

FICHTEL & SACHS AG
SCHWEINFURT / MAIN

600504



SACHS 50 - 3 Vitesses
A ventilateur - Manuel d'entretien Nr. 317.2 F/2

Table de matières

	Page
Caractéristiques techniques	2
Courte instruction avant la première mise en marche	4
Leviers de commande et poignées	4
Carburant et graissage	9
Moteur	9
Carter	10
Chaîne de la roue arrière	12
Transmissions	13
Entretien	14
Nettoyage du filtre à air	14
Nettoyage du gicleur	14
Nettoyage du carburateur et de la tuyauterie	14
Décalaminage	15
Entretien du dispositif d'allumage	16
Vérification de l'allumage	19
Bougie	19
Réglage du changement de vitesses	22
Réglage de l'embrayage	23
Réglage du carburateur	25
Consommation	26
Les moyeux et leur entretien	27
Causes de pannes et leurs remèdes	33
Pieces de rechange et réparations	39

Caractéristiques techniques

Moteur

Type:	SACHS 50/3 à ventilateur – 2 temps monocylindrique – balayage par renversement système Schnürle
Alésage:	38 mm. ϕ
Course:	42 mm.
Cylindrée:	47 cc.
Compression:	7,3 : 1
Sens de marche:	A gauche (vu sur volant magnétique)
Refroidissement:	Forcé par air, par turbine
Puissance:	2 HP.

Allumage

Dispositif:	Volant magnétique BOSCH LM/URB 1/116/17 L (6/1)
Avance à l'allumage:	2 – 2,5 mm. avant point mort haut.
Ecartement des plots de contact (rupteur):	0,4 \pm 0,05 mm.
Arrachement des sabots de pôle:	6 – 11 mm.
Bougie:	W 190 M 11 S

Lumière

A l'avant:	6 V 15/15 W
A l'arrière:	6 V 2 W

Carburateur

Type:	Bing à boisseau avec silencieux d'admission, dispositif de départ à froid et filtre à air humide
No. Bing:	1/12/105
Passage:	12 mm.
Réglage – Gicleur:	62 (rodage 64)
– Gicleur à aiguille:	1517
– Aiguille:	3ème cran du dessus.

Boîte de vitesses

Système:	3 vitesses par came-baladeur dans bloc moteur
Transmission moteur – boîte de vitesses:	Par pignon à dents obliques, rapport 3,88
Rapports dans la boîte de vitesses:	1ère vit. 3,45; 2ème vit. 2,09; 3ème vit. 1,40
Embrayage:	Par deux disques garnis
Changement de vitesses:	Par poignée tournante au guidon
Transmission à la roue arrière:	Par chaîne à rouleaux $1/2 \times 3/16''$; 7,8 mm. ϕ des rouleaux

Graissage

Moteur:	Par mélange d'huile moteur SAE 40 – 50 (huile SACHS de préférence) avec de l'essence dans la proportion 1 : 25.
Carter:	200 cc. d'huile de carter SAE 80 (huile SACHS de préférence) (pas d'huile hypoïde) Vidanger 1 x par an ou tous les 10 000 km.
Pot d'échappement:	AB 1092 démontable
Poids du moteur:	11,55 kg.

Courte instruction avant la première mise en marche

Préliminaires:

Chaque moteur SACHS a déjà tourné un certain temps au banc d'essais à l'usine et son fonctionnement correct a été soigneusement contrôlé. Le moteur est donc en ordre de marche et le carter est pourvu d'huile en quantité suffisante. Vous n'avez plus qu'à faire le plein de votre réservoir et à vérifier la pression des pneus.

Assurez-vous aussi que les trous d'aéragage de la boîte de vitesses prévus dans le bouchon de remplissage d'huile situé au-dessus du moteur soient libres et ne soient plus obturés par un morceau de sparadrap ou de toile isolante. Si on oublie d'enlever ce morceau de toile collante, la boîte de vitesses ne sera pas aérée et l'huile suintera par le levier des vitesses par suite de la pression engendrée à l'intérieur de la boîte de vitesses.

Faire le plein: Mélange 2 temps 1 : 25.

25 parties d'une essence de marque normale seront mélangées à une partie d'huile moteur de la classe SAE 40 ou 50, de préférence d'huile SACHS pour mélange, dans un récipient propre. Sur deux litres d'essence il faut donc 80 cc. d'huile ou 100 cc. d'huile autodiluante. Si vous ne trouvez pas d'huile SACHS, prenez une bonne huile de marque (voir aussi page 9 "Carburant et graissage").

Leviers de commande et poignées

1. **Poignée tournante des gaz:** En tournant vers l'arrière, on ouvre le boisseau dans le carburateur.
2. **Poignée tournante de changement de vitesses.** Une traction sur le levier d'embrayage libère le verrouillage de la poignée tournante, permettant de la tourner – avec le levier d'embrayage – dans les deux sens et de l'amener soit au point mort soit dans la position de la vitesse désirée.
3. **Levier d'embrayage.** En tirant sur le levier, on débraye, c. à d. qu'on coupe la liaison entre le moteur et la boîte de vitesses ainsi que la roue arrière.
4. **Poignée de frein à main** à droite au guidon. Freine sur le tambour avant.

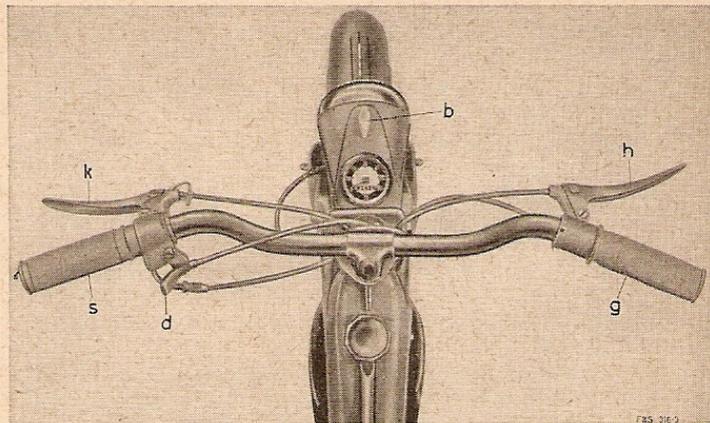


Fig. 1

b = interrupteur sur phare d = levier de décompresseur
g = poignée tournante des gaz h = poignée de frein
k = levier d'embrayage s = poignée tournante de changement de vitesses

5. **Levier de décompresseur**, à gauche sur le guidon. Une traction sur ce levier facilite la mise en marche du moteur.
6. **Bouton coupe-circuit** monté sur le phare ou sur le commutateur au guidon, pour couper l'allumage.
7. **Robinet au réservoir.**
8. **Titillateur (gicleur) sur le carburateur.** (Sur certains Scooters, actionné à partir du guidon).

Pour démarrer:

Pour mettre le moteur en marche, il y a deux façons de procéder:

a) Démarrage en roulant:

1. Ouvrir le robinet.
2. Uniquement sur moteur froid, enfoncer le titillateur pendant 5 à 6 secondes jusqu'à ce que l'essence déborde.
3. Laisser la poignée des gaz fermée.

4. Engrener la première vitesse. Pour cela, tirer sur le levier d'embrayage et tourner la poignée tournante vers l'avant jusqu'au repère 1.
5. Maintenir le levier d'embrayage et la poignée tournante de changement de vitesses dans cette position.
6. Commencer à pédaler comme sur une bicyclette ordinaire. Lorsque vous avez suffisamment d'élan – sur terrain plat après 2 ou 3 tours de manivelle – laisser aller la poignée d'embrayage progressivement. Continuer à pédaler jusqu'à ce que le moteur prenne. Dès les premières explosions, ouvrir progressivement la poignée des gaz. Si le moteur n'a pas pris après environ 10 mètres, jouer un peu avec la poignée des gaz. Si le moteur prend, mais s'arrête ensuite, enfoncer de nouveau le titillateur.
On peut aussi tirer sur le levier du décompresseur en même temps que sur le levier d'embrayage ce qui facilite le démarrage du moteur. Lâcher le levier du décompresseur immédiatement après le levier d'embrayage.

b) Démarrage à l'arrêt:

1. Ouvrir le robinet.
2. Uniquement sur moteur froid, enfoncer le titillateur pendant 5 à 6 secondes.
3. Laisser la poignée des gaz fermée.
4. Mettre le levier de changement de vitesses au point mort.
5. Abaisser vivement la pédale vers l'avant. Pour faciliter le départ du moteur, tirer légèrement sur le levier du décompresseur et le lâcher ensuite. Quand le moteur prend, enfourcher la machine, tirer sur le levier d'embrayage. Engrener la première vitesse, laisser aller la poignée d'embrayage progressivement en ouvrant en même temps la poignée des gaz.

Changer de vitesse:

1. Couper complètement les gaz en tournant la poignée vers l'avant jusqu'à butée.
2. Débrayer, c. à d. retirer le levier d'embrayage à fond.
3. Changer de vitesse en tournant vers l'arrière la poignée de changement de vitesses avec le levier d'embrayage jusqu'au repère 2.

4. Embrayer en lâchant le levier d'embrayage progressivement. Donner des gaz en même temps.
Quand on a atteint une vitesse d'environ 25 km/h., passer de la même façon de 2ème en 3ème vitesse.
Régler la vitesse au moyen de la poignée des gaz.

Redescendre de vitesse

Lorsqu'on remarque que le moteur tourne trop lentement, c. à d., par exemple, pour escalader une très forte côte ou si, par suite de l'intensité du trafic, on a dû ralentir, à tel point que le moteur commence à cogner, il faut immédiatement descendre de vitesse.

1. Couper les gaz, donc tourner la poignée des gaz vers l'avant.
2. Débrayer: en serrant la poignée d'embrayage.
3. Changer de vitesse: tourner la poignée de changement de vitesses avec le levier d'embrayage vers l'avant jusqu'au repère suivant.
4. Embrayer lentement: laisser aller le levier d'embrayage progressivement en donnant en même temps des gaz. L'embrayage et l'accélération (en donnant des gaz) doivent s'effectuer en même temps quand on descend de vitesse de façon que le nombre de tours des arbres dans la boîte de vitesses puisse s'équilibrer. Redescendre de vitesse est une affaire de doigté que vous acquerez facilement après l'avoir fait quelques fois.

Ralentir:

1. Couper complètement les gaz.
2. Freiner simultanément sur les deux roues par la pédale de frein et la poignée de frein à droite du guidon.
En ligne droite sur routes non glissantes, routes bétonnées p. ex., freiner plus fort à l'avant qu'à l'arrière. Sur routes cendrées, mouillées ou dérapantes, freiner plus fort à l'arrière.
Freiner toujours avec doigté. Le blocage des roues par suite de freinage trop brusque provoque le dérapage et bien souvent la chute.
Il est évident qu'on ne règle pas la vitesse avec les freins mais avec la poignée des gaz.

Pour arrêter:

1. Couper complètement les gaz.
2. Freiner.
3. Débrayer.
4. Revenir au point mort. Pour cela, tirer sur le levier d'embrayage et tourner la poignée de changement de vitesses jusqu'au repère 0. Lâcher maintenant la poignée d'embrayage. Même sur machine arrêtée, le moteur continue à tourner régulièrement au point mort.

Pour repartir, moteur tournant:

Débrayer et passer en première vitesse.

Donner des gaz. Laisser aller progressivement la poignée d'embrayage et, en même temps, donner un peu de gaz progressivement pour que le moteur ne s'arrête pas.

Pour descendre les côtes:

Dans les descentes, le moteur qui tourne au ralenti sans gaz, travaille comme frein. Veillez que le moteur n'atteigne pas un régime trop élevé. S'il s'agit d'assez longues descentes, il est indispensable de rendre des gaz de temps à autre, plusieurs fois, afin de rendre du lubrifiant (contenu dans l'essence) au moteur (dans les descentes, le moteur entraîné par la machine tourne trop vite pour le peu de lubrifiant qu'il reçoit avec les gaz fermés; le piston viendrait vite à gripper si on ne rend pas des gaz de temps à autre pour ramener plus d'huile dans le cylindre). Si c'est nécessaire, on freine sur les puissants freins SACHS pendant qu'on rend des gaz.

Si la route est bien visible **et la descente pas trop forte**, on peut se mettre au point mort et descendre pour ainsi dire sans bruit. Les freins très puissants des moyeux SACHS arrêtent toujours la machine sur courte distance, même si l'on roulait très vite. Laisser de préférence le moteur continuer à tourner au ralenti, de manière que vous ayez facile de réengrener les vitesses en arrivant au bas de la descente. Immédiatement avant de réengrener en vitesse, rendre des gaz pour accélérer le régime du ralenti et rétablir l'équilibre entre le nombre de tours du vilebrequin et celui de la boîte de vitesses.

Arrêter le moteur:

Couper complètement les gaz et mettre la poignée au point mort. Couper l'allumage. Pour cela, pousser sur le bouton coupe-circuit jusqu'à ce que le moteur s'arrête. Pour un arrêt d'une certaine durée, fermer le robinet d'essence.

On peut aussi arrêter le moteur au moyen du levier de décompresseur.

Rouler le moteur étant arrêté:

Votre Moped avec moteur SACHS vous permet aussi de rouler avec moteur arrêté comme sur un vélo. Pour cela, il faut procéder comme suit:

Tirer la poignée d'embrayage

Engrener la première vitesse

Pédaler en ancrant le levier d'embrayage au moyen de l'étrier-ressort.

Rodage

Après environ 500 km les nouvelles pièces du moteur sont rodées. Pendant ce temps, évitez tout effort exagéré; dans les côtes, revenez en deuxième ou première vitesse quand vous remarquez que le moteur ne tire plus aussi facilement avec les gaz ouverts à moitié.

Carburant et graissage

Moteur: Les faces internes du cylindre, les roulements de bielle et de vilebrequin sont lubrifiés par l'huile de moteur ajoutée par mélange à l'essence au réservoir. Si à la station d'essence, vous ne trouvez pas de mélange 2 temps préparé, mélanger au préalable dans un récipient propre l'essence et l'huile de moteur de la classe SAE 40 ou 50 (huile mélange SACHS) dans la proportion de 1 : 25. Agiter bien le récipient pour obtenir un mélange homogène et verser alors seulement dans le réservoir.

Pour faciliter le remplissage du réservoir, nous fournissons un bidon qui contient 100 cc. d'huile spéciale "SACHS-MOPED" pré-diluée et dont le contenu suffit pour le mélange avec 2 litres d'essence pure. On n'a plus qu'à verser 2 litres d'essence dans le réservoir et à y ajouter le contenu du bidon. Il ne faut donc plus préparer le mélange à l'avance. Voir également les instructions sur le bidon. Votre moteur vous sera reconnaissant pour l'emploi de notre huile spéciale. Si vous ne pouvez vous en procurer, vous pouvez prendre une bonne huile de marque réputée de la classe SAE 40 ou 50 ou une des huiles 2 temps de firmes réputées.

Si on se sert d'huiles autodiluvantes il faut, autant que possible, les mélanger au préalable à l'essence avant de les verser dans

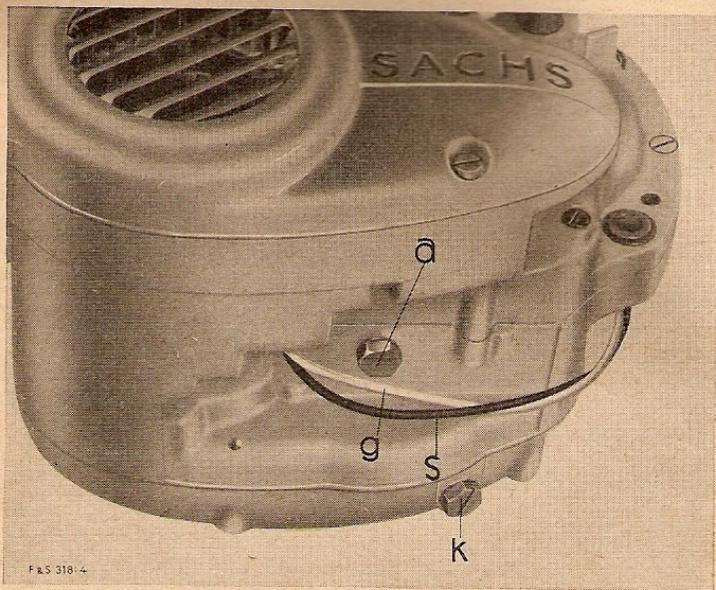


Fig. 2 Graissage de la boîte de vitesses

a = bouchon de vidange

g = câble lumière

k = bouchon de contrôle du niveau d'huile

s = câble coupe-circuit

le réservoir, surtout quand ce dernier est vide ou au moins verser d'abord l'essence et puis seulement l'huile.

Comme essence, n'importe quelle bonne marque connue peut être utilisée.

Le moteur SACHS ne demande pas d'essence Super avec un nombre élevé d'octanes.

Carter: le carter du moteur SACHS est déjà garni d'huile à l'usine. Quand le moteur tourne, cette huile est constamment en circulation entre le carter qui contient la boîte de vitesses proprement dite avec le mécanisme d'entraînement par pédales et la chambre d'embrayage.

A la réception de votre nouvelle machine, puis plus tard tous les trois mois, vérifier le niveau d'huile dans le carter. Pour cela, on fait tourner le moteur pendant 2-3 minutes pour que l'huile se répartisse bien entre la boîte de vitesses et la

chambre d'embrayage. La machine étant placée de telle sorte que le moteur soit horizontal, on dévisse le bouchon de contrôle (k, fig. 2) en-dessous à droite vers l'extérieur sous le moteur.

S'il n'y a pas d'huile qui s'écoule par l'ouverture de contrôle il faut en ajouter jusqu'à ce qu'elle y apparaisse. A cet effet, pour le moteur avec prise de compteur, il faut dévisser celle-ci (fig 3, a) après avoir détaché la transmission.

Attention! Il ne faut en aucun cas mettre trop d'huile dans le carter, car cela ferait patiner l'embrayage. Il faut donc laisser ouverte l'ouverture de contrôle jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'huile qui s'écoule.

Ensuite on retire l'axe à vis sans fin de l'entraîneur.

Dans le moteur SACHS 50/3 sans prise de compteur dévisser la vis-bouchon de remplissage située au même endroit.

Pour la boîte de vitesses, utiliser de préférence l'huile SACHS pour carter dans nos bidons argentés de 200 cc. Si vous n'en avez pas sous la main, prenez de l'huile de la classe SAE 80. Mais en aucun cas de l'huile hypoïde.

Si l'huile de carter ne se consomme guère ou ne se salit que peu à la longue, ses propriétés se modifient cependant au bout d'un certain temps par l'oxygène de l'air. Il faut donc vidanger une fois l'an. Si l'on veut procéder soi-même à cette opération, on retire le bouchon de contrôle et la vis de vidange, après avoir laissé tourner le moteur suffisamment pour que moteur et carter se soient bien échauffés. L'huile s'échappe alors très facilement du carter de la boîte de vitesses.

Pour la faire sortir complètement de la chambre d'embrayage, soulever la roue avant de la machine jusqu'à ce que l'ouverture de contrôle du niveau à la chambre d'embrayage soit amenée au point le plus bas. Revisser ensuite fortement la vis de vidange et, par l'ouverture de remplissage (a, fig. 3), verser l'huile fraîche (env. 200 cc.), jusqu'à ce qu'elle s'écoule par l'ouverture de contrôle du niveau. Décaler pour cela le couvercle "S" du côté droit de la machine, pour que l'air contenu dans le carter puisse s'échapper facilement. Resserrer ensuite toutes les vis et faire tourner le moteur pendant quelques tours. L'huile fraîche se projette alors sur les parois des carters à l'intérieur et elle se répartit en même temps entre les deux chambres et un nouveau contrôle du niveau donne ensuite le résultat voulu.

Dispositif de changement de vitesses

Environ tous les 3000 km., il faut retirer le couvercle de gauche et graisser le dispositif de changement de vitesse avec de la graisse pour roulements à hautes températures (pas d'huile).

Chaîne de la roue arrière

De temps à autre, mais au plus tard quand les rouleaux de la chaîne commencent à briller à sec, il faut graisser la chaîne au moyen d'huile épaisse. Mais il est de loin préférable de démonter la chaîne, de la tremper dans de l'essence ou dans du pétrole, en la remuant pour bien la laver surtout à l'intérieur et de la mettre tremper dans de la graisse pour chaîne préalablement réchauffée. Dans ce bain, la chaîne est maintenue également en mouvement, de manière que la graisse pé-

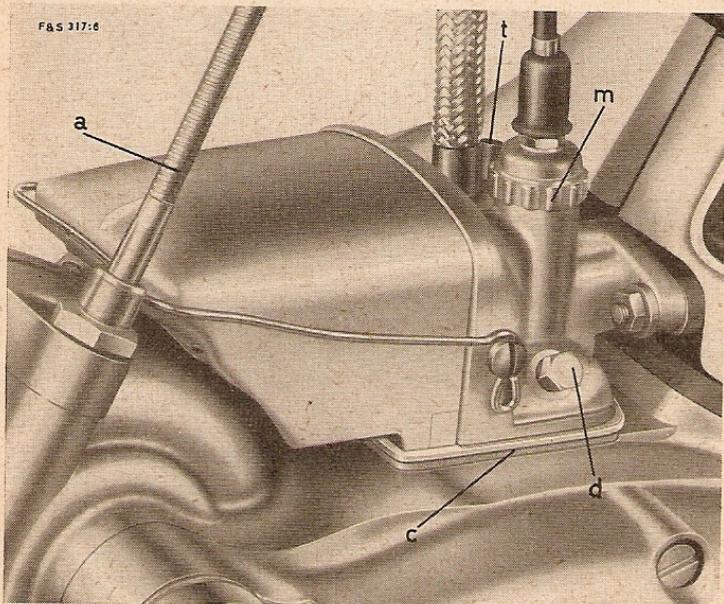


Fig. 3 Carburateur au SACHS 50/3

a = entraîneur de compteur (ouverture de remplissage d'huile quand entraîneur dévissé)
c = joint d = gicleur m = couvercle du puits de boisseau t = titillateur

nère bien à l'intérieur entre les rouleaux, les buselures et les pivots. Lorsqu'on la retire, on la laisse égoutter. Pour refermer la chaîne, bien veiller à remonter le maillon-raccord de telle sorte que le bout fermé du petit ressort soit dirigé dans le sens de traction de la chaîne.

Transmissions

Les câbles de transmission du carburateur, de l'embrayage, du changement de vitesses, du frein et de la commande à distance du titillateur doivent aussi être lubrifiés de temps en temps. Comme c'est un travail assez ennuyeux d'injecter de l'huile fluide, même diluée dans l'essence, au moyen d'une burette entre la gaine et le câble, on se sert avantageusement pour ce travail d'un simple dispositif comme le "Magura-Olfix". En même temps, on donne aussi une goutte d'huile aux articulations des poignées d'embrayage et de frein.

Si l'embrayage ou le changement de vitesses sont difficiles à actionner, même après avoir lubrifié les transmissions, il faut faire vérifier celles-ci par un homme de métier et éventuellement les remplacer.

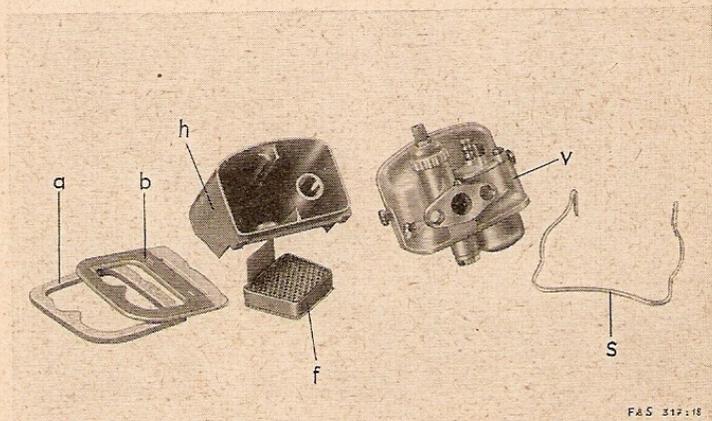


Fig. 4 Filtre à air dans le carburateur

a = joint liège sur carter b = plaquette avec joint Abil collé
f = cartouche filtrante h = coiffe du filtre s = étrier-ressort
v = corps du carburateur

Entretien

Nettoyage du filtre à air

Suivant que les parcours sont plus ou moins poussiéreux, le filtre à air du carburateur doit être régulièrement nettoyé après un certain temps, au moins tous les 1000 km, dans régions poussiéreuses tous les 500 km.

Pour cela, on soulève l'étrier-ressort (s, fig. 4), ainsi on peut facilement enlever la coiffe avec le filtre. On lave la cartouche filtrante dans l'essence. De préférence, on la souffle avec de l'air comprimé, on la garnit d'huile moteur propre, la laisse égoutter puis on la remonte. Veiller à bien mettre en place le joint c (fig. 3), surtout lors du remontage de la coiffe du filtre h (fig. 4).

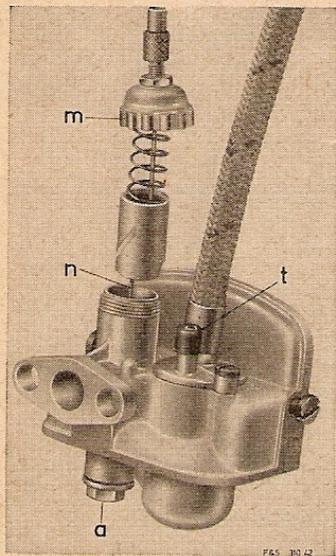


Fig. 5
a = vis de fermeture de la chambre de mélange
m = Couvercle de la chambre de mélange avec le câble
n = aiguille du gicleur
t = titillateur

Nettoyage du gicleur

Dévisser le gicleur, visible à l'extérieur du carburateur, et le nettoyer en soufflant ou en suçant. On peut également se servir d'un poil de pinceau mais en aucun cas il ne faut prendre un fil de fer ou une aiguille. En remplaçant le gicleur, ne pas visser trop fort pour ne pas le tordre sur ses canaux.

Nettoyage du carburateur et de la tuyauterie

Le carburateur aussi doit être nettoyé de temps en temps pour le débarrasser des impuretés contenues dans tous les carburants. Pour cela, on le retire du cylindre en dévissant les 2 écrous M 5. Dévisser le couvercle du boisseau de manière à retirer le boisseau; il reste pendu avec son ressort et le couvercle à son câble.

En dévissant ensuite les vis au-dessus du carburateur, on

peut retirer le couvercle de cuve avec la tuyauterie. Enlever le flotteur avec son aiguille de la chambre du flotteur, car c'est surtout là que les impuretés se déposent. Un autre emplacement où elles peuvent se rassembler est la vis de fermeture de la chambre de mélange, à la partie inférieure du carburateur.

Lors du remontage, il ne faut pas huiler le boisseau mais bien le nettoyer. En refixant le carburateur au cylindre, veiller à monter les rondelles côté isolé vers la bride du carburateur. Puis nettoyer la tuyauterie (en la rinçant ou bien en soufflant dedans, ou bien avec de l'air comprimé); dévisser également le robinet hors du réservoir et nettoyer aussi bien le filtre au-dessus du robinet que celui logé en-dessous. Lors de la fixation du carburateur au cylindre, veiller à bien mettre en place le joint c (fig. 3), sinon il peut y avoir de fausses rentrées d'air qui diminueront la puissance du moteur.

Décalaminage

Dans tout moteur une partie de l'huile de mélange est brûlée et forme de la calamine, qui se dépose sur toutes les surfaces atteintes par les flammes ou les gaz brûlés, donc dans le cas du moteur 2 temps, sur le piston, sur la culasse, dans la lumière d'échappement, dans le tube et dans le pot d'échappement. Ce dépôt doit être éliminé de temps en temps, mais au

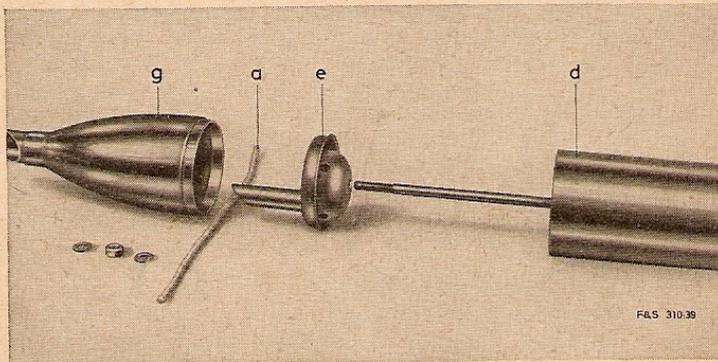


Fig. 6 Pot d'échappement démonté
a = Cordeau-joint d = Corps du pot d'échappement
e = Silencieux du pot d'échappement g = Cloche arrière

plus tard lorsqu'on remarque que le moteur faiblit ou qu'il a tendance à travailler en 4 temps, même avec un carburateur correctement réglé. En général, le décalaminage sera nécessaire après le rodage et ensuite à peu près tous les 4000 km. (cela dépend beaucoup de la qualité de l'huile utilisée).

Pour éliminer la calamine de la **chambre de combustion**, il faut dévisser la culasse. Au moyen d'un morceau de bois dur ou d'une brosse métallique on gratte entièrement la calamine déposée sur la culasse. Celle-ci peut être tranquillement grattée à blanc. Mais sur la tête du piston, on n'enlève que la grosse croûte brunâtre, de préférence au moyen d'une brosse métallique, en laissant subsister la couche noire dure en-dessous de la croûte brune.

Pour décalaminer la **lumière d'échappement**, on retire le tube d'échappement et l'on amène le piston au point mort bas. Il est facile alors de nettoyer la lumière par l'extérieur. La calamine qui tomberait à l'intérieur sur le piston est éliminée par soufflage. Pour nettoyer les canaux de balayage, il faut retirer le cylindre. Eviter que de la calamine ne tombe, par les canaux de balayage, dans la chambre de précompression.

Le **tube d'échappement** ne peut guère être nettoyé que par un spécialiste possédant les brosses spéciales nécessaires. Un léger dépôt de calamine dans le tube n'est pas fortement préjudiciable. Par contre, les petites ouvertures du silencieux dans le pot d'échappement peuvent se boucher fortement à la longue. En dévissant l'écrou à l'arrière du pot d'échappement le pot peut être facilement démonté.

Le **silencieux intérieur** est placé dans un feu de forge ou bien chauffé au moyen d'un chalumeau jusqu'au rouge ce qui fait brûler toute la calamine. C'est également un travail qu'il vaut mieux de confier à l'atelier. Il ne faut, en aucun cas, modifier de quelque façon les ouvertures percées dans le silencieux; cela aurait pour conséquence, non seulement d'augmenter le bruit de l'échappement, mais aussi de diminuer sensiblement le rendement du moteur.

Entretien du dispositif d'allumage

Le volant magnétique fournit aussi bien le courant d'allumage à haute tension que le courant alternatif de 6 V. pour l'éclairage.

Le courant engendré alimente dans le phare une ampoule Duplo de 6 V-15/15 W., à l'arrière une ampoule de 6 V.-2 W.

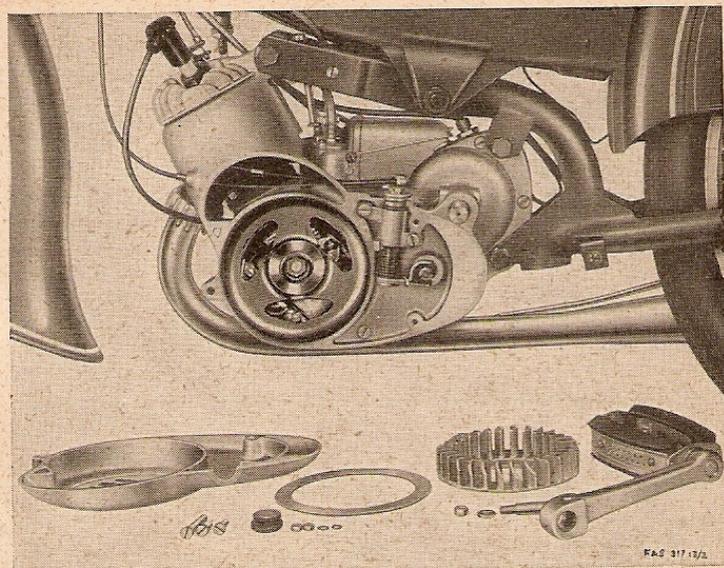


Fig. 7 Volant magnétique, visible après démontage du couvercle de carter

Outre le câble d'allumage, deux câbles électriques sortent du volant pour être conduits vers le phare, un jaune pour le courant-lumière allant à l'interrupteur du phare et un noir pour le courant coupe-circuit raccordé au bouton coupe-circuit. Des pannes d'éclairage peuvent être provoquées par des ampoules ou des câbles défectueux. Vérifier également si les vis de bornes des différents raccordements des câbles sont bien serrées.

Si l'ampoule arrière grille prématurément et que le phare est monté avec un commutateur, il faut vérifier si, au moment du passage de l'éclairage route à l'éclairage code ou inversement, les 2 filaments de l'ampoule Duplo rougissent en même temps. S'il n'en est rien, l'ampoule arrière doit nécessairement sauter. Elle recevra aussi trop de tension et grillera si le phare ou son porte-ampoule ont un mauvais contact de masse. Ceci est à vérifier si l'ampoule arrière venait à griller constamment.

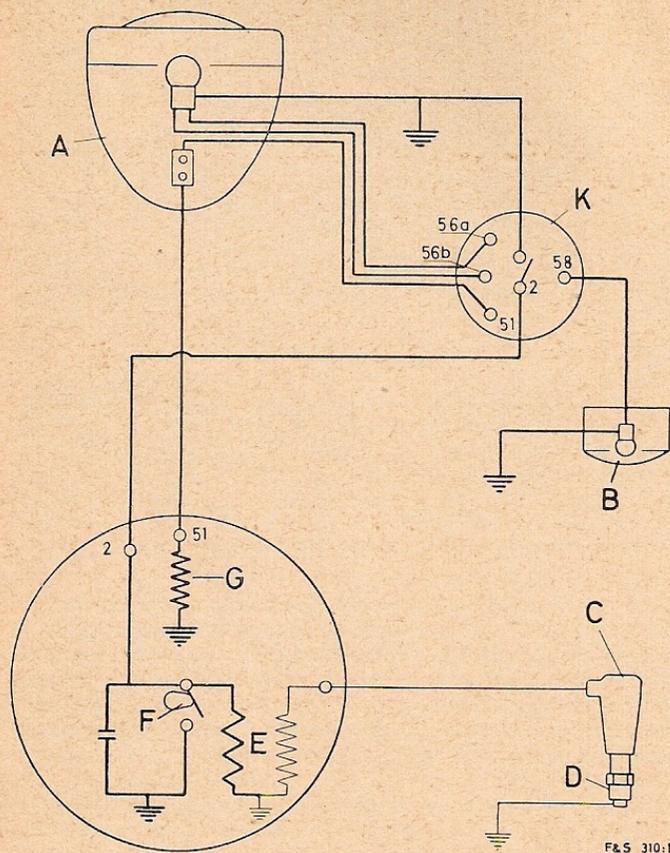


Fig. 8 Schéma de raccordement des courants lumière et coupe-circuit

A = phare B = feu arrière C = chapeau de bougie
 D = bougie E = bobine d'allumage F = rupteur
 G = bobine lumière K = commutateur au guidon

Le dispositif d'allumage ne nécessite guère d'autre entretien. Eventuellement lors d'une révision générale du moteur, on peut compléter la réserve de graisse pour le rupteur.

Vérification de l'allumage

En cas de panne, si l'on soupçonne un défaut à l'allumage ou à la bougie, il est facile de vérifier la force de l'étincelle. En tournant p. ex. les pédales à la main pour entraîner le moteur, on doit obtenir entre le bout du câble d'allumage (enlever le chapeau de bougie) et une pièce métallique du moteur (p. ex. le cylindre) une étincelle d'au moins 4 mm. Dans ce cas, le dispositif d'allumage est en ordre. On peut détecter un défaut grossier de la bougie en la retirant, en raccordant le chapeau de bougie et en appuyant le corps de la bougie sur une partie métallique du moteur comme sur le cylindre ou la culasse. En actionnant les pédales à la main, on doit obtenir une forte étincelle entre les électrodes.

Bougie

A part le rupteur, il n'y a plus guère que la bougie qui soit soumise à une usure normale. L'écartement entre les électrodes est de 0,4-0,5 mm. à l'état neuf, mais augmente progressivement par l'usure. Lorsqu'il atteint plus de 0,8 mm., il faut rabattre les électrodes extérieures au moyen d'un outil adéquat ou par de légers coups jusqu'à ce qu'elles se soient rapprochées de l'électrode centrale pour retrouver l'écartement primitif de 0,4 mm.

En cas de panne d'allumage, il faut toujours commencer par vérifier la bougie, dont les électrodes ou l'isolant peuvent être encrassés par des résidus de combustion ou de l'huile.

Vérification du réglage de l'allumage

Le réglage de l'allumage doit être vérifié après rodage et ensuite environ tous les 5000 km. Pour cela, enlever le couvercle gauche après avoir dévissé les 3 vis M 6 à tête cylindrique. Retirer ensuite le ventilateur à ailettes et l'anneau de fermeture. En-dessous du volant magnétique, visible maintenant, se trouvent les contacts (u), facilement accessibles par de grandes ouvertures (fig. 9).

Pour vérifier le réglage de l'allumage, on tourne le volant dans le sens de la rotation jusqu'au moment où les plots de contacts commencent tout juste à s'ouvrir ("rupture"). Le point

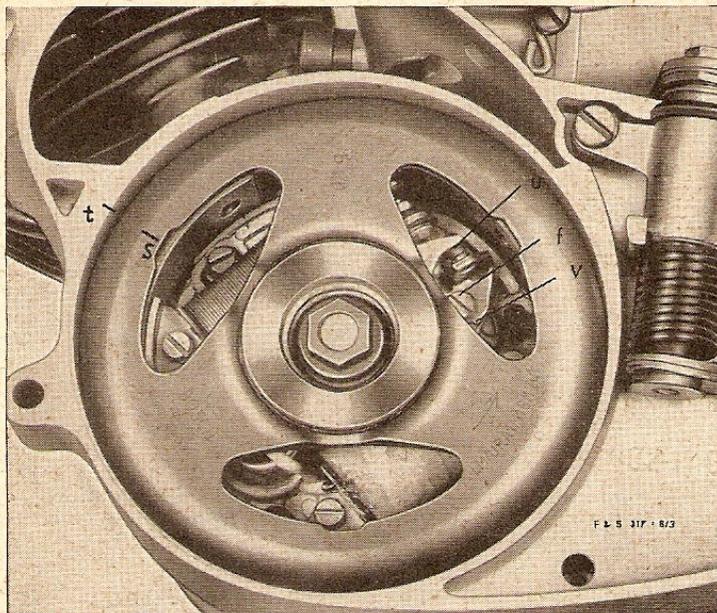


Fig. 9 Réglage de l'allumage

u = vis platinées f = vis de blocage
s = repère sur volant t = repère sur carter.

de rupture (qui est aussi le point d'allumage) peut facilement être décelé à l'oeil nu en tournant le volant dans un sens puis dans l'autre; sinon on glisse une feuille de papier à cigarettes entre les vis platinées. Au point de rupture, cette feuille se laisse facilement retirer. Si à ce moment le repère sur le volant coïncide avec celui sur le carter du ventilateur (des écarts de 3 mm. sont permis), tout est correct: écartement maximum des plots de contacts (vis platinées) $0,4 \pm 0,05$ mm.; avance à l'allumage 2-2,5 mm.; arrachement des sabots de pôle 6-11 mm. Si la marque (s) (fig. 9) sur le volant est distante de la marque (t) sur le carter de plus de 3 mm. au point d'ouverture des contacts, il faut procéder à un nouveau réglage de l'allumage.

C'est un travail que l'on confie de préférence à une Station-Service SACHS ou une Station BOSCH.

Pour ceux que les questions techniques intéressent, nous donnons ci-après une brève instruction:

On corrige d'abord l'écartement des plots de contacts (vis platinées). Pour cela, on tourne le volant jusqu'à obtenir l'écartement maximum entre les contacts, qui doit être de 0,35 à 0,45 mm. Si tel n'est pas le cas, il faut corriger l'écartement. A cet effet, décaler la vis de calage f du socle de vis platinée. Au moyen d'un tournevis que l'on introduit dans l'encoche du socle de vis platinée et entre les deux petits tenons du socle d'allumage, il est facile de régler exactement l'écartement à l'aide d'une lamelle (jauge) de $0,4 \pm 0,05$ mm. d'épaisseur. Recaler ensuite à bloc la vis de calage et vérifier à nouveau le réglage.

On tourne ensuite le volant jusqu'à ce que le repère sur le volant coïncide avec le repère sur le carter et l'on décale les 3 vis du socle d'allumage. On tourne alors ce dernier jusque dans la position dans laquelle les contacts commencent tout juste à s'ouvrir. Après cette opération, on recale à bloc les vis dans les boutonnières. Par acquit de conscience, on vérifie encore l'arrachement c. à. d. la distance entre les sabots des pôles du volant d'une part et de la bobine d'allumage d'autre

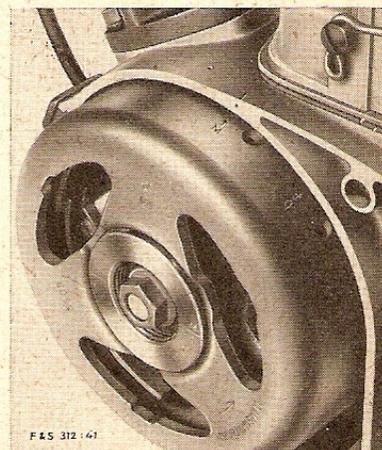


Fig. 10
Repères sur le volant
visibles après démontage
du carter de ventilateur

O = point mort haut
M = point d'allumage

part. Cette distance que l'on obtient en tournant le volant dans le sens de la rotation jusqu'au point d'ouverture des contacts, doit être de 6 à 11 mm. si le point d'allumage est correct. Ceci permet donc de contrôler si l'on a bien travaillé.

Tous travaux au volant magnétique qui nécessitent le démontage du volant en bas du vilebrequin, sont à confier, également, à un spécialiste, comme une Station-Service SACHS ou une Station BOSCH. Pour retirer le volant magnétique, il faut se servir du tire-volant 0277 075 005 et de la coiffe 0277 070 000, qui protège le bout d'axe du vilebrequin.

Après démontage du carter de ventilateur les marques suivantes deviennent visibles sur le pourtour du volant :

"O" = point mort haut du piston - "M" = position du piston au point d'ouverture des contacts (qui est aussi le point d'allumage). La marque "M" a donc la même fonction que les repères s et t de la fig. 8.

Réglage du changement de vitesses

Le levier de changement de vitesses sur le moteur, c. à. d. le petit levier au-dessus du carter, à gauche, est actionné à partir de la poignée de changement de vitesses au guidon par l'intermédiaire d'un câble. A l'intérieur du carter est monté un ressort qui a tendance à toujours repousser le levier de

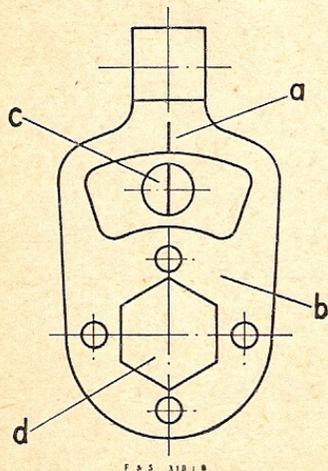


Fig. 11

Levier des vitesses au moteur

- a = trait de repère
- b = levier des vitesses
- c = goupille-butée
- d = vis 6 pans

changement de vitesses dans la position grande vitesse. Même si la transmission est défectueuse, on peut donc toujours continuer à rouler en 3ème vitesse.

Pour que l'ergot de la poignée d'embrayage s'encastre correctement dans le verrouillage de la poignée tournante de changement de vitesses et que le repère indiquant la vitesse engagée corresponde, le câble partant de la poignée de changement de vitesses jusqu'au moteur doit être réglé correctement sinon les vitesses sautent. Le réglage se fait à l'aide des vis-tendeurs à la poignée des vitesses et au carter de ventilateur. La transmission est correctement réglée, quand, la poignée des vitesses se trouvant au cran "2", le trait de repère a sur le levier des vitesses du carter coïncide avec la fente de la goupille-butée du levier des vitesses. Si on n'y parvient plus au moyen des vis-tendeurs, la longueur de la transmission doit être modifiée en conséquence et les nipples doivent être resoudés.

Très important: N'enlevez jamais le levier des vitesses au carter, qui est fixé par une vis 6 pans (ne pas la débloquer non plus), sinon le réglage du changement de vitesses à l'intérieur du carter serait dérégulé. Des travaux de ce genre ne doivent être confiés qu'à des Stations-Service SACHS.

Réglage de l'embrayage

L'embrayage du SACHS 50 a pour fonction d'une part, de transmettre toute la force du moteur, mais d'autre part également, lors de changements de vitesse et pour arrêter, d'isoler complètement le moteur de la boîte de vitesses. En dehors de cela, il doit encore, au démarrage, équilibrer de très grandes différences de nombres de tours. Ces fonctions, il les remplit toujours à la perfection s'il est correctement réglé et lorsqu'on se rappelle à temps qu'il est quand même soumis à une usure naturelle, si même elle est minime. Le réglage correct s'effectue de la façon suivante (fig. 12):

1. Détacher le câble d'embrayage du levier d'embrayage sur le moteur au-dessus à gauche sur le carter - et vérifier si le bout de ce levier a bien une course à vide d'environ 10 mm. Sinon on procède comme indiqué sous 4.
2. Sur moteur froid, régler la vis-tendeur b de la transmission d'embrayage de manière qu'il reste une course à vide c de 1 à 3 mm. à la poignée d'embrayage sur le guidon.

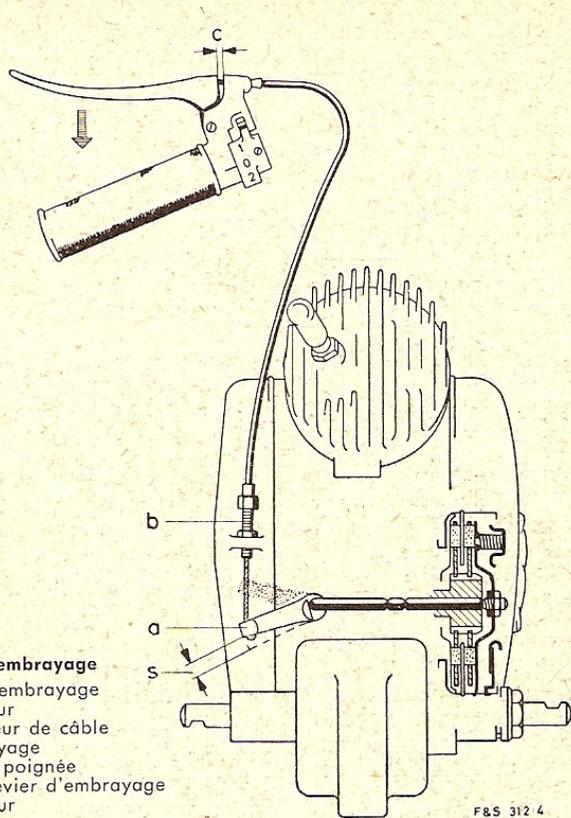


Fig. 12
Réglage de l'embrayage

- a = levier d'embrayage au moteur
- b = vis-tendeur de câble d'embrayage
- c = jeu à la poignée
- s = jeu au levier d'embrayage au moteur

3. L'usure naturelle des garnitures des disques diminue le jeu nécessaire à la poignée d'embrayage du guidon. En revisant légèrement la vis-tendeur dans l'oreille du carter, on réobtient ce jeu nécessaire.
4. Lorsque la vis-tendeur est vissée complètement à fond et qu'on n'a donc plus de réglage possible, on retire le couvercle "S" vissé sur le demi-carter de droite (fig. 13). On parvient ainsi à la vis intérieure de réglage de l'embrayage, avec son contre-écrou. Après avoir décalé le contre-

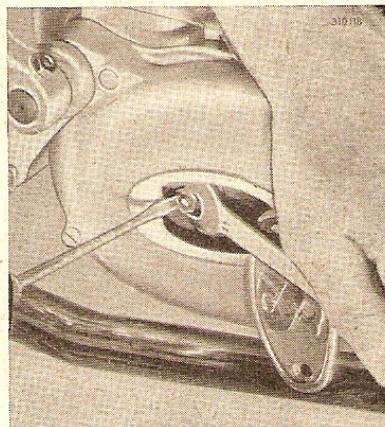


Fig. 13 Réglage de l'embrayage

écrou, dévisser la vis de réglage lentement jusqu'à ce qu'on ait retrouvé le jeu prescrit sous 1 du bout de levier d'embrayage sur le moteur.

On refixe ensuite le câble d'embrayage en réglant la vis-tendeur de façon à obtenir un jeu de 1 à 3 mm. au levier d'embrayage au guidon. Si on n'y parvient pas, il faut modifier la longueur de la transmission en conséquence.

Réglage du carburateur

Un ralenti lent et régulier qui, même pendant un arrêt prolongé, p. ex. à un croisement, ne se modifie pas, est toujours

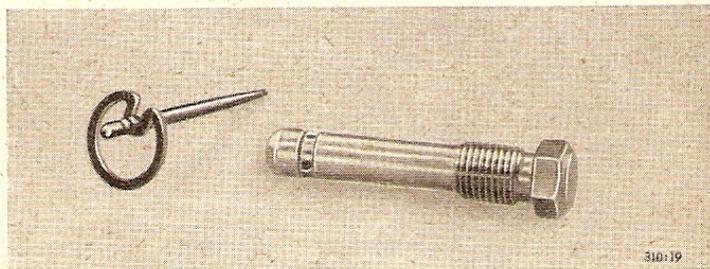


Fig. 14 Gicleur et aiguille de gicleur avec son ressort d'ancrage

une excellente carte de visite pour le véhicule et son conducteur. Le SACHS 50 permet un tel ralenti, si vous voulez bien régler avec soin la vis-tendeur de la transmission des gaz. Ce réglage doit s'effectuer sur moteur bien chaud, car sur moteur réchauffé le ralenti serait trop rapide si le réglage était effectué sur moteur froid. Persuadez-vous bien que, dans les virages, la rotation du guidon ne puisse avoir aucune influence sur le ralenti. Sinon, la transmission allant du guidon au carburateur est trop courte ou mal disposée. Le jeu à la transmission des gaz doit être de 0,5 – 1 mm. En ce qui concerne les gicleurs, voir page 2 "Caractéristiques techniques". Celui qui recherche une fort petite consommation peut descendre l'aiguille du gicleur après 500 km. environ. Dans ce but, on retire le boisseau du carburateur, on en détache le câble et on déplace le ressort d'ancrage du 3e au 2e cran en partant du dessus.

Consommation du moteur

La consommation d'un moteur n'est pas une donnée ni fixe ni constante. Tout comme l'appétit de l'homme, la consom-

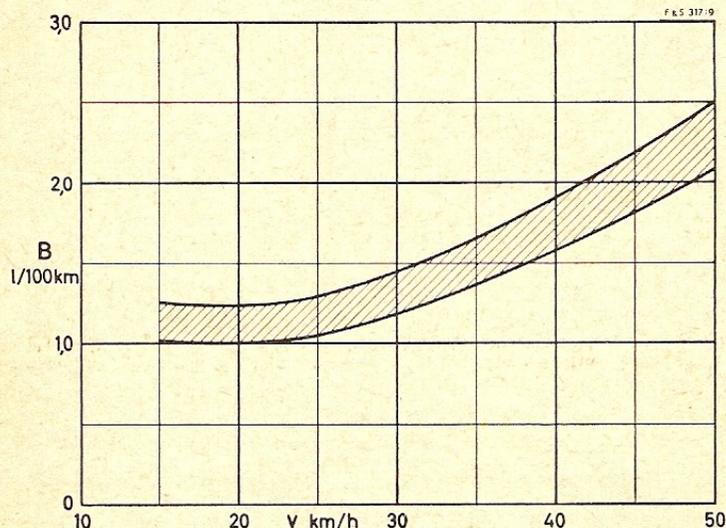


Fig. 15 Consommation de carburant par rapport à la vitesse
Poids du conducteur 75 kg.

mation d'un moteur dépend avant tout de l'effort qu'on lui demande. La fig. 15 montre la consommation correspondant à différentes vitesses.

Il est impossible, même avec les procédés de fabrication les plus étudiés, d'arriver à ce que la consommation soit exactement identique pour tous les moteurs. Ceci explique la présence de deux courbes sur la fig. 15. Dans des conditions normales de roulage, donc sur bonnes routes plus ou moins plates, avec peu de vent et quand on ne s'arrête et repart pas trop souvent, la consommation se situera à l'intérieur de la surface hachurée. Si le poids du conducteur est notablement plus élevé que 75 kg. ou qu'on roule surtout en pays montagneux, sur de longues distances en 1ère ou en 2ème vitesse, la consommation peut être supérieure.

Les moyeux et leur entretien

Les moyeux Moped SACHS avec leurs freins fortement calculés de 90 mm. ϕ répondent aux exigences du trafic moderne. Ils assurent, même dans les longues descentes, un bon freinage grâce à leurs garnitures spéciales résistant à l'échauffement.

Les moyeux sont montés sur forts roulements à billes obliques réglables. Si un réglage s'impose, il faut veiller à ne pas trop serrer les roulements. Après avoir bien serré l'écrou de sûreté du cône réglable, il faut contrôler à nouveau si la roue tourne bien librement. La roue montée dans le véhicule doit accuser un faible jeu latéral mesuré à la jante.

Les Mopeds avec carter de chaîne fermé sont d'habitude montés avec moyeu gros corps à broche. Pour ceux-ci, il faut particulièrement veiller à ce que, lorsqu'on veut retendre la chaîne après avoir desserré les écrous d'axe de 22 mm. sur plats, la roue soit retirée de façon égale des deux côtés. La broche doit rester montée dans le moyeu pendant cette opération. Vérifier ensuite si la broche est facile à retirer et à replacer, sinon régler le tendeur de chaîne en conséquence. Pour enlever la roue (voir fig. 18), détacher la tringle de frein (f) du bras de frein (h), enlever l'écrou d'axe (a) ainsi que la rondelle (u) et retirer la broche(c).

On peut maintenant sortir le bras fixe-plateau (b) vers l'arrière. Faire pivoter le plateau de frein pour en amener le bras

de frein vers le haut et dégager le logement du bras fixe-plateau. On peut ainsi dégager la roue vers la droite hors du porte-pignon et la retirer vers l'arrière. Lors du remontage, introduire la broche toujours du côté du porte-pignon. Grâce au centrage de la broche, il est alors facile d'accoupler la

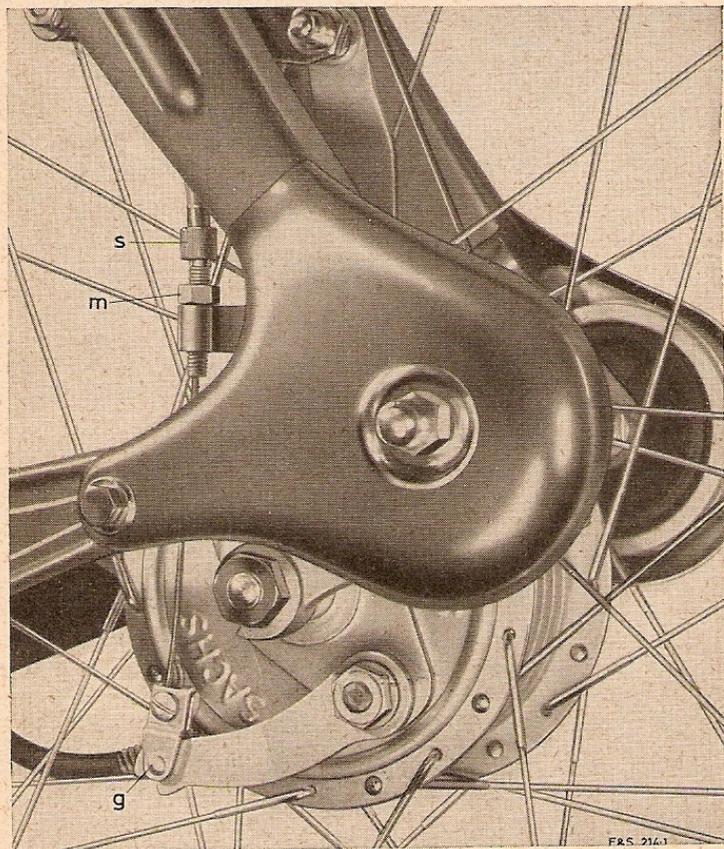


Fig. 16

g = étrier du bras de frein

m = contre-écrou

s = vis-tendeur

roue au moyen de ses quatre bagues-amortisseurs caoutchouc avec le porte-pignon.

Remonter le bras fixe-plateau dans son logement sur le plateau de frein et, en même temps, dans les griffes du cadre. Enfoncer ensuite la broche à fond.

Graissage:

Pour les roulements, utiliser de la graisse spéciale de qualité pour roulements. Après 5 000 à 10 000 km., il est à conseiller de renouveler la graisse. A cet effet, démonter l'axe et nettoyer cônes, cuvettes et billes à l'essence. Lors du remontage, rem-

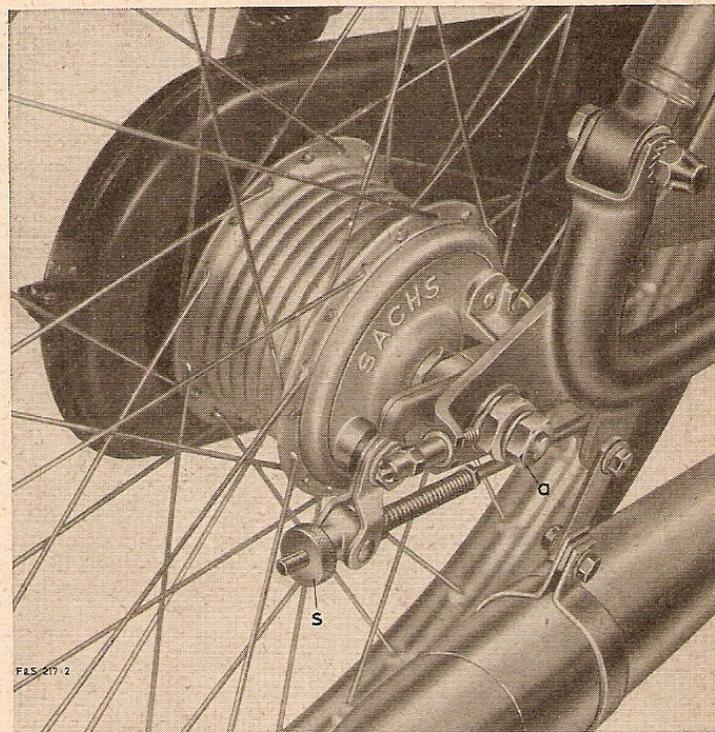


Fig. 17

a = écrou d'axe

s = vis-tendeur

plier les cuvettes de graisse spéciale pour roulements, et y loger les billes (1/4"). Les billes à l'aspect mat doivent toujours être remplacées, non pas par des billes ordinaires vélo, mais par des billes pour roulements qualité II (No. de fabrication 0323 060 000). La graisse doit être suffisamment consistante. En remplaçant l'axe et en revissant le cône réglable – à cet effet on mettra la roue en position horizontale – bien veiller à ce qu'aucune bille ne glisse dans le corps du moyeu, ce qui aurait comme conséquence inévitable la destruction rapide des roulements et du moyeu entier.

Effet de freinage

Le freinage est beaucoup plus puissant sur la roue avant qu'à l'arrière, parce que, en freinant, le poids total se déplace vers l'avant. Mais attention sur routes glissantes et dans les virages: danger de dérapage! En général, actionner les deux freins avec doigté: des coups de frein trop forts peuvent entraîner des chutes.

Blocage des freins

Comme tous les freins de véhicules à moteurs, les freins de Mopeds sont sujets à ce qu'on appelle "la maladie du matin". On entend par là l'augmentation brusque de la force de freinage, après un arrêt prolongé (p. ex. la nuit), surtout par temps humide (brouillard etc.), provoqué par une légère couche de rouille, pratiquement invisible, sur les garnitures et le tambour, provenant de l'humidité de l'air. De l'eau pénétrant dans le tambour (nettoyage à la lance) peut également être une cause de blocage.

Remède

En enfourchant la machine pour démarrer, faire tirer le moteur en lère vitesse en actionnant les deux freins, d'abord doucement, puis de plus en plus fort. Après 30 à 50 m., la couche de rouille aura disparu et le frein retravaillera normalement.

Freinage insuffisant – Remèdes

Régler la transmission (câbles ou tringles) au moyen de la vis-tendeur ou de l'écrou de réglage. – Les garnitures de frein huilées sont à remplacer; même un soupçon d'huile diminue l'efficacité des freins. Ne jamais toucher les surfaces de freinage avec des doigts graisseux.

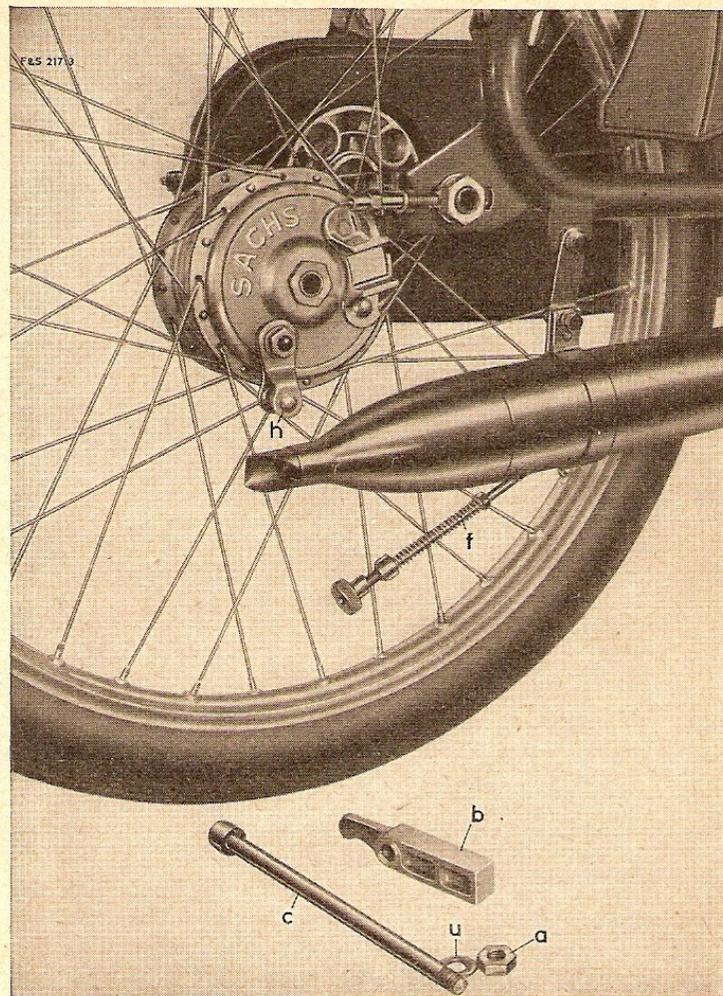


Fig. 18
 a = écrou d'axe b = bras fixe-plateau c = broche
 f = tringle de frein h = bras de frein u = rondelle

Crissement des freins

Au stade actuel des recherches, il n'existe encore aucun remède universel pour supprimer le crissement des freins dans tous les cas. D'après nos constatations, il se produit surtout après des parcours dans la pluie, après nettoyage à la lance ou lavage au pétrole, à l'essence etc. Le crissement apparaît également, si les freins ne sont actionnés continuellement que faiblement, parce qu'alors il n'y a pas de frottement suffisant sur les garnitures et que leur surface n'en est donc pas continuellement renouvelée.

Remède

En général, le crissement des freins peut déjà être supprimé en freinant pendant 2 à 3 minutes fortement en laissant tirer le moteur (1ère vitesse). — Après parcours ou stationnement dans la pluie ou après nettoyage de la machine à la lance (éviter de toucher les moyeux!), freiner quelques fois avec force (progressivement) pour faire s'évaporer le liquide et provoquer un frottement sur les garnitures.

Autres possibilités

Nettoyer les surfaces portantes des garnitures et de l'intérieur du tambour avec de la toile émeri.

Remplacer les garnitures; avant remontage, nettoyer le tambour à la toile émeri.

Remplacer les mâchoires de frein complètes si les garnitures sont collées.

Les garnitures huilées et graissées doivent nécessairement être remplacées. Avant remontage, bien dégraisser le tambour et le frotter à la toile émeri.

Tous les autres procédés préconisés comme amincissement des bouts, sciages de rainures, clinquants dans le tambour, renforcement du plateau de frein et des mâchoires, n'apportent aucune amélioration d'après tout ce que nous avons essayé. Nous procédons continuellement à des essais pour tâcher d'éliminer complètement le crissement.

Remplacement des garnitures

Pour le remplacement des garnitures, n'utiliser que celles d'origine que nous fournissons. Si les garnitures sont collées sur les mâchoires et non rivées, il faut remplacer les mâchoires complètes, car il n'est pas possible de coller de nouvelles garnitures sur d'anciennes mâchoires.

Causes de pannes et leurs remèdes

Le moteur ne part pas

Causes :

Robinet fermé

On n'a pas titillé

Réservoir vide

Tuyauterie d'essence bouchée

Bougie encrassée, mouillée, pontée ou endommagée

Le câble coupe-circuit est à la masse ou le bouton coupe-circuit est coincé

Câble d'allumage détaché ou défectueux

Étincelle trop faible

Contacts encrassés, mouillés ou piqués

De l'eau dans le dispositif d'allumage

De l'eau dans le carburateur

Gicleurs bouchés

Bougie humide (extérieur)

Remèdes :

L'ouvrir

Enfoncer le titillateur pendant 6 secondes

Le remplir

Nettoyer la tuyauterie, le robinet et les filtres

La nettoyer ou la remplacer

Vérifier le câble coupe-circuit et le bouton et les remettre en état

Pousser à fond le chapeau de bougie ou remplacer le câble

L'étincelle doit avoir au moins 4 mm. de longueur à l'air libre. Rapprocher provisoirement les vis platinées à 0,3 mm.; faire vérifier le dispositif d'allumage

Les nettoyer et les planer. S'ils sont huileux, faire remplacer le bourrage du vilebrequin

Dévisser le couvercle côté volant, enlever l'eau, souffler le dispositif d'allumage avec de l'air comprimé

Enlever le carburateur et le nettoyer

Les nettoyer

La sécher

Le moteur part, mais s'arrête bientôt

Causes :	Remèdes :
Trou d'air du bouchon de réservoir bouché	Nettoyer le bouchon et déboucher trous d'air tant à l'extérieur qu'à l'intérieur Si besoin, forer trous supplémentaires
Tuyauterie d'essence bouchée	Nettoyer tuyauterie, robinet et ses filtres
Electrodes pontées à la bougie	Nettoyer la bougie ou la remplacer
Le moteur est encore trop froid	Titiller encore une fois

Le moteur part, mais s'arrête quand on donne des gaz

Causes :	Remèdes :
Gicleur principal bouché	Le nettoyer

Le moteur ne tourne pas au ralenti

Causes :	Remèdes :
Vis de réglage du ralenti mal réglée	La régler convenablement
Bobine d'allumage endommagée	La faire remplacer (Station-Service SACHS ou BOSCH)
Piston gommé (l'huile ne convient pas)	N'utiliser que des huiles de marque (huile SACHS de préférence)

Le moteur faiblit et ne tire plus

Causes :	Remèdes :
Réservoir vide	Faire le plein
Gicleur bouché	Le nettoyer
Trou d'air du bouchon de réservoir bouché	Décaler le bouchon ou l'enlever. Rétablir l'aération Si besoin, forer trous supplémentaires

Bougie incandescente parce que coefficient thermique non approprié	Utiliser la bougie prescrite
Dispositif d'échappement bouché	Décalaminer
Gicleur bouché	Le nettoyer
Filtre d'air encrassé	Le nettoyer et huiler
Piston gommé (l'huile ne convient pas)	N'utiliser que des huiles de marque (huile SACHS de préférence)
Arrivée de carburant insuffisante parce que tuyauterie encrassée	Nettoyer tuyauterie, robinet et ses filtres
Carburateur encrassé	Le nettoyer
Fausses rentrées d'air par des joints endommagés ou non serrés	Fixer les joints convenablement ou les remplacer
Le moteur a trop de retard à l'allumage	Faire vérifier l'allumage par une Station-Service SACHS ou BOSCH
Culasse décalée	La fixer convenablement
L'embrayage patine	Le régler (voir page 23)

Le moteur tourne irrégulièrement

Causes :	Remèdes :
Câble d'allumage détaché ou abîmé	Le fixer convenablement ou le remplacer
Bougie encrassée, abîmée ou pontée	La remplacer ou la nettoyer
Vis platinées encrassées ou piquées	Les sécher, les planer (lime à contacts) et les régler (voir page 16 et ss)
Bougie pontée à l'isolant par suite de marche trop lente	La remplacer

Moteur chauffe anormalement, il se produit dans le carburateur des bulles de vapeur qui dérangent l'arrivée de carburant

Bobine d'allumage endomagée

Voir plus loin "Le moteur chauffe anormalement"

La faire remplacer (Station-Service SACHS ou BOSCH)

Le moteur tourne en 4 temps et n'arrive pas à son régime

Causes :

Le carburateur déborde parce que le siège de l'aiguille du flotteur est encrassé ou abîmé

L'aiguille du flotteur et son siège dans le couvercle de la cuve du flotteur sont usés

Flotteur percé

Dispositif d'échappement bouché

Filtre d'air encrassé

Gicleur décalé

Lumières d'admission et de balayage encrassées par de la calamine

Remèdes :

Nettoyer le carburateur, éventuellement remplacer l'aiguille du flotteur

Les remplacer

Le remplacer

Décalaminer

Le nettoyer

Le resserrer

Les nettoyer (voir page 15)

Bruit anormal quand le moteur tourne pleins gaz sous charge

Causes :

Le moteur n'est pas à son régime

Le moteur chauffe anormalement parce que les ailettes du cylindre et la culasse sont fort encrassées

Remèdes :

En accélérant, descendre d'une vitesse

Nettoyer les ailettes

Fort dépôt de calamine dans la chambre de combustion

Le moteur a trop d'avance à l'allumage

La nettoyer ainsi que les canaux (voir page 15)

Faire régler l'allumage par une Station-Service SACHS ou BOSCH

Le moteur tourne irrégulièrement Fortes explosions et retours au carburateur

Causes :

Le moteur reçoit trop peu d'essence

Bougie incandescente, coefficient thermique non correct

Bougie pontée aux électrodes ou à l'isolant ou encrassée

Fausses rentrées d'air

Eau dans le carburateur

Remèdes :

Nettoyer la tuyauterie, le trou d'air du bouchon de réservoir et le carburateur

Utiliser la bougie prescrite (W 190 M 11 S)

La nettoyer ou la remplacer

Caler les vis du cylindre et du carburateur, éventuellement placer de nouveaux joints

Le nettoyer

Le moteur chauffe anormalement, le piston grippe

Causes :

Le moteur n'est pas complètement rodé

Décalaminage mal fait, on a enlevé aussi la couche noire sur la tête du piston

Le moteur reçoit trop peu d'essence (Tuyauterie, trou d'air du bouchon de réservoir au carburateur encrassés)

Bougie incandescente

Carburateur réglé trop pauvre

Remèdes :

Continuer, mais sans faire peiner le moteur

Continuer, mais sans faire peiner le moteur

Nettoyer tuyauterie, trou d'air du bouchon de réservoir et carburateur

Utiliser la bougie prescrite (W 190 M 11 S)

Utiliser le gicleur prescrit

Moteur non entraîne au démarrage, parce que embrayage patine

Causes :

Embrayage mal réglé

Carter contient trop d'huile
ou de l'huile trop épaisse

Consommation trop élevée

Causes :

Réservoir, tuyauterie ou carburateur non étanches

Niveau d'essence au carburateur trop haut

Aiguille du gicleur et gicleur à aiguille fortement usés après long service

Fortes vibrations, surtout à certaines vitesses déterminées

Causes :

Vis de fixation du moteur décalées

Le moteur ne s'arrête pas lorsqu'on coupe l'allumage

Causes :

Bouton coupe-circuit coincé ou câble coupe-circuit cassé

Auto-allumage: bougie incandescente, coefficient thermique non correct

Remèdes :

Vérifier son réglage et surtout le jeu nécessaire du levier d'embrayage sur le carter et de la transmission

Vérifier le niveau d'huile, utiliser l'huile de carter SACHS ou une autre huile de la classe SAE 80

Remèdes :

Vérifier tous les joints et mettre en état

Sur machine à l'arrêt, le carburateur ne peut pas déborder. Vérifier flotteur, ainsi que son aiguille et son siège

Les remplacer

Remèdes :

Recalcr toutes les vis et écrous au cadre, surtout les vis de fixation du moteur

Remèdes :

Les faire remettre en état. Provisoirement, arrêter le moteur par le décompresseur

Utiliser la bougie prescrite

Pièces de rechange et réparations

Comme moteur d'appoint, le SACHS 50 a forcément dû être construit fortement ramassé et son intérieur étudié pour y loger tous les différents mécanismes dans le moindre espace possible. Son démontage et remontage exigent en conséquence des connaissances que seul un spécialiste possède. Faites donc effectuer tous vos travaux à votre moteur dans une Station-Service SACHS.



Vous y avez la certitude que vous avez à faire à des mécaniciens qui ont suivi des stages à l'usine de Schweinfurt. Vous y trouverez toutes les pièces de rechange d'origine ou on pourra vous les procurer rapidement. Vous pourrez y obtenir également des pièces d'échange standard: remettez-y vos cylindres usés, vos vilebrequins ou vos disques d'embrayage et vous y recevrez à des prix abordables des pièces remises en état à Schweinfurt et pratiquement aussi bonnes que des neuves. Dans des cas spéciaux, les moteurs peuvent également être retournés à l'usine SACHS à Schweinfurt pour y être révisés. Mais, en tous cas, le moteur ne peut y parvenir que par le canal d'un mécanicien.



Verseur d'huile en plastic s'adaptant
sur nos bidons d'huile SACHS
(très pratique pour le carter)