekeerring (8) verwijderen. Het kogellager (3) met gebruik van de trekschalen (6), de trekhuls (7) en de spanring (4) eraf trekken. Ring wegnemen.

De tussenplaat (9) tussen de krukwangen plaatsen en de beide einden steunen zodat de krukas er vrij opligt. Ring (2, dik 0,5 mm) plaatsen.

Kogellager (3) tot 60...80 °C verwarmen en op de krukas duwen zodanig dat de groef van de halve ring boven ligt. Na afkoelen even napersen.

De groef van de oliekeerring moet hoge temp. vet, Alvania-3, vullen en de afdichtring licht insmeren.

Krukas

Aandrijfjas (1) in zijn geheel verwijderen. Voor het uit elkaar nemen en samenstellen, zie afb. 33...39.

Zuiger

Beide borgveertjes (11) verwijderen. Zuigerpen (10) met de montagestift eruit drukken (schuifpassing) en indien noodzakelijk zuigerentrekker (12) gebruiken.

Let op! Bij vervanging van de zuiger en cilinder, er goed op letten dat deze de juiste tekens hebben. De zuiger is aan de bovenkant voorzien van een: B, C, of D. De cilinder is en de krukasruimte voorzien van een: rode, blauwe of witte stip.

Bij het samenvoegen van zuiger en cilinder hoort:

- B bij rood
- C bij blauw
- D bij wit

Kurbelwelle

Getriebewelle (1) komplett abnehmen. Zerlegung und Zusammenbau siehe Bild 33...39.

Kolben

Beide Drahtsprenginge (11) herausnehmen. Kolbenbolzen (10) mit Fixierbolzen ausdrücken (Schiebesitz, wenn nötig Kolbenbolzenzieher (12) verwenden).

Achtung! Bei Ersatzbedarf von Kolben und Zylindergehäusen auf gleiche Kennzeichnung achten.

Kolbenkennzeichnung auf Kolbenboden, Kennbuchstabe B, C oder D.

Zylinderkennzeichnung im Kurbelraum: Farbpunkt rot, blau oder weiß.

Kolben mit Zylinder wie folgt paaren:

- B mit rot
- C mit blau
- D mit weiß

Vilebrequin

Axe de boîte (1) à enlever en entier. Démontage et remontage suivant Fig. 33...39.

Piston

Sortir les deux freins d'axe de piston (11). Sortir l'axe de piston (10) en le poussant à l'aide d'un faux axe de piston (ajustement glissant; si nécessaire, utiliser le démontage-axe de piston (12)).

Attention! Pour remplacer un piston ou un cylindre, il est indispensable de respecter l'appariage.

Les pistons portent sur leur dessus une lettre repère B, C ou D.

Les cylindres portent une touche de peinture dans la chambre de vilebrequin: soit rouge, bleue ou blanche.

Apparier le piston avec le cylindre comme suit:

- B avec rouge
- C avec bleu
- D avec blanc

Douille à aiguilles

Presser la douille à aiguilles (5) à l'aide d'un mandrin dans l'oeil de la bielle, parfaitement centrée.

Montage du piston

Présenter le piston (**la flèche sur la tête de piston dirigé vers l'échappement**) sur la bielle, introduire l'axe de piston (10) si nécessaire chauffer le piston, et poser le deux freins d'axe de piston (11).

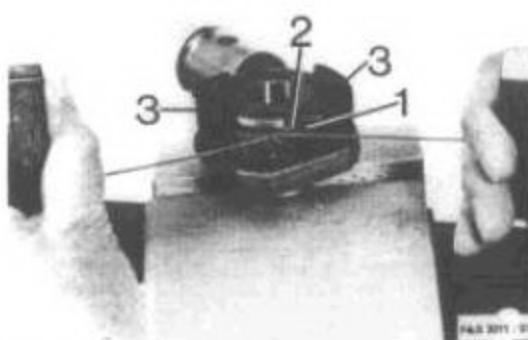
Roulement à billes à gorge

Déposer le joint antifuite (8). Arracher le roulement à billes à gorge (3) à l'aide de coquilles d'extraction (6), de la douille d'extraction (7) et de l'anneau de tension (4). Enlever la rondelle (2).

Introduire la plaque intermédiaire (9) entre les deux masses du vilebrequin et la faire porter par ses deux extrémités. Le vilebrequin doit poser librement dessus. Enfiler la rondelle (2, épaisseur 0,5 mm).

Chauder le roulement à billes à gorge (3) à environ 60...80 °C et emmancher le roulement, la rainure pour la demi-rondelle en haut, à la presse sur la soie de vilebrequin. Repasser à la presse après refroidissement.

Remplir la rainure du joint antifuite de graisse consistante Alvania 3 et en enduire légèrement les lèvres du joint.



Afb./Bild/Fig. 29

Centrifugaalkoppeling

Uit elkaar nemen

De trekveer met een zelfgemaakte draadhaak (\varnothing 1 mm staaldraad een eind omgezet met radius 3 mm, met houten handvat) openen en er uit trekken. **Trek de veer niet te ver uit!**

Verwijder de frictiebanden (2) en de koppelingssegmenten (3).

De dikte van de koppelingsvoering 0,7 - 0,75 mm.

De slijtgrensdikte: 0,2 mm.

Fliehkraftkupplung

Zerlegung

Zugfeder (1) mit selbstgefertigtem Drahthaken (Stahldraht \varnothing 1 mm dick mit Holzgriff, Hackenradius ca. 3 mm) öffnen und herausziehen (Feder nicht überdehnen).

Reibbänder (2) herausnehmen und Kupplungsbacken (3) abnehmen.

Dicke der Kupplungsbeläge 0,7...0,75 mm

Verschleißgrenze Dicke 0,2 mm

Embrayage à force centrifuge

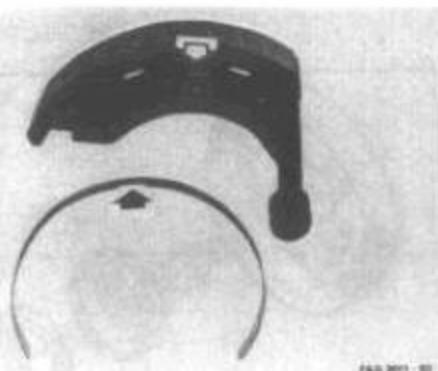
Démontage

Ouvrir le ressort (1) et le tirer dehors, utilisant un crochet en fil fait à la maison (fil d'acier de \varnothing 1 mm avec une poignée en bois, rayon du crochet env. 3 mm). Prendre soin de ne pas allonger le ressort excessivement.

Sortir les bandes de friction (2) et ôter les masselottes (3).

Epaisseur des garnitures d'ambrayage 0,7...0,75 mm.

Limite d'usure: épaisseur 0,2 mm.



Afb./Bild/Fig. 30

Samenstellen

De koppelingssegmenten (3) inhaken.

De beide frictiebanden (2) met de uitsparing naar beneden inschuiven.

Deze uitsparingen zetten zich vast in de koppelingssegmenten (zie pijl, afb.30).

Let op!

Bij het scharnierpunt van het koppelingssegment moet het einde van de frictieband (1-afb.31), behorende bij dit segment, altijd op de andere frictieband liggen.

Opmerking:

De trekveer (1) kan alleen ingebracht worden wanneer de frictiebanden in de koppelingssegmenten vast gehaakt zijn.

De trekveer doorschuiven en met behulp van 2 draadhaken de uiteinden aan elkaar haken. (Trek de veer niet onnodig ver uit!)

Zusammenbau

Kupplungsbacken (3) einlegen.

Reibbänder (2) mit der Aussparung nach unten einschieben.

Die Aussparungen der Gleitbänder arretieren sich im Kupplungsbacken (siehe Pfeil, Bild 30).

Achtung!

Am Eihängepunkt des Kupplungsbackens muß immer das Reibband (1, Bild 31) für den Kupplungsbacken über dem anderen Reibband liegen.

Anmerkung:

Nur im eingerasteten Zustand des Gleitbandes läßt sich die Zugfeder (1) durchschieben.

Zugfeder (1) durchschieben und mit 2 Draht-Haken verbinden (Feder nicht überdehnen).

Remontage

Poser les masselottes d'embrayage (3).

Introduire les bandes de friction (2) avec l'évidement en bas.

Ces évidements prendront position dans les masselottes (voir la flèche, Fig.30).

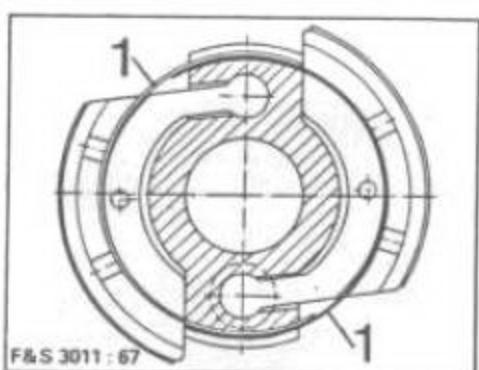
Attention!

Auprès du pivot de chaque masselotte, sa propre bande de friction (1, Fig.31) doit être posée au-dessus de la bande appartenant à l'autre masselotte.

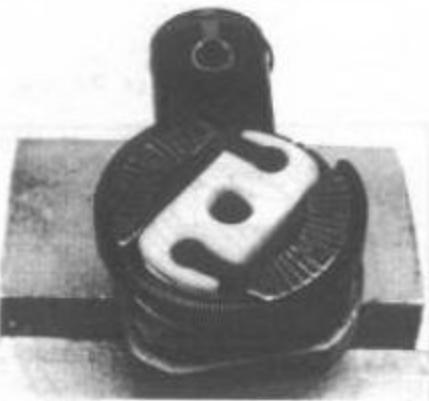
Note:

Le ressort (1) ne peut être introduit, en poussant, que lorsque la bande de friction s'est bien encliquetée dans la masselotte.

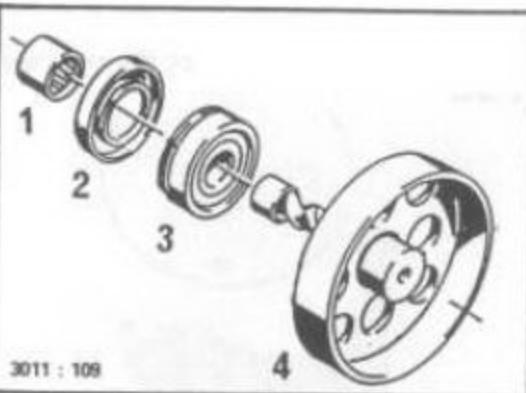
Introduire le ressort (1) en poussant et le fermer à l'aide de 2 crochets en fil de fer (ne pas allonger le ressort excessivement).



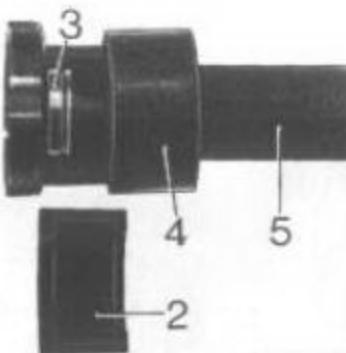
Afb./Bild/Fig. 31



Afb./Bild/Fig. 32



Afb./Bild/Fig. 33



Afb./Bild/Fig. 34

*Ter vervanging wordt de koppeling kompleet op een fixeerplaat geleverd.
F&S-bestelnummer 2984 001 201.*

Bij reparaties wordt de fixeerplaat met de koppelingsdelen op de krukaswang geplaatst, waarna de gehele koppeling van hieruit over de krukaswang wordt geschoven. De fixeerplaat wordt niet langer gebruikt. Controleer of de frictiebanden en de koppelingsdelen op de juiste plaats in de krukaswang zitten.

*Für Ersatzbedarf wird die Kupplung komplett auf einer Fixierplatte geliefert.
F&S-Bestell-Nr. 2984 001 201*

*Im Reparaturfall wird die Fixierplatte mit den Kupplungssteilen auf die Kurbelwange aufgesetzt und die gesamte Kupplung von dieser auf die Kurbelwange geschoben.
Die Fixierplatte wird nicht mehr benötigt.
Auf richtigen Sitz der Gleitbänder und Kupplungsbacken in der Kurbelwange achten!*

*L'embrayage de rechange est livré complètement sur un plateau de montage.
N° de Réf F&S 2984 001 201
L'échange de l'embrayage se fait en posant le plateau de montage avec les composants de l'embrayage sur la masse de vilebrequin et en glissant l'embrayage complet du plateau sur la masse.
Le plateau de montage n'est plus utilisé.
S'assurer du positionnement correct des bandes de friction et des masselottes dans la masse de vilebrequin.*

Aandrijfas met koppelingskorf.

1-traps aandrijving.

Naaldlagerbus (1) en oliekeerring (2) verwijderen.
Groefkogellager (3) met afneemschalen (2), borgring (4) met afneemhuls (5) verwijderen.

Samenstellen.

Delen in de omgekeerde volgorde monteren.

Getriebewelle mit Kupplungskorb

1-stufiges Getriebe

Nadelbuchse (1) und Wellendichtring (2) abnehmen.
Rillenkugellager (3) mit Abziehschalen (2), Spannring (4) und Abziehhülse (5) abziehen.

Zusammenbau

Teile in umgekehrter Reihenfolge montieren.

Axe de boîte avec tambour d'embrayage

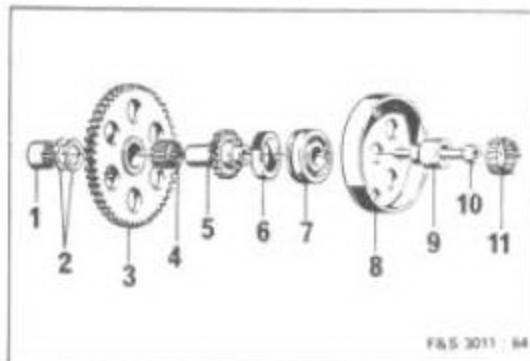
Balte 1 étage

Enlever la douille à aiguilles (1) et le joint antifuite(2).

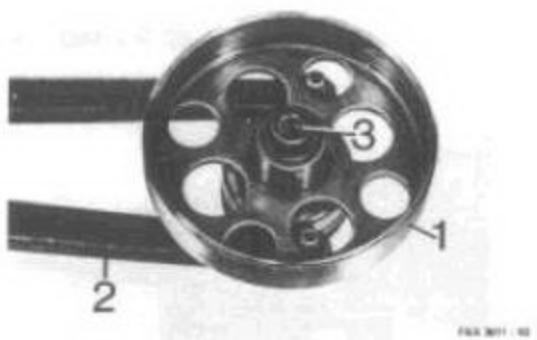
Arracher le roulement à billes à gorge (3) avec les conques (2), l'anneau (4) et la douille d'extraction (5).

Montage

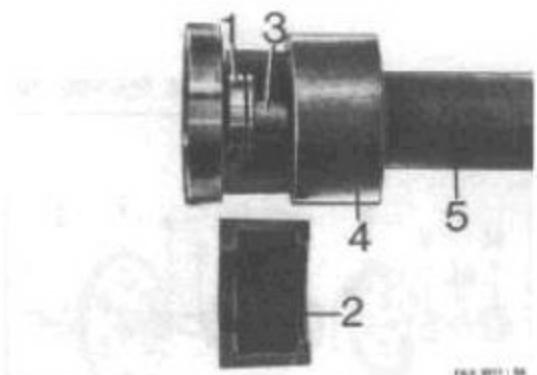
Remonter les pièces dans l'ordre inverse.



Afb./Bild/Fig. 35



Afb./Bild/Fig. 36



Afb./Bild/Fig. 37

**Aandrijfas en Koppelinghuis
3-traps overbrenging****Uit elkaar nemen**

Naaldlager (1), ringen (2), dubbeltandwiel - 2e en 3e gang (3) en naaldlager (4) verwijderen.

**Getriebewelle und Kupplungskorb
3-stufiges Getriebe****Zerlegung**

Nadelbuchse (1), Scheiben (2), Doppelzahnrad (3, 2. und 3. Stufe) und Nadelkranz (4) abnehmen.

**Arbre de boite et cloche d'embrayage
Boîte 3 étage****Démontage**

Oter la douille à aiguilles (1), les rondelles (2), le pignon double (3, 2e et 3e étage) ainsi que la bague à aiguilles (4).

Het koppelinghuis (1) met een verstelbare stiftsleutel (2) vasthouden en de cilinderkopschroef met binnenzeskant M 6 x 50 (3) tot kophoogte losdraaien.

Door met een kunststof-hamer op de boutkop (3) te slaan wordt de aandrijfas van het koppelinghuis gescheiden.

Nu de binnenzeskantbout (3) eruit draaien en de oliekeerring (6, afb. 35) wegnemen.

Kupplungskorb (1) mit einem handelsüblichen verstellbaren Stirnlochschlüssel (2) anhalten und Zylinderkopfschraube mit Innensechskant (3) M 6 x 50 um Schraubenkopfhöhe herausschrauben.

Mit Hammerschlägen (Kunststoffhammer) auf den Schraubekopf (3) Kupplungskorb von Getriebewelle trennen.

Zylinderschraube mit Innensechskant (3) heraus schrauben.

Wellendichtring (6, Bild 35) abnehmen.

Tenir la cloche d'embrayage (1) à l'aide d'une clé à ergots (2) vendu dans le commerce et dévisser par la hauteur de sa tête la vis à six pans creux (3) M 6 x 50

Désolidariser la cloche d'embrayage de l'arbre de boîte en appliquant des coups de maillet sur la tête de vis (3).

Dévisser la vis à tête 6 pans intérieurs (3).
Oter le joint antifuite (6, Fig. 35).

Het kogellager (1) met gebruik van bout (3), reparatiegereedschap nr. 8 , trekschalen (2), spanring (4) en trekhuls (5) verwijderen.

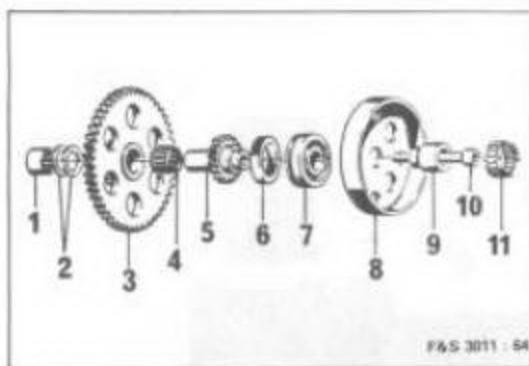
De as (9, afb. 35) wegnemen.

Rillenkugellager (1) mit Bolzen (3, Rep.-Werkzeug Nr. 8), Abziehschalen (2), Spannring (4) und Abziehhülse (5) abziehen.

Welle (9, Bild 35) abnehmen.

Arracher le roulement à billes à gorge (1) à l'aide de la douille (3; outil de réparation No. 8), coquilles (2), anneau (4) et la douille d'extraction (5).

Oter l'arbre (9, Fig. 35).



Afb./Bild/Fig. 38



Afb./Bild/Fig. 39

Afb. 38

Het naaldlager (4), dubbeltandwiel (3) met het grote tandwiel naar voren, 2 ringen (2, dik 0,5 mm) en het naaldlager (1) aanbrengen.

Daarna het naaldlager (11) aanbrengen en de samengestelde aandrijfas samenvoegen met de krukas.

Zusammenbau

Wellendichtring (6, Dichtlippe voraus) auf Getriebewelle (5) aufschieben.

Welle (9) mit Zylinderkopfschraube mit Innensechskant (10) M 6 x 50 in den Kupplungskorb (8) einsetzen, Rillenkugellager (7) mit dem Einstich nach außen auflegen.

Teile mit Getriebewelle (5) handfest zusammenschrauben.

Remontage

Enfiler le joint antifuite (6, lèvre en avant) sur l'arbre de boîte (5).

Poser l'arbre (9) avec la vis à 6 pans intérieurs (10) M 6 x 50 dans la cloche d'embrayage (8), poser le roulement à billes à gorge (7) avec la rainure vers l'extérieur.

Visser les pièces avec l'arbre de boîte (5) à la main.

Het tandwiels als in abb. 39 aangegeven, vastzetten en beide assen vastdraaien.

Aandraaimoment 15...17 Nm (1,5...1,7 kpm).

Zahnrad wie im Bild gezeigt arretieren und beide Wellen festschrauben.

Anzugsmoment 15...17 Nm (1,5...1,7 kpm).

Arrêter le pignon comme illustré et visser les deux arbres.

Couple de serrage 15...17 Nm (1,5...1,7 kpm).

Bild 38

Bild 38

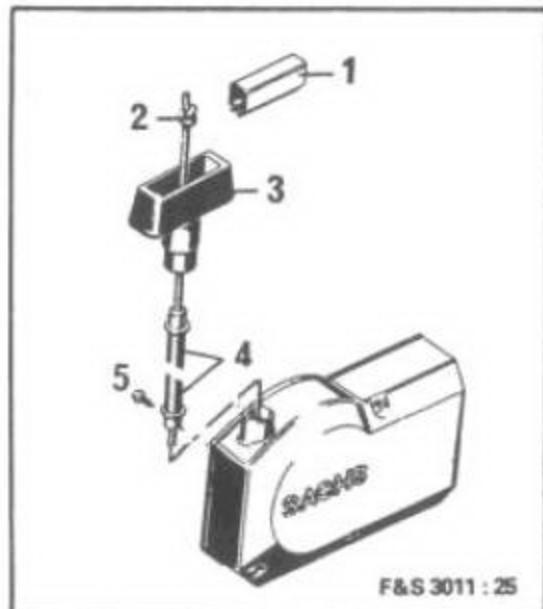
Nadelkranz (4), Doppelzahnrad (3) mit großem Zahnrad voraus, 2 Scheiben (2, 0,5 mm dick) und Nadelbuchse (1) aufstecken.

Nadelkranz (11) aufstecken und die zusammengebaute Getriebewelle mit Kurbelwelle zusammenstecken.

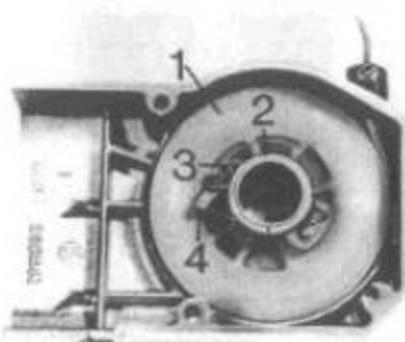
Fig. 38

Enfiler la bague à aiguilles (4), le pignon double (3) avec le grand pignon en avant, 2 rondelles (2, épaisseur 0,5 mm) et la douille à aiguilles (1).

Enfiler la bague à aiguilles (11) et assembler l'arbre de boîte équipé avec le vilebrequin.



Afb./Bild/Fig. 40



Afb./Bild/Fig. 41

Handstarter**Demontage**

Klemhuls (1) uit de starterknop (3) nemen, de knoop uit het koord halen en het koord terug laten lopen.
Schroef (5) losdraaien en buitenkabel (4) verwijderen.

Reversierstarter**Zerlegen**

Seilklemme (1) aus Startergriff (3) nehmen, Seilknoten (2) öffnen und Seil zurücklaufen lassen.
Schraube (5) lösen und Seihülle (4) abnehmen.

Lanceur à câble**Démontage**

Sortir le serre-câble (1) hors de la poignée de lancement (3), ouvrir le noeud (2) et permettre au câble de s'enrouler.
Desserrer la vis (5) et ôter la gaine (4).

Remveer (3) en meenemer (4) verwijderen.

Borgveer (2) verwijderen.

Haspel (1) voorzichtig uit nemen, oppassen dat de daaronder liggende spiraalveer er niet uit springt, en daarna het trekkoord demonteren.

De daaronder liggende aanloopring verwijderen.

Bremsfeder (3) und Starterklippe (4) abnehmen.
Sicherungsring (2) abnehmen.

Seilscheibe (1) vorsichtig herausnehmen, darauf achten, daß die darunterliegende Spiralfeder nicht herauspringt und Zugseil abnehmen.

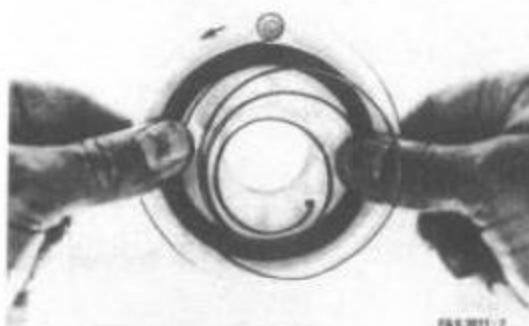
Darunter liegende Anlaufscheibe (nur bei Reversierstartergehäuse ohne weißen "SACHS"-Schriftzug eingebaut) herausnehmen.

Oter le ressort de freinage (3) et le cliquet de lanceur (4).

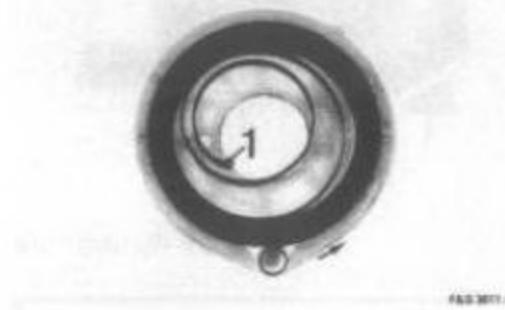
Oter la bague de sûreté (2).

Sortir avec précaution la poulie de câble (1) en faisant attention que le ressort spiral qui se trouve en-dessous ne saute pas dehors et ôter le câble de lancement.

Sortir la rondelle de butée qui se trouve en-dessous (seulement si le carter du lanceur à câble ne porte pas la marque "SACHS" en blanc).



Afb./Bild/Fig. 42



Afb./Bild/Fig. 43

Om de spiraalveer uit de haspel te nemen moet men de veereinden oplichten en daarbij de duimen beurtelings oplichten en de spiraalveer er uit laten komen.

Zum Herausnehmen der Spiralfeder, Federende anheben, dabei Spiralfeder festhalten, Daumen wechselseitig anheben und Spiralfeder herauslassen.

Pour sortir le ressort, soulever son extrémité, en maîtrisant le ressort; soulever les pouces alternativement et laisser le ressort se détendre et sortir.

Samenstellen

Een nieuwe veer is reeds gewikkeld en met een binddraad bij elkaar gehouden welke bij het inzetten van de veer verwijderd moet worden.

Indien de oude spiraalveer nog bruikbaar is, kan deze na goed schoon gemaakt te zijn, winding voor winding in de haspel gerold worden.

De pijl geeft de wikkelrichting aan.

De spiraalveer moet vlak liggen.

Het veereind (1) zodanig richten dat het veereind niet boven de lagerboring komt.

De spiraalveer iets met dunne olie bestrijken (Anticorit 5).

De lagerboring met Staburags NBU 4 MF insmeren.

Zusammenbau

Eine neue Spiralfeder ist schon aufgewickelt und mit einem Bindedraht gehalten, welcher beim Einsetzen entfernt wird.

Ist die alte Feder wieder verwendbar, wird sie nach dem Reinigen Windung für Windung in die Seilscheibe eingerollt.

Wickelrichtung der Spiralfeder, siehe Pfeil.

Die Spiralfeder muß plan aufliegen.

Das Federende (1) so richten, daß die Federöse mit der Lagerbohrung abschließt.

Spiralfeder mit „Anticorit 5“ dünn bestreichen.

Lagerbohrung mit Kältefett Staburags NBU 4 MF füllen.

Remontage

Les ressorts neufs sont livrés enroulés et assurés par des fils de ligature qui seront enlevés au moment de la pose du ressort.

Si l'ancien ressort est encore utilisable, il sera, après nettoyage, enroulé spire par spire dans la poulie de câble.

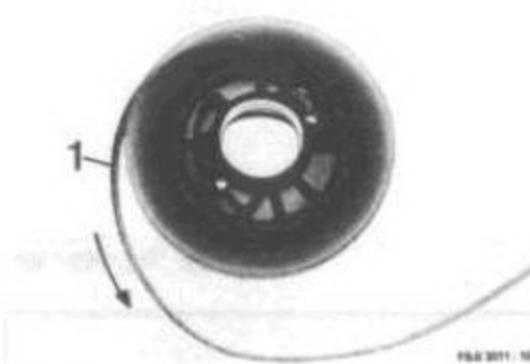
Enrouler le ressort dans le sens de la flèche.

Le ressort doit reposer plan sur le fond de la poulie.

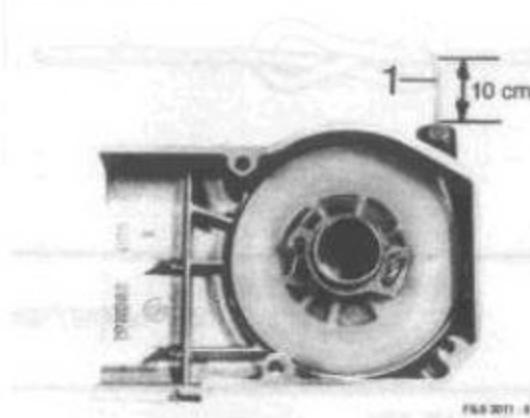
Positionner le bout du ressort (1) de telle façon que son oeillet soit juste à ras du trou de palier.

Enduire le ressort spiral légèrement d' "Anticorit 5".

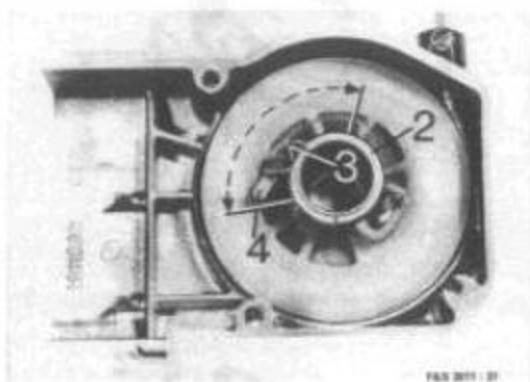
Remplir le palier de la graisse aux températures basses Staburags NBU 4 MF.



Afb./Bild/Fig. 44



Afb./Bild/Fig. 45



Afb./Bild/Fig. 46

Aan een zijde van het nieuwe trekkoord (1) een knoop (afb. 48) leggen.

Het koord door het haspeloog trekken en daarna stevig, in de pijlrichting, op de haspel winden.

Opmerking:

Met buitenkabellengte 355 mm (zie afb. 47, maat A) het trekkoord tot 1400 mm inkorten.

Met buitenkabellengte 405 mm (zie afb. 47, maat A) een trekkoord van 1450 mm monteren.

Am neuen Zugseil Seilknoten (Bild 48) anbringen. Zugseil (1) in Öse der Seilscheibe fest einziehen.

Zugseil komplett in Pfeilrichtung straff aufwickeln.

Anmerkung:

Bei Seihüllenlänge 355 mm (siehe Bild 47, Maß „A“) Zugseil auf 1400 mm kürzen.

Bei Seihüllenlänge 405 mm (siehe Bild 47, Maß „A“) Zugseil 1450 mm einbauen.

Faire un noeud (Fig. 48) dans le câble de lancement neuf. Introduire le câble (1) dans l'œillet de la poulie de câble et tirer fermement dessus. Enrouler le câble de toute sa longueur sur la poulie dans le sens de la flèche.

Note:

Pour une longueur de gaine de 355 mm (Fig. 47, dimension "A"), raccourcir le câble à 1400 mm.

Pour une longueur de gaine de 405 mm (Fig. 47, dimension "A") monter un câble de 1450 mm.

Aanloopring alleen bij carterdeksels zonder witte „SACHS“ opschrift inleggen.

Haspel met spiralfeder en trekkoord aanbrengen en trekkoord (1) door de opening in het carter trekken.

Opmerking:

Het trekkoord (1) mag maximaal 10 cm uit de behuizing steken.

Anlauf scheibe nur bei Reversierstartergehäuse ohne weißen "SACHS"-Schriftzug einlegen.

Seilscheibe mit Spiralfeder und Zugseil aufstecken und Zugseil (1) durch die Gehäuseöffnung ziehen.

Anmerkung:

Das Zugseil (1) muß max. 10 cm aus dem Gehäuse herausschauen.

Ne monter la rondelle de butée que si le carter du lanceur ne porte pas la marque "SACHS" en blanc.

Emboîter la poulie de câble équipée du ressort et du câble et tirer le câble (1) à travers le trou du carter.

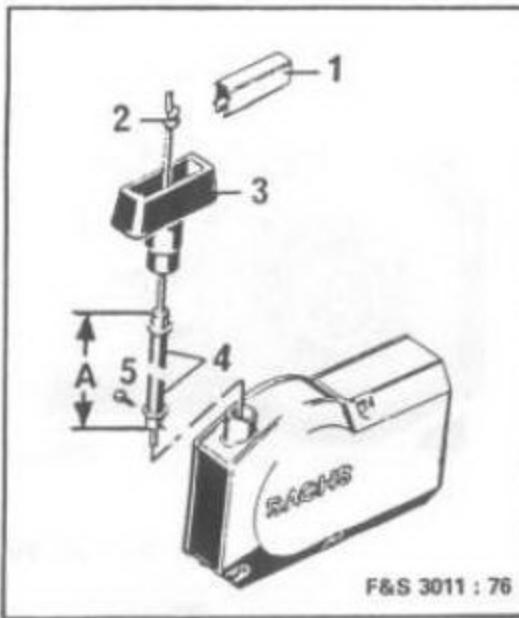
Note:

Le câble (1) doit sortir de 10 cm maxi du carter.

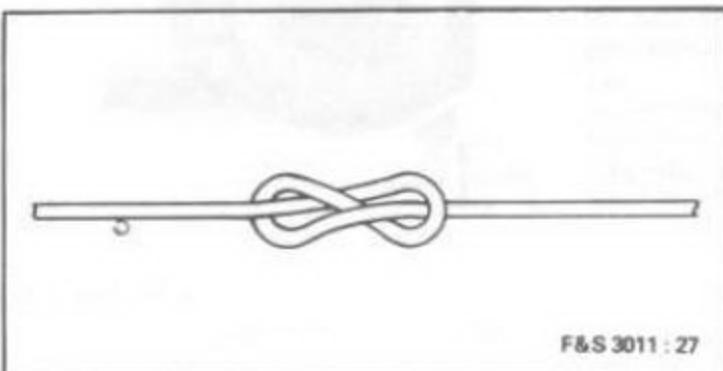
Borgveer (2) aanbrengen, meenemer (4) plaatsen en remveer (3) aanbrengen.

Sicherungsring (2) aufstecken, Starterklinke (4) einsetzen und Bremsfeder (3) aufstecken.

Enfiler la bague de sûreté (2), poser le cliquet de lancement (4) et monter le ressort de freinage (3).



Afb./Bild/Fig. 47



Afb./Bild/Fig. 48

Het trekkoord naar buiten trekken en door de buitenkabel (4) voeren.

Starterknop (3) over het koord schuiven en een knoop (afb. 48) in het koord leggen.

Let op!

Trekkoord tot aan de aanslag uittrekken en vasthouden. De oprolschijf moet in de startrichting, tot aan de veeraanslag, nog $\frac{1}{4} \dots \frac{1}{4}$ omwenteling verder te draaien zijn. Is dat niet het geval, dan moet de oprolschijf bij de montage in de startrichting overeenkomstig verdraaid worden of moet het trekkoord verder worden afgewikkeld.

Ruststand van de meenemer (4, afb. 46) in gestreepte gedeelte. Met knoop (2) stand van de meenemer corrigeren.

De knoop in de klemhuls schuiven en in de starterknop trekken.

De buitenkabel (4) met een schroefje (5) vastzetten.

Opmerking!

Wel even de werking testen!

De meenemer moet makkelijk heen en weer bewegen.

Zugseil herausziehen und durch Seihülle (4) schieben.

Startergriff (3) aufstecken und Seilknoten (Bild 48) anbringen. Seilknoten in Seilklemme (1) einschieben.

Achtung!

Zugseil bis Anschlag herausziehen und festhalten. Seilscheibe muß sich in Startrichtung $\frac{1}{4} \dots \frac{1}{4}$ Umdrehung bis Federanschlag weiterdrehen lassen. Ist dies nicht der Fall, muß die Seilscheibe bei der Montage in Startrichtung entsprechend verdreht werden bzw. das Zugseil mehr abgewickelt werden.

Ruhestellung der Starterklinke (4, Bild 46) im gestrichelten Bereich. Mit Seilknoten (2) Stellung der Starterklinke (4, Bild 46) korrigieren.

Seilklemme in Startergriff ziehen.

Mit Schraube (5) Seihülle (4) festschrauben.

Anmerkung:

Funktionsprüfung durchführen!

Starterklinke muß leicht auseinander-zurückgehen.

Sortir le câble de lancement et le faire passer à travers la gaine (4).

Poser la poignée de lancement (3) et faire un noeud (Fig. 48). Pousser le noeud dans le serre-câble (1).

Attention!

Tirer le câble en dehors jusqu'à butée et tenir dans cette position. Il doit être possible de tourner la poulie d' $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{4}$ tour en direction de démarrage jusqu'à la butée ressort. Autrement, il sera indispensable de tourner la poulie lors du montage de façon appropriée ou de dérouler le câble plus.

Position de repos du cliquet (4, Fig. 46) dans la zone délimitée par la ligne tiretée (Fig. 46). Ajuster la position du cliquet de lanceur (4, Fig. 46) en faisant le noeud (2) changer de place.

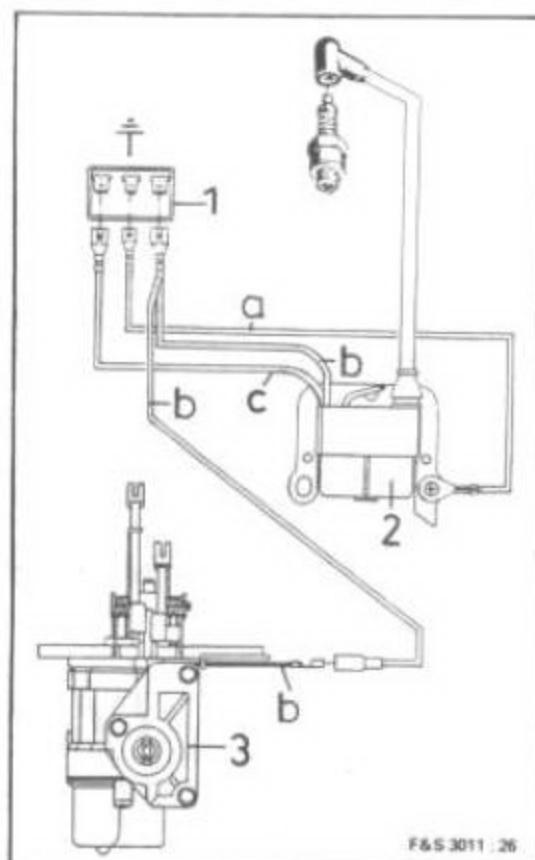
Tirer le serre-câble avec le noeud dans la poignée de lancement.

Arrêter la gaine (4) à l'aide de la vis (5).

Note:

Faire des essais de fonctionnement!

Le cliquet de lancement doit s'écartier et s'effacer facilement.



Afb./Bild/Fig. 49

Schema voor Ontsteking

Aansluitingen en bedradingskleuren

1 = elektronische moudule

2 = Onstekkingsspoel

3 = Carburateur

Uitv. MOTOPLAT

a = geel
(massa)

b = blauw

c = rood

Opmerking

Wanneer de rode- en de blauwe aansluitingen op de elektronische module verwisseld worden werkt de ontsteking niet.

Dit is echter niet schadelijk voor de elektronische module.

Le op!

Bij nabestelling goed op de voorgeschreven samenvoeging van de ontstekingsspoel en de module letten.

PRÜFREX-ontstekingsspoel (blauw) alleen met PRÜFREX-module (blauw) gebruiken of MOTOPLAT-ontstekingsspoel (zwart) alleen met MOTOPLAT-module (rood) gebruiken.

Hinweise für Magnetzünder

Anschlüsse und Leitungsfarben.

1 = Elektronisches Modul

2 = Zündspule

3 = Vergaser

Ausf. MOTOPLAT

a = gelb
(Masseverbindung)

b = blau

c = rot

Anmerkung

Werden die Leitungen verwechselt auf das elektronische Modul gesteckt, ist keine Zündfunktion vorhanden.

Eine Zerstörung des Elektronischen Moduls erfolgt nicht.

Achtung!

Bei Ersatzbestellung unbedingt auf vorgeschriebene Paarung Zündspule - Modul achten.

PRÜFREX-Modul (blau) nur mit PRÜFREX-Zündspule (blau) oder MOTOPLAT-Modul (rot) nur mit MOTOPLAT-Zündspule (schwarz) einbauen.

Indications sur la magneto

Raccordements et couleurs des fils.

1 = Module électronique

2 = Bobine d'allumage

3 = Carburateur

Version MOTOPLAT

a = jaune
(Mise à la masse)

b = bleu

c = rouge

a = noire

b = rouge

c = bleu

Note

Si les fils sont branchés à l'envers sur le module électronique, il n'y a pas de fonction d'allumage. Une destruction du module électronique ne s'ensuit pas.

Attention!

Dans les commandes de pièces de rechange, veiller strictement à l'appariage prescrit de la bobine d'allumage et du module électronique.

Monter le module PRÜFREX (bleu) seulement avec la bobine d'allumage PRÜFREX (bleue), ou le module MOTOPLAT (rouge) seulement avec la bobine d'allumage MOTOPLAT (noire).



Afb./Bild/Fig. 50

Het testen van de elektronische ontstekingsspoel met behulp van een multimeter.
MOTOPLAT-ontstekingsspoel (kleur zwart).
F&S-bestelnummer 2965 003 100.
 Meetpennen aan blauwe kabel en ijzerkern van de spoel.
 Meteruitslag: 100 - 150 Ohm. Bij een defecte ontstekingsspoel staat de meter niet uit.

Prüfen der elektronischen Zündspulen mit einem handelsüblichen Widerstands-Meßgerät.
MOTOPLAT-Zündspule (Farbe schwarz)
F&S-Bestell-Nr. 2965 003 100
Meßspitzen zwischen Kabel - Blau und Eisenkern der Zündspule.
 Anzeige am Meßgeräte 100 - 150 Ohm.
 Bei defekter Zündspule ist keine Anzeige vorhanden.

Contrôle de la bobine d'allumage électronique avec un appareil de mesure de résistance de commerce courant
Bobine d'allumage MOTOPLAT (de couleur noire) Réf. F&S 2965 003 100
 Pointes de touche entre le fil bleu et le noyau en fer.
 L'appareil de mesure indiquera 100 - 150 Ohm.
 Si la bobine d'allumage est défectueuse, il n'y a pas d'indication.



Afb./Bild/Fig. 51

PRÜFREX-ontstekingsspoel (kleur blauw).
F&S-bestelnummer 2985 003 110.
 Meetpennen aan rode kabel en blauwe dan wel zwarte kabel.
 Meteruitslag 1 kOhm.
 Bij een defecte ontstekingsspoel staat de meter niet uit of is de weerstand minder dan 1 kOhm.

PRÜFREX-Zündspule (Farbe blau)
F&S-Bestell-Nr. 2985 003 110
Meßspitzen zwischen Kabel - Rot und Blau bzw. Schwarz.
 Anzeige am Meßgerät 1 k Ohm.
 Bei defekter Zündspule ist keine Anzeige vorhanden oder der Widerstand ist geringer als 1 k Ohm.

Bobine d'allumage PRÜFREX (couleur bleue)
Réf. F&S 2985 003 110
 Pointes de touche entre les fils rouge et bleu ou noir.
 L'appareil de mesure indiquera 1 k Ohm.
 Si la bobine d'allumage est défectueuse, il n'y a pas d'indication ou la résistance est inférieure à 1 k Ohm.

Opgelet!

Wanneer deze meetwaarden in orde zijn, verwarm de spoel dan tot ca. 90° C en herhaal de meting.
 Het testen van de electronica module (1, afb. 49) is niet mogelijk.

Achtung!

Sollten diese Meßwerte in Ordnung sein, Zündspulen auf ca. 90° C erwärmen und Prüfung wiederholen.
 Eine Prüfung des elektronischen Moduls (1, Bild 49) ist nicht möglich.

Attention!

Pour obtenir un résultat satisfaisant, chauffer la bobine d'allumage à environ 90° C et procéder de nouveau au contrôle.
 Il n'est pas possible de contrôler le module électrique (1, fig. 49).

Carburateur

De carburateuruitvoering en de keuze van de sproeiernatten zijn na omvangrijke proefnemingen door de fabriek vastgelegd.

De carburateur moet van tijd tot tijd in benzine worden schoongemaakt.

De carburateur word door 2 kabelbedienende hevels gestuurd welke de volgende functies hebben:

Koude start (choke) — d.m.v. starthevel (1)

Gas — d.m.v. gashevel (2)

Stop — d.m.v. starthevel (1) wordt de inwendige benzinekraan gesloten en de ontsteking kortgesloten.

Stelschroef (3) — stationair afstelling. Stationair toerental: 2300...2500/min.

Membraanplaat

De membraanplaat (4) is slechts compleet leverbaar.

Hier niets aan wijzigen.

De membraanlip (5) moet geheel vlak aanleggen. De doorlaat van de membraanlip mag tot max. 0,2 mm oplopen.

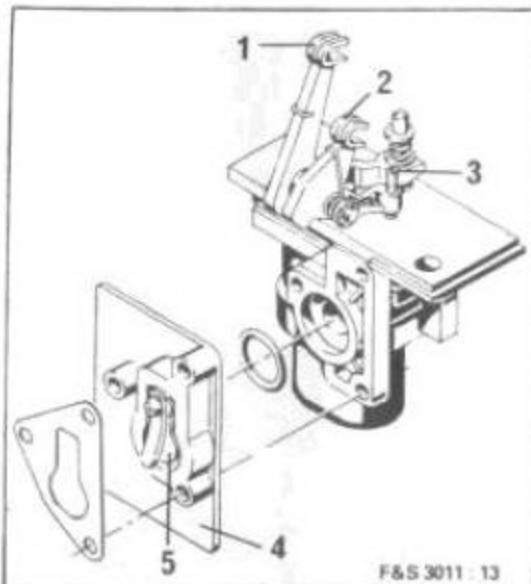
Beproeven van de kortsleutvoorziening in de carburateur

De rode- en zwarte testsnoeren aan de SACHS-testboy aansluiten. (zie afb. 53)

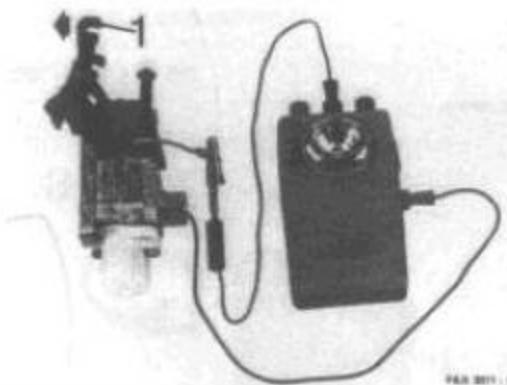
De starthevel (1) naar voren drukken, (pijl-richting). Dan moet kort voor de aanslag (dan sluit de brandstofvoer) de SACHS-testboy een zoomtoon geven.

Is die niet het geval dan:

- is het kortsleutcircuit verbroken
- is er geen contact in de steker
- de kortsleutinrichting in de carburateur testen. (de drukveer voor kortsleut-massa-kontakt).



Afb./Bild/Fig. 52



Afb./Bild/Fig. 53

Vergaser

Die Festlegung der Vergaserausführung und die Wahl der Düsengrößen wird vom Werk durch Versuche vorgenommen. Keine Veränderungen vornehmen!

Vergaser von Zeit zu Zeit in Kraftstoff auswaschen.

Der Vergaser wird über zwei seilzugbetätigten Hebel gesteuert und erfüllt folgende Funktionen:

Kaltstart — mittels Startschieber (1)

Betrieb — mittels Gasschieber (2)

Stop — mittels Startschieber (1) wird der eingebaute Kraftstoffhahn geschlossen und die Zündanlage kurzgeschlossen.

Leerlaufinstellschraube (3)
Leerlaufdrehzahl 2300...2500/min.

Membranplatte

Die Membranplatte (4) ist nur komplett lieferbar. Keine Veränderungen vornehmen.

Membranzunge (5) muß ganzflächig aufliegen, auf richtige Abdichtung der Membranzunge achten. Luftspalt der Membrane max. 0,2 mm.

Überprüfung der Kurzschlußeinrichtung im Vergaser (Durchgangsmessung)

Rote und schwarze Meßleitung wie im Bild gezeigt am SACHS-Testboy anklemmen.

Startschieberhebel (1) in Pfeilrichtung drücken, kurz vor Anschlag (Schließung der Kraftstoffzufluhr) muß der Summton am SACHS-Testboy ertönen.

Ist dies nicht der Fall:

- Kurzschlußleitung unterbrochen
- Keine Verbindung der Rundsteckhülse
- Kurzschlußeinrichtung im Vergaser überprüfen Druckfeder für Masseverbindung

Carburateur

Le type de carburateur et la grandeur des gicleurs sont déterminés par des essais en usine. S'abstenir de se livrer à d'aucunes modifications.

De temps à autre, nettoyer le carburateur à l'essence.

Le carburateur est commandé par deux leviers manœuvrés par des transmissions, et il remplit les fonctions suivants:

Lancement à froid — par un volet de démarrage (1)

Marche — par un boisseau (2)

Stop — par le volet de démarrage (1) le robinet d'essence intégré se trouve fermé et, en même temps, le dispositif d'allumage court-circuité.

Vis de réglage du ralenti (3)
Nombre des tours au ralenti 2300...2500/min.

Plaque support de membrane

Le support de membrane (4) n'est livrable que complet.

S'abstenir de se livrer à d'aucunes modifications. La languette de membrane (5) doit reposer plan sur toute sa surface; veiller à l'étanchéité correcte de la languette de membrane.

Fente d'air de la membrane 0,2 mm maximum.

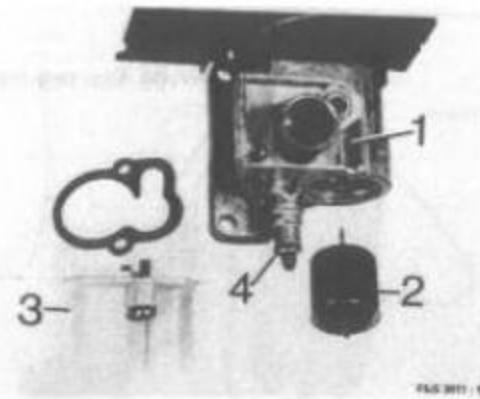
Contrôle du dispositif de court-circuit dans le carburateur (mesure du passage)

Brancher les cordons rouge et bleu comme illustré au SACHS Testboy.

Pousser le levier du tiroir de mise en route (1) dans le sens de la flèche; juste avant butée (fermeture de l'arrivée de l'essence) le bruiteur du SACHS-Testboy doit se faire entendre.

Si ce n'est pas le cas:

- fils court-circuit interrompus
- pas de contact entre la fiche et la douille
- contrôler le dispositif de court-circuit dans le carburateur (ressort de compression pour la mise à la masse).



Afb./Bild/Fig. 54

Vlotterkamer (BING)

De vlotterkamer (3) met pakking losschroeven en wegnemen.

De vlotter (2) verwijderen.

De hoofdsproeier met zeef losschroeven.

Deze delen met benzine schoonmaken.

De delen op slijtage controleren en zonodig vervangen:

- de zeef van de hoofdsproeier (4) op beschadiging controleren.
- de vlotter (2) op beschadiging en dichtheid controleren.
- de ontluuchting (1) van de vlotter kamer op verstopping controleren.

Schwimmerkammer (BING)

Schwimmergehäuse (3) mit Dichtung abschrauben.

Schwimmer (2) abnehmen.

Hauptdüse (4) mit Sieb herausschrauben.

Teile im Kraftstoff auswaschen.

Teile auf Abnutzung prüfen und nach Bedarf austauschen:

- Siebstrumpf auf Hauptdüse (4) auf Beschädigung prüfen
- Schwimmer (2) auf Beschädigung und Dichtheit prüfen
- Schwimmernadelspitze auf Verschleiß überprüfen
- Schwimmerraumbelüftungsbohrung (1) auf Durchgang prüfen.

Cuve du flotteur (BING)

Déposer la cuve du flotteur (3) et ôter le joint. Retirer le flotteur (2).

Dévisser le gicleur principal (4) avec le tamis. Laver les pièces à l'essence.

Contrôler toutes les pièces sur leur état d'usure et les remplacer suivant besoin.

- Contrôler si le tamis dur gicleur principal (4) n'est pas endommagé
- contrôler le flotteur (2) sur d'éventuels dommages et sur son étanchéité
- contrôler la pointe du flotteur sur son état d'usure
- contrôler que le perçage (1) destiné à aérer la chambre du flotteur soit parfaitement libre.

Couvercle du carburateur (BING)

En déposant le couvercle, faire attention au ressort de contact (1) et à la plaque avec la pièce d'obturation (3).

Lors du montage du couvercle, veiller à ce que la goupille de contact (2) soit guidée dans le ressort de contact (1) et que la plaque avec la pièce d'obturation (3) soit bien en place dans le tiroir des gaz.



Afb./Bild/Fig. 55

Bovenplaat van carburateur (BING)

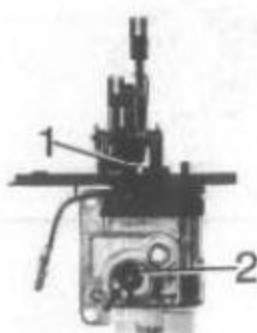
Let goed bij het wegnemen van de bovenplaat op de kontaktveer (1) en op het plaatje met het vulstukje (3).

Let bij het plaatsen van de bovenplaat er goed op dat de kontaktstift (2) in de kontaktveer (1) en het plaatje met vulstukje (3) in de gasschuif komt.

Vergaserdeckelplatte (BING)

Bei der Abnahme der Deckelplatte auf Kontaktfeder (1) und Platte mit Füllstück (3) achten.

Bei der Montage der Deckelplatte darauf achten, daß sich der Kontaktstift (2) in der Kontaktfeder (1) führt und Platte mit Füllstück (3) im Gasschieber sitzt.

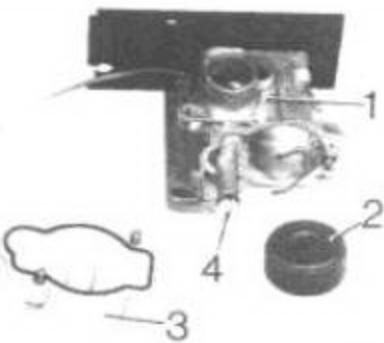


Afb./Bild/Fig. 56

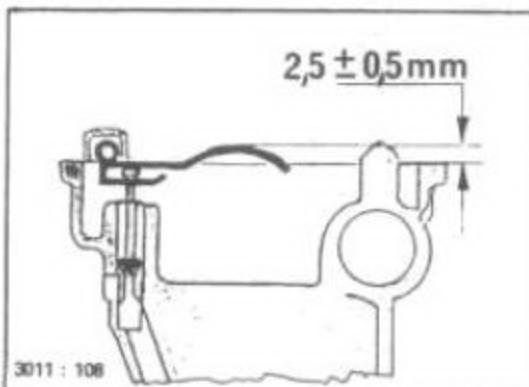
Als de gasschuif (2) vernieuwd wordt, moet bij de gemonteerde bovenplaat en gesloten gasschuif (zie pijl) de seegerring tegen de rand van de bovenplaat liggen. Pas daarna kunnen de volgende onderdelen aangebracht worden.

Wurde der Startschieber (2) erneuert, muß bei montierter Deckelplatte und geschlossenem Startschieber (siehe Pfeil) der Sicherungsring (1) am Bund der Deckelplatte aufliegen. Erst dann die weiteren Teile montieren.

Lorsque le tiroir de mise en route (2) fut remplacé, l'anneau de sûreté (1) doit reposer plan sur la colleterre du couvercle quand celui-ci est monté et le tiroir de lancement est fermé. C'est seulement alors que les autres pièces doivent être montées.



Afb./Bild/Fig. 57



Afb./Bild/Fig. 58

Vlotterkamer (SACHS)

Vlotterkamer (3) met afdichting losschroeven.
Vlotter (2) verwijderen.
Hoofdsproeier met zeef verwijderen.
Onderdelen met wat brandstof reinigen.
Onderdelen controleren op slijtage en zonodig vervangen.
– Zeefkousje op de hoofdsproeier (4) controleren beschadigingen.
– Vlotter (2) controleren op beschadigingen en lekkage.
– Vlotternaaldpunt controleren op slijtage.
– Ontluchtingsgat in vlotterkamer controleren.

Schwimmerkammer (SACHS)

Schwimmergehäuse (3) mit Dichtung abschrauben.
Schwimmer (2) abnehmen.
Hauptdüse (4) mit Sieb herausschrauben.
Teile im Kraftstoff auswaschen.
Teile auf Abnutzung prüfen und nach Bedarf austauschen:
– Siebstrumpf auf Hauptdüse (4) auf Beschädigung prüfen
– Schwimmer (2) auf Beschädigung und Dichtigkeit prüfen
– Schwimmernadelspitze auf Verschleiß überprüfen
– Schwimmerraumbelüftungsbohrung (1) auf Durchgang prüfen.

Cuve du flotteur (SACHS)

Déposer la cuve du flotteur (3) et ôter le joint.
Retirer le flotteur (2).

Dévisser le gicleur principal (4) avec le tamis.

Laver les pièces à l'essence.

Contrôler toutes les pièces sur leur état d'usure et les remplacer suivant besoin.

- Contrôler si le tamis dur gicleur principal (4) n'est pas endommagé
- contrôler le flotteur (2) sur d'éventuels dommages et sur son étanchéité
- contrôler la pointe du flotteur sur son état d'usure
- contrôler que le perçage (1) destiné à aérer la chambre du flotteur soit parfaitement libre.

Hot brandstofniveau in de vlotterkamer.

Plaats de carburateur met de vlotterkamer naar boven gericht. Verwijder de vlotterkamer en de vlotter.
De afstand tussen de vorkhefboom (6) en het carbureuteurhuis dient $2,5 \pm 0,5$ te zijn.
Verbuig, indien noodzakelijk, de vorkhefboom.

Kraftstoffniveau im Schwimmergehäuse

Vergaser auf den Kopf stellen.
Schwimmergehäuse und Schwimmer abgenommen.
Abstand Gabelhebel - Vergasergehäuse
 $2,5 \pm 0,5$ mm.
Wenn nötig Gabelhebel nachbiegen.

Niveau du carburant dans la cuve du flotteur

Mettre le carburateur avec la tête en bas.
Enlever al cuve du flotteur et le flotteur.

La distance entre le levier fourchu et le carter du carburateur sera de $2,5 \pm 0,5$ mm.

Flechir le levier fourchu si besoin est.

INHOUDSOPGAVE

INHALTSVERZEICHNIS

TABLE DES MATIERES

Seite
Page

Voorwoord	Vorwort	Préface	2
Technische gegevens	Technische Daten	Caractéristiques techniques	3
Reparatie gereedschap	Reparatur-Werkzeuge und Montage-Vorrichtung	Outilage de réparation et bloc de montage	4/5
Diverse uitwendige delen aan de motor	Funktions- und Bedienungselemente	Organes de fonctionnement et de commande	6
Demonteren en monteren van achterwiel met motor	Aus- und Einbau des Hinterrades mit Motor	Dépose et pose de la roue AR avec moteur	7
Het uit elkaar nemen van de motor	Zerlegen des Motors	Démontage du moteur	8...11
Werken aan losse delen	Arbeiten an Einzelteilen	Travaux sur les pièces individuelles	12...33
Hoofdas	Getriebehauptwelle	Axe	12...16
Krukas/Centrifugaalkoppeling	Kurbelwelle/Fliehkraftkupplung	Vilebrequin / Embrayage à force centrifuge	17...21
Handstarter	Reversierstarter	Lanceur à câble	22...25
Schema voor ontsteking	Hinweise für Magnetzünder	Indications sur la magnéto	26/27
Carburateur	Vergaser	Carburateur	28...31
Ontkolen	Entkohlen	Décalaminage	32
Vervangen van oliekeerringen aan vliegwielzijde (zonder demontage van de motor)	Auswechseln des Wellendichtringes-Magnetseite (ohne Demontage des Motors)	Remplacement du joint anti-fuite côté magnéto (sans démontage du moteur)	33
Het in elkaar zetten van de motor	Zusammenbau des Motors	Remontage du moteur	34...38
Magneetvliegwiel/ontstekingsspoel	Zündspule - Luftspalt	Bougie d'allumage - entrefer	36/37
Bedieningskabels	Lenkerarmatur	Organes au guidon	39
Afstellen van bedieningskabels, carburateur en achterrem	Einstellen des Vergasers sowie der Seilzüge	Réglage du carburateur et des transmissions	39
Achterrem	Hinterradbremse	Frein arrière	40
Onderhoudsschema	Wartungs- und Pflegeplan	Plan d'entretien	41...44
Smeer- en hechtmiddelen	Schmier- und Pflegemittel	Lubrifiants et produits d'entretien	45
Conserveren van de motor	Konservierung des Motors	Conservation du moteur	46
Wintergebruik en bescherming tegen corrosie	Winterbetrieb und Korrosionsschutz	Utilisation en hiver et protection anticorrosive	47