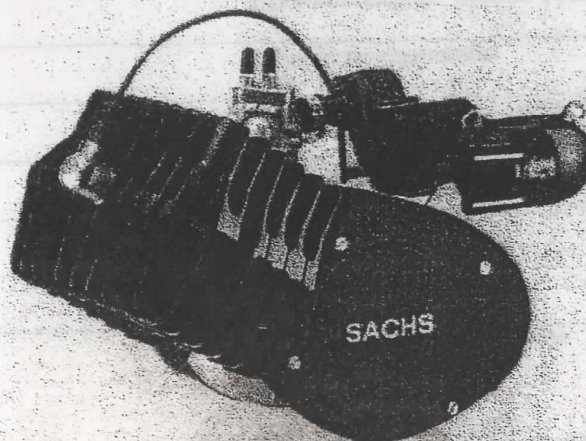




Reparaturanleitung Manuel de Réparations

Nr. 317.81- ACO D-F

Ausgabe August 1996
Edition août 1996



SACHS
503 / ADV CH

INHALTSVERZEICHNIS	TABLE DES MATIERES	Seite Page
Technische Daten	Caractéristiques techniques	3
Kraftverlauf	Flux de force	4
Zerlegen des Motors	Démontage du moteur	5...11
Zusammenbau des Motors	Montage du moteur	12...19
Einbau und Ausmessen der Hauptwelle	Montage et mesure de l'arbre primaire	12
Zündeinstellung	Réglage de l'allumage	15
Vorgelegewelle, Zahnrad 1. Gang, Klemmkörper	Arbre secondaire, pignon 1ère vitesse, roue libre	15
Auswechseln der Lager in Deckel Kupplungsseite	Remplacement des roulements du couvercle côté embrayage	16
Zusammenbau Zsb. Vorgelegewelle und Deckel Kupplungsseite	Montage de l'arbre secondaire et du couvercle côté embrayage	18
Ausmessen des Axialspiels der Vorgelegewelle	Mesure du jeu axial de l'arbre secondaire	19
Vergaser	Carburateur	20...23
Leerlaufeinstellung am Motor	Réglage du ralenti sur le moteur	21

Diese Reparaturanleitung soll als Leitfaden für fachgerechte Instandsetzungsarbeiten dienen.

Sie ersetzt in keinem Falle die Ausbildung des 2-Rad Fachpersonals.

Wir empfehlen, die Ersatzteile-Liste (Register 6 im blauen Amsler-Ordner) als zusätzliche Hilfsquelle zu verwenden.

Die Reparaturanleitung und die Ersatzteile-Liste gehören in die Werkstatt und nicht in die Aktenschränke der Büros.

AMSLER & CO. AG
8245 FEUERTHALEN ZH

Ce manuel de réparations doit servir de fil directeur pour des travaux appropriés de remise en état.

Il ne remplace en aucun cas l'instruction des monteurs reçue dans l'école du Service Après-Vente de la maison mère.

Nous recommandons de consulter la liste illustrée de pièces de rechange en tant que source d'aide supplémentaire (Classeur Amsler bleu Reg. 6).

La manuel de réparations et les informations techniques ont leur place dans l'atelier et non pas dans une armoire à dossiers du bureau.

AMSLER & CIE. S.A.
8245 FEUERTHALEN ZH

TECHNISCHE DATEN

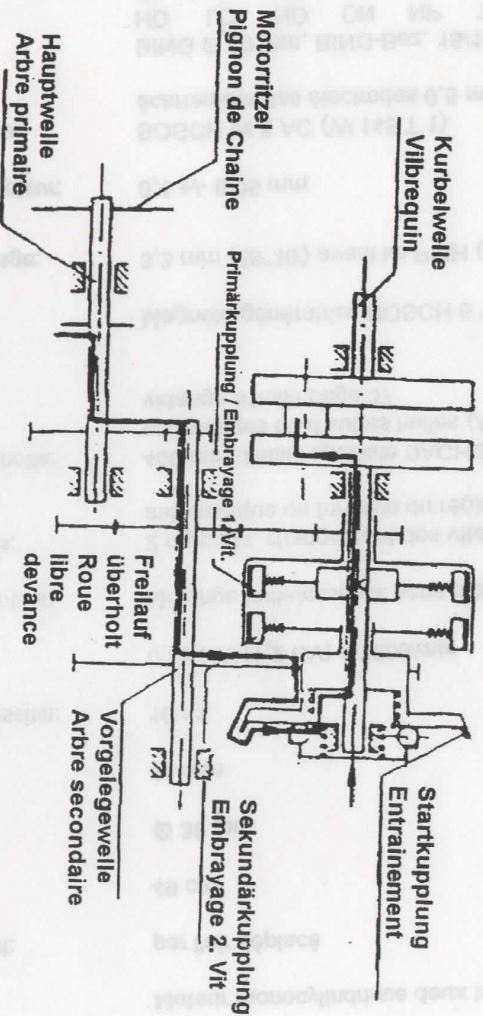
Bauart:	Einzyylinder-Zweitakt-Otto-Motor
Kühlung:	Luftkühlung durch Fahrtwind
Hubraum:	49 cm ³
Bohrung:	Ø 38 mm
Hub:	44 mm
Verdichtung:	10 : 1
Leistung:	0,88 kW (1,2 PS) bei 3800/min
Motorschmiierung:	Mischung Öl : Bleifreier-Kraftstoff 1 : 50 / 2%
Getriebe:	2 Gänge automatisch drehzahlabhängig geschaltet
Getriebeschmiierung:	400 cm ³ SACHS-Spezial-Getriebeöl (ATF) bzw. siehe Betriebsanleitung Seite 15
Zündung:	Magnetzündler-Generator 6 Volt 17 Watt
Zündzeitpunkt:	3,3 mm (28° 30') vor o.T. (nicht veränderlich)
Unterbrecher- Kontaktabstand:	0,4 +/- 0,05 mm
Zündkerze:	BOSCH W 8 AC (W 145 T 1) Elektrodenabstand 0,5 mm
Vergaser:	BING Ø 10 mm, BING-Bez. 18/10/109 HD LD ND DN NP Schieber 50 28 0647 5 V Nr. 1
Leerlaufdrehzahl:	1750 +/- 250/min
Kettenrad-Motor:	16 Zähne

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

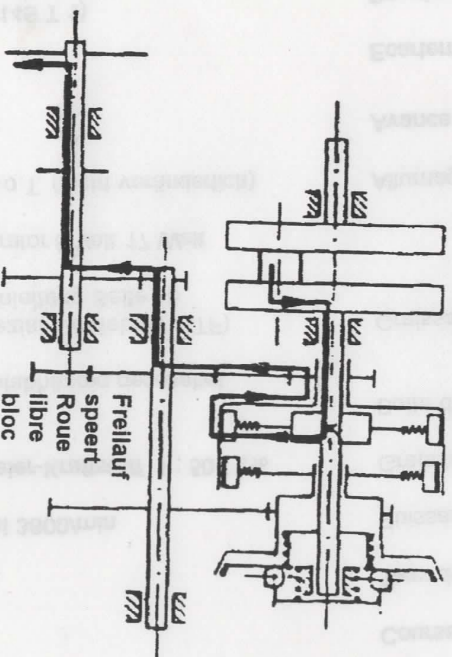
Construction:	Moteur monocylindrique deux temps, à essence
Refroidissement:	par l'air déplacé
Cylindrée:	49 cm ³
Alésage:	Ø 38 mm
Course:	44 mm
Taux de compression:	10 : 1
Puissance:	0,88 kW (1,2 CV) à 3800/min
Graissage du moteur:	Mélange huile/essence sans plomb 1 : 50 (2%)
Boîte de vitesses:	2 rapports, changement des vitesses automatique en fonction du régime du moteur
Graissage de la boîte:	400 cm ³ d'huile spéciale SACHS pour engrenages ou d'autres huiles (ATF), voir vidange d'huile page 37
Allumage:	Magnéto-génératrice BOSCH 6 Volt 17 Watt
Avance à l'allumage:	3,3 mm (28°30') avant le PMH (non modifiable)
Ecartement du rupteur:	0,4 +/- 0,05 mm
Bougie d'allumage:	BOSCH W 8 AC (W 145 T 1) écartement des électrodes 0,5 mm
Carburateur:	BING Ø 10 mm, BING-Bez. 18/10/109 HD LD ND DN NP Tifoir 50 28 0647 5 V No. 1
Marche au ralenti:	1750 +/- 250/min
Pignon-moteur:	16 dents

Funktionsschema SACHS 503/ADV CH Schéma fonctionnel SACHS 503/ADV CH

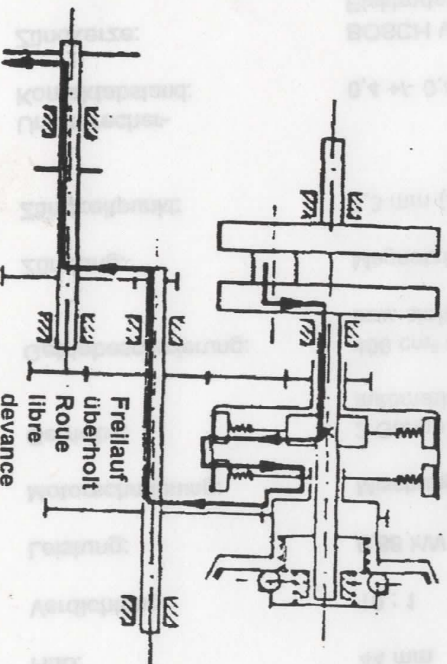
Kraftfluss beim Starten
Flux par l'entraînement



Kraftfluss im 1. Gang
Flux de Force 1. vitesse



Kraftfluss im 2. Gang
Flux de Force 2. vitesse



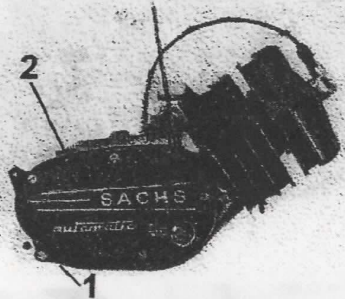
ZERLEGEN DES MOTORS

Motor aus dem Fahrgestell ausbauen und vor dem Zerlegen gründlich reinigen.

Getriebeöl ablassen

Ölablassschraube (1) (an der Unterseite des Motors) und Öleinfüllschraube (2) herausrauben und Getriebeöl ablassen.

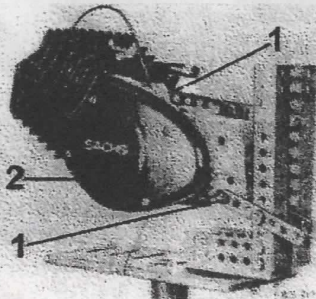
Auf Dichtringe achten.

**Motor anschrauben**

Motor, wie im Bild gezeigt, mit 2 Schrauben (1) M8x70 und Muttern an die Montage-Vorrichtung schrauben.

Deckel Zündungsseite (2) abschrauben.

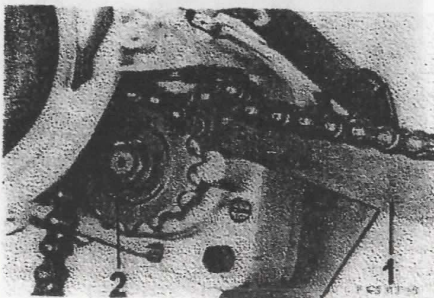
Auf Gummitülle im Deckel achten.

**Antriebskettenrad**

Hakenschlüssel mit Kette (1), wie im Bild gezeigt, anlegen.

Mutter (2) abschrauben und Scheibe abnehmen.

Hakenschlüssel abnehmen.

**DEMONTAGE DU MOTEUR**

Démonter le moteur du cadre et le nettoyer soigneusement avant de le désassembler.

Laisser s'écouler l'huile

Dévisser la vis de vidange d'huile (1) (sur le dessous du moteur) et la vis de remplissage (2) d'huile et laisser couler l'huile du carter.

Faire attention aux joints.

Fixer le moteur

Fixer le moteur comme montré sur la figure au moyen de 2 vis (1) M8x70 et des écrous sur le bloc de montage.

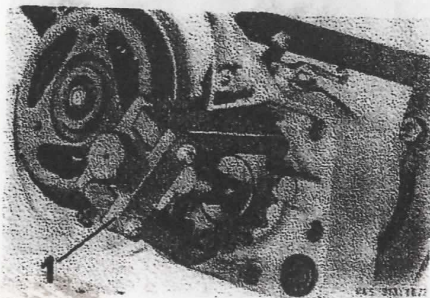
Dévisser le couvercle côté magnéto (2), en faisant attention au passe-fix caoutchouc dans le couvercle.

Pignon de chaîne

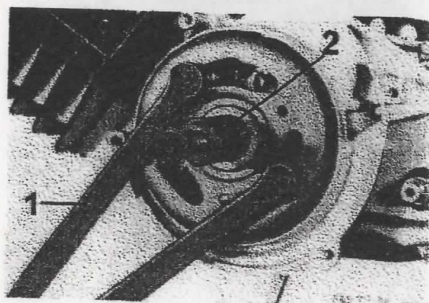
Appliquer la clé à griffe avec chaîne (1), comme illustré.

Dévisser l'écrou (2) et enlever la rondelle.

Enlever la clé à griffe.



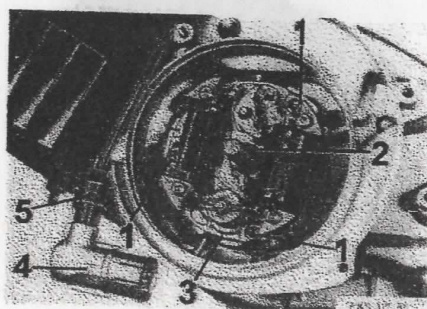
Kettenrad mit Abzieher (1) abziehen.



Polrad

Verstellbaren Stirnlochschlüssel (1), wie im Bild gezeigt, einsetzen, Mutter abschrauben und Scheibe herausnehmen.

Mit Abzieher (2) (A2307) Polrad abziehen.



Ankerplatte

Zündkerzenstecker (4) abschrauben und Regenschutzkappe (5) abnehmen.

3 Zylinderschrauben mit Kreuzschlitz (1) mit Scheiben herausrauben. Ankerplatte (3) mit Leitungen und Gummitüllen herausnehmen. Scheibenfeder (2) herausnehmen.

Tirer le pignon au moyen de l'arrache-pignon (1).

Roue polaire

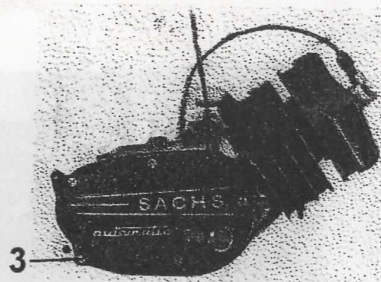
Mettre en place la clé réglable à ergots (1), comme montré sur la figure, dévisser l'écrou à six pans et retirer la rondelle.

Tirer la roue polaire à l'aide de l'arrache-volant (2) (no de code A2307).

Socle d'allumage

Dévisser le chapeau de bougie d'allumage (4) et retirer le capuchon protecteur (5).

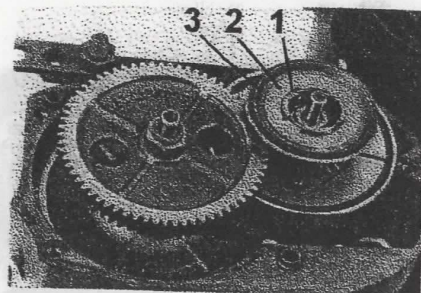
Dévisser 3 vis à tête cylindrique cruciforme (1) avec les rondelles. Retirer le socle d'allumage (3) avec les câbles et les douilles en caoutchouc. Retirer la clavette-disque (2).



Deckel Kupplungsseite

Deckel Kupplungsseite abschrauben. Auf Dichtring unter Zylinderschraube (3) und auf Ausgleichsscheiben der Vorgelegewelle achten.

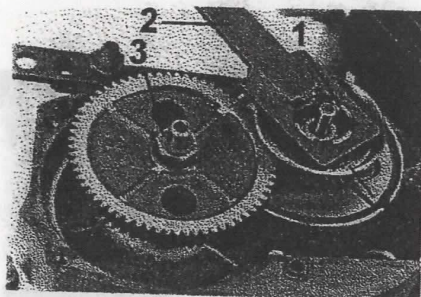
Dichtung abnehmen, auf Passhülsen achten.



Mitnehmerscheibe

Sprengring (1) herausnehmen.

Profilscheibe (2), Mitnehmerscheibe (3) und Feder abheben.



Mitnehmerteller und Festrad 2. Gang

Halteschlüssel (2) (Best.-Nr. A2297) in Mitnehmer (1) einsetzen, Mutter abschrauben und Federscheibe herausnehmen.

Mitnehmer (1), darunterliegende Scheibe, Losrad (4), Bronze- und Stahlbüchse herausnehmen.

Ausgleichsscheiben (3) von Vorgelegewelle abnehmen.

Couvercle côté embrayage

Dévisser les vis du couvercle côté embrayage. Faire attention au joint sous les vis à tête cylindrique (3) et aux rondelles de compensation.

Retirer le joint, faire attention aux vis de calibrage.

Disque d'entraînement

Retirer l'agrafe de bandage (1).

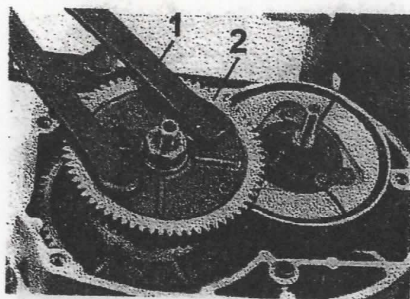
Sortir le disque profilé (2), le disque d'entraînement (3) et le ressort.

Plateau d'entraînement et pignon 2ème vitesse

Enfiler la clé de retenue (2) (no de code A2297) dans le disque d'entraînement (1), dévisser l'écrou et retirer la rondelle élastique.

Enlevé l'entraîneur (1), rondelle et pignon libre (4), les douilles en bronze et en acier.

Enlever les rondelles d'épaisseur (3).

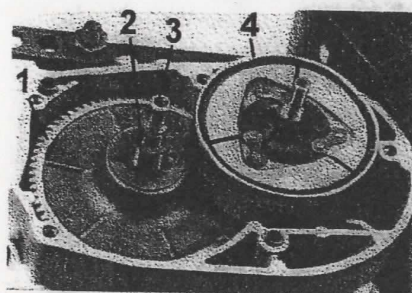


Mit verstellbarem Stirnlochschlüssel (1)
Festrad (2) anhalten und Mutter abschrauben.

Federscheibe und Festrad abnehmen.

Retenir le pignon (2) à l'aide de la clé à ergots réglable (1)
et dévisser l'écrou.

Retirer la rondelle élastique et le pignon.



Fliehkraftkupplungen und Vorgelegerad

Kupplungskorb (4) abheben.

Stahl-, Bronzebüchse und 2 Scheiben abnehmen.

Scheibenfeder (2) herausnehmen.

Vorgelegewelle (3) mit Vorgelegerad (1) aus dem Lager
nehmen.

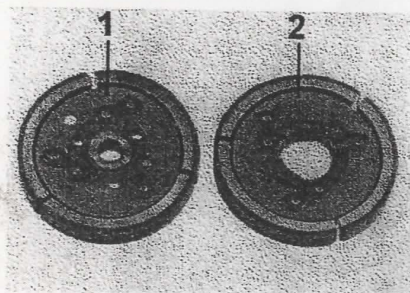
Embrayage centrifuge et roue de l'arbre secondaire

Soulever le carter d'embrayage (4).

Retirer la douille en acier et la douille en bronze et 2
rondelles.

Retirer le ressort de disque (2).

Sortir du palier l'arbre secondaire (3) avec la roue
première vitesse (1).



Fliehkraftkupplungen

1 = Kupplung für 1. Gang

2 = Kupplung für 2. Gang

Anmerkung:

Die Verschleißgrenze des Kupplungskorbes liegt bei:

Innendurchmesser des Kupplungskorbes:

Normal: $\varnothing 85,0 + 0,3 \text{ mm}$

Zulässiger Verschleiß bis zu $\varnothing 85,5 \text{ mm}$

Embrayages centrifuges

1 = Embrayage pour 1 vitesse

2 = Embrayage pour 2 vitesses

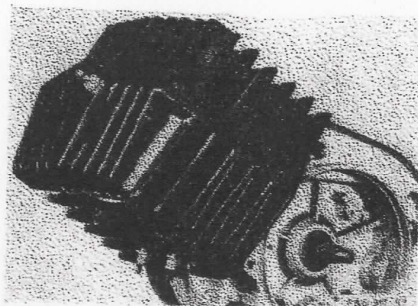
Remarque:

Les limites d'usure du corps d'embrayages sont les
suivantes:

Diamètre intérieur de la boîte d'entraînement:

Normal: $\varnothing 85,0 + 0,3 \text{ mm}$

Usure admissible jusqu'à $\varnothing 85,5 \text{ mm}$



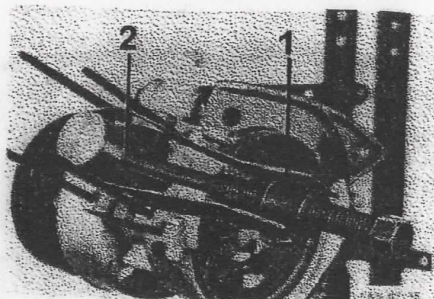
Zylinderkopf und Zylinder

Zylinderkopf mit Zylinderkopfdichtung und Zylinder abschrauben.

Zylinderflanschdichtung abnehmen.

Anmerkung:

Bei neuem Zylinder sind die Buchstaben (B, C oder D) im Zylinder und Kolbenkopf eingraviert. Nur gleiche Buchstaben montieren.

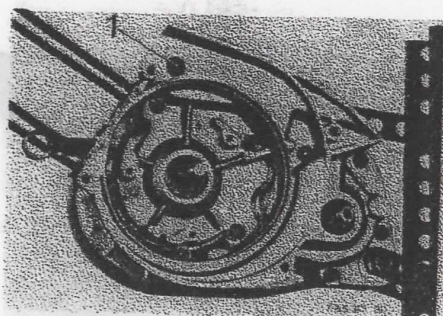


Kolben

Kolben auf selbstgefertigte Holzgabel setzen und beide Drahtsprengringe herausnehmen.

Kolbenbolzen mit Kolbenbolzenzieher (1) und Einsatzbuchse (2) herausdrücken.

Nadelkäfig herausnehmen.



Gehäusehälfte-Magnetseite

9 Zylinderschrauben herausschrauben.

Motorblock von der Montagevorrichtung abschrauben.

Auf Bundbuchsen im Gehäuse achten.

Culasse et cylindre

Dévisser la culasse avec le joint de culasse et le cylindre.

Enlever le joint de l'embase du cylindre.

Note:

Sur un cylindre neuf avec piston, les lettres tamponnées (B, C ou D) sur la tête de piston et sur la face plane du cylindre (plan de joint de la culasse) doivent être identiques.

N'apparier que les pistons et cylindres ayant la même lettre.

Piston

Poser le piston sur une fourche en bois confectionnée soi-même et retirer les deux anneaux de retenue métalliques.

Chasser l'axe de piston au moyen du démonte-axe de piston (1) et de la douille d'insertion (2).

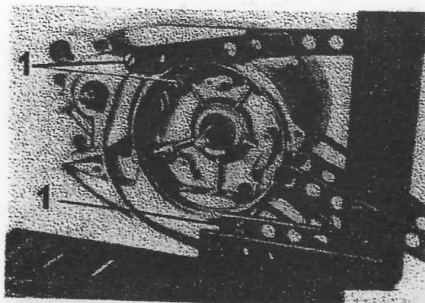
Retirer la cage à aiguilles.

Demi-carter côté magnéto

Dévisser 9 vis à tête cylindrique.

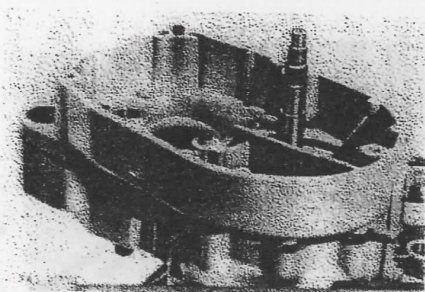
Dévisser le bloc moteur du bloc de montage.

Faire attention aux douilles dans le carter.



Motorblock umspannen

Motorblock, wie im Bild gezeigt, mit 2 Zylinderschrauben (1) M6x22 und Scheiben wieder an die Montage-Vorrichtung schrauben.



Motorblock trennen

Durch leichte Schläge mit einem Gummihammer Gehäusehälfte-Kupplungsseite lösen und abheben.

Auf Ausgleichsscheiben und Passbuchsen achten.

Gehäusedichtung abnehmen.

Hauptwelle herausnehmen:

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

Remontage du moteur

Revisser le bloc moteur comme montré sur la figure au moyen de 2 vis à tête cylindrique (1) M6x22 et des rondelles sur le bloc de montage.

Séparer le bloc moteur

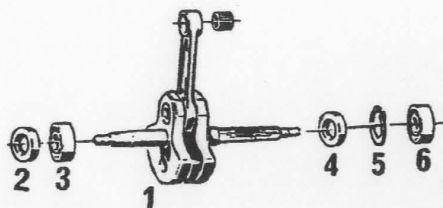
Décoller le demi-carter, côté embrayage, en y donnant de légers coups au moyen d'un marteau en caoutchouc et l'enlever.

Faire attention aux rondelles de compensation et aux douilles d'ajustage.

Enlever le joint de carter.

Sortir l'axe primaire.

Nettoyer toutes les pièces, en contrôler l'usure et les échanger si nécessaire.



Kurbelwelle Ausbau

Sollte sich die Kurbelwelle (1) durch leichte Schläge mit dem Gummihammer aus dem Rillenkugellager (3) Zündungsseite nicht entfernen lassen, Gehäuse-Zündungsseite am Lagersitz etwas anwärmen.

Rillenkugellager (3) und Wellendichtringe (2, 4) aus den auf 70°-80°C angewärmten Gehäusehälften durch leichte Schläge mit einem Gummihammer auf das Gehäuse herausnehmen.

Sicherungsring (5) entfernen und Rillenkugellager (6) durch leichte Schläge mit einem Gummihammer auf das Gehäuse herausnehmen.

Kurbelwelle Einbau

In die noch warmen Gehäusehälften: Kupplungsseitig das Rillenkugellager (6) bis Anschlag einpressen, den Sicherungsring (5) einsetzen und den Wellendichtring (4) mit der Dichtlippe zum Lager bündig einpressen. Zündungsseitig den doppellippigen Wellendichtring (2) mit der offenen Stahlmantelseite zum Rillenkugellagersitz mit Innenkante der Bohrung bündig (Wellendichtring steht 2 mm von dem Aussenrand der Bohrung vor) einpressen. Anschliessend Rillenkugellager (3) bis zum Anschlag einpressen.

Anmerkung: Die Kurbelwelle wird axial nicht ausgeglichen und hat auf beiden Seiten Schiebeseit.

Lager-Hauptwelle

Wellendichtring und Scheibe 1 mm einlegen und Zylinderrollenlager-Aussenring bis Anschlag einpressen.

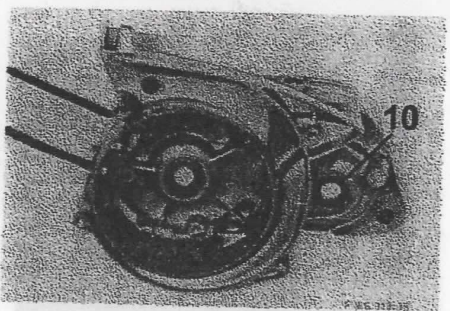
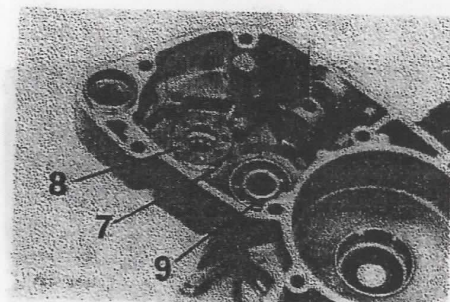
Zwischenraum zwischen Feder und Gehäusebohrung mit Heisslagerfett füllen.

15 Lagerrollen 4 x 6 mm mit Heisslagerfett einlegen und mit Deckscheibe (8) abdecken.

Lager nach dem Erkalten der Gehäusehälfte nachpressen.

Lager-Vorgelegewelle

Rillenkugellager (9) bis Anschlag einpressen.



Démontage du vilebrequin

Au cas où le vilebrequin (1) ne pourraient pas être sorti du roulement (3) par de légers coups de marteau en caoutchouc, chauffer légèrement le boîtier côté aimant.

Sortir le roulement (3) et les joints d'arbre (2, 4) du boîtier chauffé à 70°-80° par de légers coups de marteau en caoutchouc sur le boîtier.

Enlever le circlip (5) et le roulement (6) par de légers coups de marteau en caoutchouc sur le boîtier.

Montage de vilebrequin

Dans les demi-parties encore chaudes:

Presser le roulement (6) jusqu'à la butée, monter le circlip (5), et presser le joint d'arbre (4) avec la lèvre à fleur contre le roulement. Presser sur le côté d'allumage le joint à 2 lèvres (2) avec le côté de l'enveloppe en acier ouvert à fleur contre la surface intérieure de l'alésage (le joint se trouve à 2 mm du bord extérieur de l'alésage).

Puis presser le roulement (3) jusqu'à la butée.

Remarque: Le vilebrequin n'est pas compensé axialement et a de chaque côté un ajustement bloqué léger.

Palier-arbre de transmission

Enfoncer la gamiture (1 Bourrage et 1 Rondelle 1 mm) jusqu'à la butée et remplir la cavité entre le bourrage et l'alésage avec de la graisse pour paliers chaud (Ressort du bourrage dans le demi-carter en extérieur). Presser la bague extérieure du roulement à rouleaux cylindriques (7) jusqu'à la butée.

Mettre en place 15 rouleaux de palier 4 x 6 mm avec de la graisse pour paliers chauds et recouvrir d'une rondelle de recouvrement (8).

Ressermer le palier après refroidissement du demi-carter.

Palier-arbre secondaire

Enfoncer sous pression le roulement rainuré à billes (9) jusqu'à la butée.

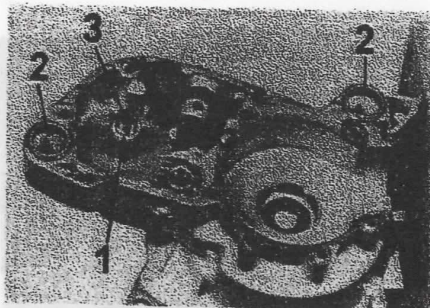
ZUSAMMENBAU DES MOTORS

Einbau der Hauptwelle

Scheibe 3 mm dick aufstecken und Hauptwelle (3) einsetzen.

Beide Passbuchsen (2) einsetzen und Dichtung auflegen.

Gehäusehälfte-Kupplungsseite vorübergehend aufsetzen und mit 4 Zylinderschrauben M6 über Kreuz festziehen.



Ausmessen des Axialspiels der Hauptwelle

Zulässiges Axialspiel 0,1 mm

Vor dem Aufsetzen der Messplatte (4) (Best.-Nr. A2302), Stellschraube (6) zurückschrauben.

Messplatte aufsetzen und mit gerändelter Mutter (5) festschrauben.

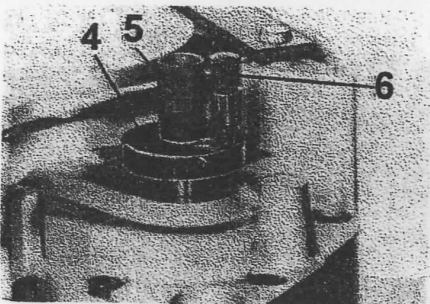
Messplatte mit Welle auf das Gehäuse drücken und Stellschraube (6) bis zum fühlbaren Anschlag eindrehen.

Messplatte mit Welle vom Gehäuse abdrücken und Stellschraube unter gleichzeitigem Ablesen der Skalenstriche erneut bis zum fühlbaren Anschlag eindrehen.

Das Resultat der abgelesenen Skalenstriche = Axialspiel der Welle (1 Teilstrich = 0,1 mm).

Gehäusehälfte-Kupplungsseite abschrauben, Dichtung abnehmen, auf Passbuchsen achten.

Axialspiel durch Ausgleichsscheiben (1) ausgleichen.



MONTAGE DU MOTEUR

Montage de l'arbre primaire

Emboîter la rondelle épaisse de 1 mm et mettre en place l'arbre primaire (3).

Mettre en place les 2 douilles d'ajustage (2) et mettre en place le joint.

Mettre provisoirement en place le demi-carter côté embrayage et le serrer diagonalement au moyen de 4 vis à tête cylindrique M6.

Mesure du jeu axial de l'arbre primaire

Jeu axial admissible 0,1 mm

Avant la mise en place de la plaquette de mesure (4) (no de code A2302) dévisser un peu la vis de réglage (6).

Mettre en place la plaquette de mesure et la fixer à l'aide de l'écrou moleté (5).

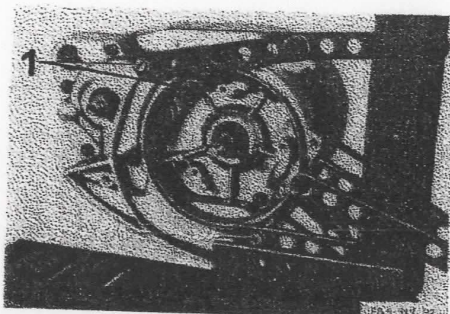
Enfoncer la plaquette de mesure avec l'arbre sur le carter et serrer la vis de réglage (6) jusqu'à ce que l'on sente nettement une butée.

Chasser la plaquette de mesure avec l'arbre de carter et visser à nouveau la vis de réglage jusqu'à ce que l'on sente nettement une butée et lire simultanément les traits de l'échelle.

Le résultat des traits lus sur l'échelle = jeu axial de l'arbre, (1 trait = 0,1 mm).

Dévisser le demi-carter, côté embrayage, déposer le joint, faire attention aux douilles d'ajustage.

Compenser le jeu axial à l'aide de rondelles de compensation (1)



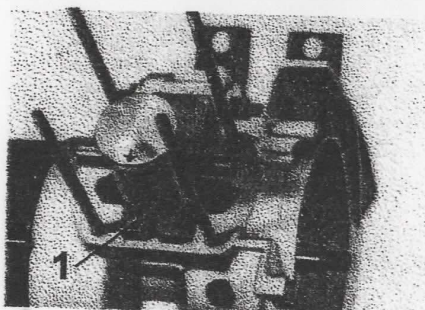
Motorblock zusammenbauen

Gehäusehälfte-Kupplungsseite aufstecken und mit 9 Zylinderschrauben M6x42 festschrauben.

Zylinderschraube (1) mit Dichtring einsetzen.

Anzugsmoment 8... 10 Nm (0,8... 1 kpm)

Axialspiel der Hauptwelle überprüfen.



Zylinder und Zylinderkopf

Zylinderflanschdichtung mit der graphitierten Seite zum Gehäuse auflegen.

Nadellager eingeölt in das Pleuelauge einsetzen.
Kolben (Pfeil zum Auslass) mit Fixierbolzen auf das Pleuel setzen, selbstgefertigte Holzgabel (1) verwenden.

Kolbenbolzen einschieben (Schiebesitz, wenn nötig Kolben erwärmen) und beide Drahtsprengringe einsetzen.

Zylinder dünn eingeölt aufstecken.

Anmerkung:

Bei neuem Zylinder mit Kolben muss der gestempelte Buchstabe (B, C oder D) auf dem Kolbenboden und auf der Planfläche des Zylinders (Auflage Zylinderkopf) gleich sein. Nur Kolben und Zylinder mit gleicher Bezeichnung zusammenbauen.

1 Zylinderkopfdichtung aufstecken.

Zylinderkopf aufsetzen und mit 4 Muttern M6 und Scheiben über Kreuz festschrauben.

Anzugsmoment 10... 12 Nm (1,0... 1,2 kpm)

Montage du bloc moteur

Emboîter le demi-carter côté embrayage et le serrer avec 9 vis à tête cylindrique M6x42.

Mettre en place la vis à tête cylindrique (1) avec la bague d'étanchéité.

Couple de serrage 8.. 10 Nm (0,8... 1 kgf.m)

Vérifier le jeu axial de l'arbre de transmission et du vilebrequin.

Cylindre et culasse

Poser le joint de l'embase de cylindre, côté graphité en regard du carter.

Introduire le roulement à aiguilles huilé dans oeil de bielle.
Présenter le piston (flèche vers l'échappement) à l'aide d'un faux-axe de piston, sur la bielle; utiliser une planchette en bois fendue (1) confectionnée soi-même.

Insérer l'axe de piston (ajustement glissant, en cas de besoin chauffer le piston), installer les deux circlips.

Monter le cylindre légèrement huilé.

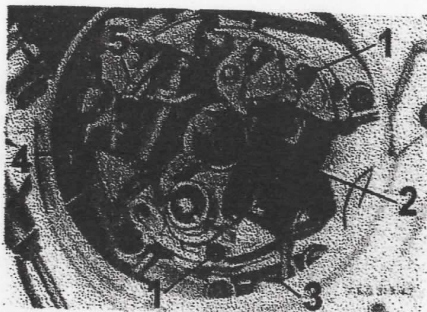
Note:

En utilisant un cylindre neuf avec piston, les lettres (B, C ou D) frappées sur la tête de piston et sur la face plane du cylindre (plan de joint de la culasse) doivent être identiques.
N'apparier que des pistons et cylindres présentant la même désignation.

Mettre en place 1 joint de culasse.

Poser la culasse et la serrer en croix par 4 écrous M6 avec rondelles.

Couple de serrage 10... 12 Nm (1,0... 1,2 kgf.m).



BOSCH-Magnetzünd-Generator

Kegel der Kurbelwelle und des Polrades entfetten (mit Tri oder reinem Benzin).

Scheibenfeder (2) in die Kurbelwelle einsetzen.

Gummitülle (3) und (4) in das Gehäuse einsetzen.

Leitungen durchführen und Ankerplatte einsetzen, auf Markierungsstriche (5) achten (nicht verstellbar).

3 Zylinderschrauben mit Kreuzschlitz (1) M4x14 mit Scheiben mit Dichtungsmasse "Diamant" bestreichen und festschrauben.

Anzugsmoment 4...6Nm (0,4...0,6 kpm)

Regenschutzkappe mit etwas BOSCH-Fett Ft 1 v 4 füllen und mit Kerzenstecker auf Zündkabel schrauben.

Polrad aufstecken, auf Scheibenfeder achten, Scheibe einlegen und mit Sechskantmutter M10x1 festschrauben.

Verstellbaren Stimlochschlüssel verwenden.

Anzugsmoment 38...40 Nm (3,8...4 kpm)

Antriebskettenrad

Kettenrad mit der geschliffenen Seite nach unten aufstecken, Spezial-Scheibe auflegen und mit Mutter M12x1 festschrauben.

Hakenschlüssel verwenden.

Anzugsmoment 50...55 Nm (5...5,5 kpm)

Magnéto génératrice BOSCH

Dégraisser les cônes du vilebrequin et de la roue polaire (au Tri ou à l'essence pure)

Poser la clavette (2) dans le vilebrequin.

Insérer le passe-fil en caoutchouc (3) et (4) dans le carter.

Faire passer le câble et mettre en place le socle d'allumage, faire attention aux traits de repères (5), (pas de réglage possible).

Enduire de masse d'étanchéité "Diamant" 3 vis à tête cylindrique cruciformes (1) M4x14 avec les rondelles et serrer ces vis.

Couple de serrage 4...6 Nm (0,4...0,6 kgf.m)

Mettre dans la calotte de protection un peu de graisse BOSCH Ft 1 v 4 et visser le chapeau de bougie sur le câble d'allumage.

Emboîter la roue polaire en faisant attention à la clavette demi-ronde, poser la rondelle et serrer avec l'écrou à six pans M10x1.

Utiliser une clé à ergots réglable

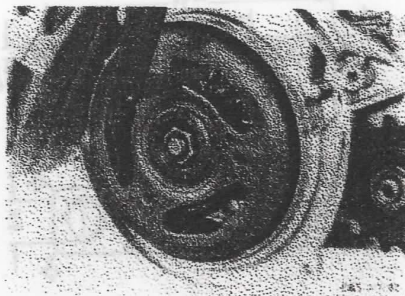
couple de serrage 38...40 nm (3,8...4 kgf.m)

Pignon d'entraînement

Emboîter le pignon avec le côté rectifié tourné vers le bas, mettre en place la rondelle spéciale et serrer avec l'écrou M12x1.

Utiliser la clé à griffe.

Couple de serrage 50...55 Nm (5...5,5 kgf.m)



Zündeinstellung

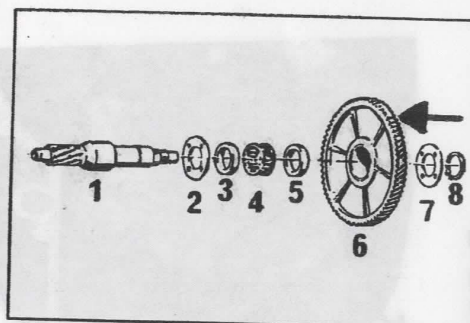
Es ist zu empfehlen, bei jeder Inspektion des Motors den Unterbrecherkontaktabstand zu prüfen, weil davon die Leistung des Motors abhängt. Ebenso Elektrodenabstand der Zündkerze (0,5mm) überprüfen.

Zündzeitpunkt: 3,3 mm (28°30') vor o.T.

Unterbrecherkontaktabstand: 0,4 +/- 0,05 mm

Messwerkzeug: Einstelllehre für Zündzeitpunkt (Nr. A2301)

Weitere Arbeiten zur Zündeinstellung sind nicht nötig.

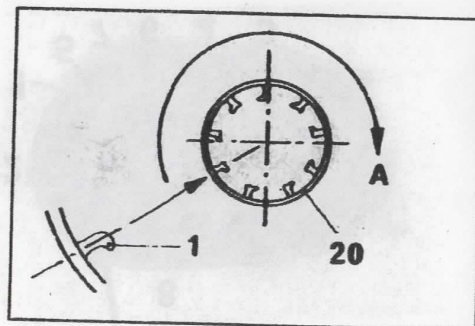


Vorgelegewelle, Zahnrad 1.Gang

Sicherungsring (8) abnehmen, nacheinander Scheibe (7), Zahnrad (6), Lagerring (5), Klemmkörperfreilauf (4), Lagerring (3) und Scheibe (2) abnehmen.

Beim Zusammenbau Teile in umgekehrter Reihenfolge aufstecken. Dabei ist zu beachten, dass der Klemmkörperfreilauf mit den Klemmkörper-Nasen, von oben gesehen (siehe Pfeil), entgegen dem Uhrzeigersinn zeigen (Bild unten).

Bei vorschriftsmässig montiertem Klemmkörperfreilauf muss das mit der flachen Seite voraus aufgesteckte Zahnrad (6) in Pfeilrichtung (Bild unten) drehbar sein.



Réglage de l'allumage

Il est conseillé de vérifier l'écartement des contacts du rupteur lors de chaque inspection du moteur, car le rendement du moteur en dépend.

Vérifier également l'écartement des électrodes de la bougie (0,5 mm).

Point d'allumage: 3,3 mm (28°30') avant le PMH

Ecartement des contacts du rupteur: 0,4 +/- 0,05mm

Outil de mesure: Jauge d'avance (No. A2301)

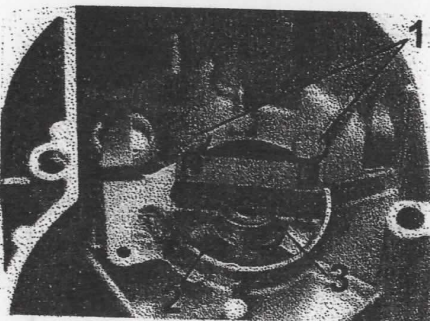
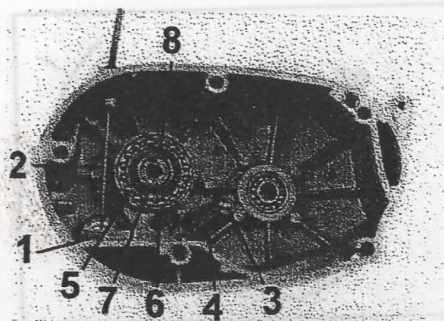
Autres opérations de Travail pour réglage d'allumages ne sont pas nécessaire.

Arbre secondaire, pignon 1ère vitesse

Enlever le circlip (8), retirer l'un après l'autre le rondelle (7), le pignon (6), l'anneau du roulement (5), le boîtier de blocage de la roue libre (4), l'anneau de roulement (3) et la rondelle (2).

Lors du montage, replacer les pièces en sens inverse. Faire attention que le boîtier de blocage de la roue libre ait les taquets dans le sens inverse des aiguille de montre, vu du dessus (voir flèche, figure du bas).

Le pignon (6) enfilé avec la face plane en avant doit pouvoir être tourné dans le sens de la flèche (figure du bas) lors d'un montage conforme du boîtier de blocage de la roue libre.



Auswechseln der Lager in Deckel Kupplungsseite Ausbau

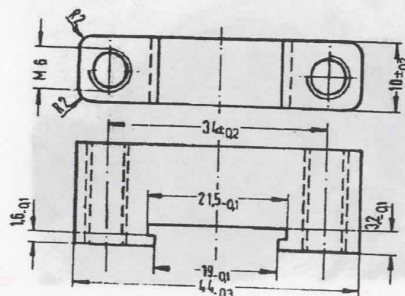
Hebel (1) der Kurvenschale mit Schraubendreher anheben, Zugseil (2) aushängen und herausziehen. Feder (4) an Kerbnagel (3) aushängen und herausnehmen.

Kugelhalter (5) und Anlaufscheibe mit einem Schraubendreher von Kurvenschale (6) abdrücken.

Ende der Druckfeder (7) mit einem Schraubendreher über den Rand der Buchse (8) anheben und herausdrehen.

Büchse (3) mit selbstgefertigter Abziehleiste (Bild unten), durch wechselseitiges Eindrehen von 2 Schrauben (1) M6x35, abziehen.

Kurvenschale (2) herausnehmen.



Nebenstehendes Bild dient zur Selbstanfertigung der Abziehleiste.

Sie wird nicht von AMSLER & CO. AG geliefert.

Remplacement des roulements dans le couvercle côté embrayage

Démontage

Soulever le levier (1) de la valve à came à l'aide d'un tournevis, sortir le câble (2) et le tirer. Sortir le ressort (4) du clou cannelé (3) et l'enlever.

Pousser la cage à billes (5) et le disque de démarrage à l'aide d'un tournevis hors de la valve à came (6).

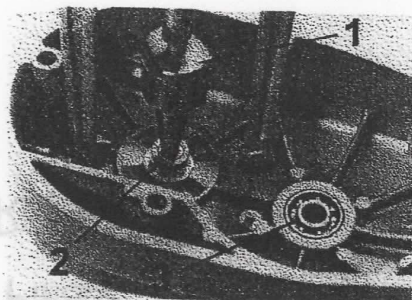
Soulever le bout de ressort (7) au-dessus du bord de la douille (8) à l'aide d'un tournevis et le dévisser.

Sortir la douille (3) à l'aide d'un arrache-douille fabriqué soi-même (figure du bas) en tournant alternativement 2 vis (1) M6x35.

Sortir la valve à came (2).

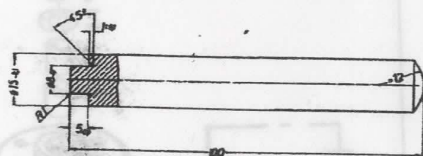
La figure de gauche sert à la fabrication de l'arrache-douille.

Il n'est pas livrable chez AMSLER & CIE. S.A.



Nadelhülse (2) mit handelsüblichem Abzieher (1) ausziehen.

Gehäusedeckel auf 70...80°C erwärmen und Rillenkugellager (3) durch leichte Schläge mit einem Gummihammer auf den Gehäusedeckel herausnehmen.



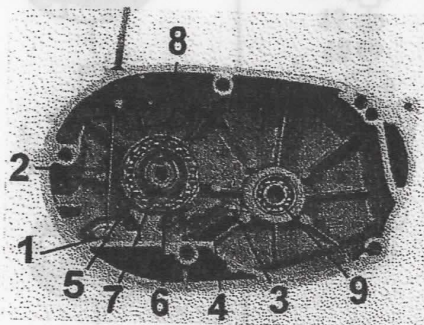
Einbau

Gehäusedeckel auf 70...80°C erwärmen.

Nadelhülse (2) (Bild oben), Aufschrift nach oben, in die Bohrung einsetzen und mit einem selbstgefertigten Stempel bis Anschlag einpressen.

Achtung!

Es muss unbedingt ein Stempel mit den angegebenen Massen verwendet werden, damit die Nadelhülse beim Einpressen nicht beschädigt wird.



Rillenkugellager (9) einsetzen und nach Erkalten des Gehäusedeckels nachpressen.

Kurvenschale (2) einlegen.

Büchse (8) auf 70...80°C erwärmen und mit einem geeigneten Stempel bis zum Anschlag aufpressen.

Auf Zentrierung der Kurvenschale (2) achten. Druckfeder (7) über die Büchse (8) drehen, Anlaufscheibe und Kugelhalter (5) in die Kurvenschale drücken.

Zugfeder (4) in die Kurvenschale und am Kerbnagel (3) einhängen.

Hebel (1) der Kurvenschale mit Schraubendreher anheben und Zugseil einhängen.

Retirer la douille d'aiguille (2) à l'aide d'un arrache-pignon du marché (1).

Chauffer le couvercle du boîtier à 70°-80° et retirer le palier (3) par de légers coups de marteau en caoutchouc sur le couvercle.

Montage

Chauffer le couvercle du boîtier à 70°-80°.

Enfiler dans l'alésage la douille d'aiguille (2) (figure du haut), lettre contre le haut, et presser jusqu'à la butée à l'aide d'un poinçon confectionné soi-même.

Attention!

Il faut que le poinçon ait absolument les dimensions indiquées pour ne pas abîmer la douille d'aiguille.

Monter le roulement (9) et le presser après le refroidissement du couvercle.

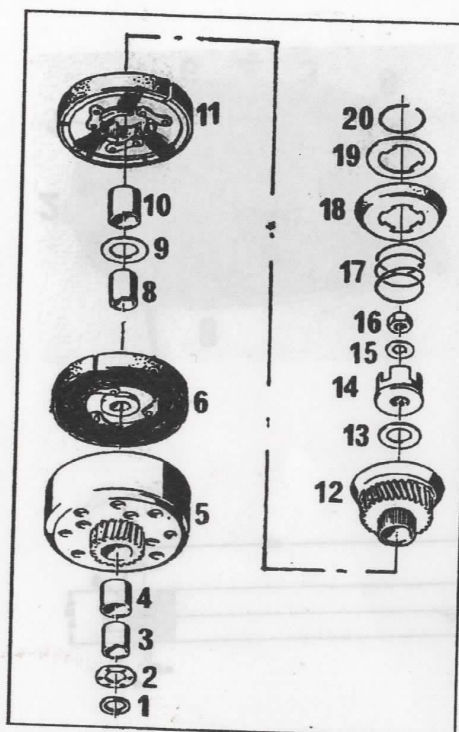
Monter la valve à came (2).

Chauffer la douille (8) à 70°-80° et la presser jusqu'à la butée à l'aide d'un poinçon adéquat.

Faire attention au centrage de la valve à came (2). Visser le ressort (7) sur la douille (8), presser le disque de démarrage et la cage à billes (5) dans la valve à came.

Monter le ressort (4) dans la valve à came et fixer le ressort sur le clou cannelé (3).

Soulever le levier (1) de la valve à came avec un tournevis et fixer le câble de traction.



Plaque intérieur (6)
 Rivet 3x interi (11)

Fliehkraftkupplung, Zsb. Vorgelegewelle und Dekel-Kupplungsseite

Zusammenbau

Vormontierte Vorgelegewelle in das Lager einsetzen.

Scheibe (1), Scheibe (2) mit Ansenkung nach unten auflegen, kurze Stahl- und Bronzebüchse (3 und 4) und Kupplungskorb (5) aufstecken.

Fliehkraftkupplung (6) 1. Gang mit weissem Punkt nach oben aufstecken.

Stahlbüchse (8) aufstecken, Scheibe (9) (1 mm dick) aufsetzen.

Bronzebüchse (10) aufstecken und Fliehkraftkupplung (11) 2. Gang mit dem grünen Punkt nach unten auflegen.

Scheibenfeder in Vorgelegewelle einsetzen, Festrad auf Vorgelegewelle aufstecken und mit Federscheibe und Mutter festschrauben.

Anzugsmoment: 40...45 Nm (4...4,5 kpm)

Losrad (12) mit der Korbverzahnung in die Fliehkraftkupplung 2. Gang einsetzen.

Scheibe (13) auflegen, Mitnehmer (14) aufstecken und mit Federscheibe (15) und Mutter (16) festschrauben.

Anzugsmoment: 28...30 Nm (2,9...3,1 kpm)

Anmerkung: Nach dem Festschrauben darauf achten, dass sich Kupplungskorb (5) und Losrad (12) leicht drehen lassen.

Druckfeder (17), Mitnehmerscheibe (18), Profilscheibe (19) und Sprengring (20) einsetzen.

Achtung:

Sollte die Mitnehmerscheibe (18) (Starterkupplung) während des Startvorganges durchrutschen, ist eine weitere Profilscheibe (19) aufzulegen.

Embrayage centrifuge, montage de l'arbre secondaire et du couvercle côté embrayage

Montage

Monter l'arbre secondaire pré-assemblé dans le roulement.

Poser le disque (1), le disque (2) avec le chanfrein contre le bas, enfiler les douilles courtes en acier et en bronze (3 et 4) et le boîtier de l'embrayage (5).

Enfiler l'embrayage centrifuge (6) de la 1ère vitesse avec le point blanc contre le haut.

Enfiler la douille en acier (8), le disque (9) (1 mm épaisseur).

Enfiler la douille en bronze (10) et l'embrayage centrifuge (11) 2ème vitesse avec le point vert contre le bas.

Monter les rondelles élastiques sur l'arbre secondaire, enfiler la roue fixe sur l'arbre secondaire et visser avec la rondelle élastique et l'écrou.

Moment de serrage: 40...45 Nm (4...4,5 kpm)

Monter la roue libre (12) avec denture à cannelure dans l'embrayage centrifuge de la 2ème vitesse.

Monter le disque (13), enfiler l'entraîneur (14) et visser avec la rondelle élastique (15) et l'écrou (16)

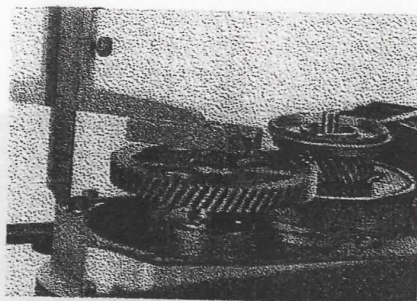
Moment de serrage: 28...30 Nm (2,9...3,1 kpm)

Remarque: Faire attention, après serrage, que le boîtier d'embrayage (5) et la roue libre (12) puissent être tournés facilement.

Monter le ressort (17), le disque d'entraînement (18), le disque profilé (19) et le circlip (20).

Attention:

Au cas où le disque d'entraînement (18) (accouplement de démarrage) glisserait lors du démarrage, il faut monter un disque profilé (19) supplémentaire.



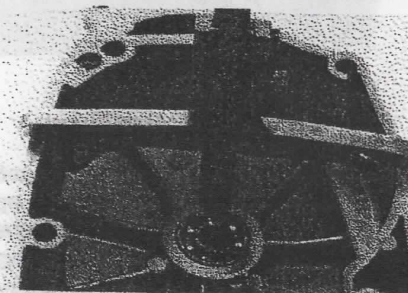
Ausmessen des Axialspieles der Vorgelegewelle

Zulässiges Axialspiel 0,1...0,2 mm

Messbrücke (1) (Best.-Nr. A2296) vom Lagerzapfen der Vorgelegewelle anschrauben.

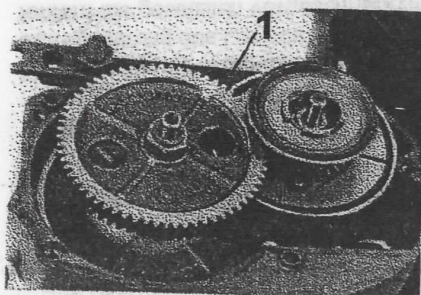
Beispiel:

Mass von Messbrücke auf Gehäuse-dichtfläche (mit Dichtung)	48,0 mm
Dicke der Messbrücke	<u>-10,0 mm</u>
Einbaumass der Vorgelegewelle	38,0 mm



Mass von Deckeldichtfläche auf Lager-Innenring	40,0 mm
Einbaumass der Vorgelegewelle	<u>-38,0 mm</u>
vorhandenes Axialspiel	2,0 mm
zulässiges Axialspiel	<u>-0,1 mm</u>
auszugleichende Differenz	<u>1,9 mm</u>

Durch Ausgleichsscheiben wird die Differenz von 1,9 mm auf der Vorgelegewelle ausgeglichen.



Deckel-Kupplungsseite / Endmontage

Kupplungsdeckel mit Dichtung (1) aufsetzen und mit 5 Zylinderschrauben festschrauben.

400 cm³ Automaticöl (A2070) einfüllen.

Motor in Fahrgestell montieren, Probefahrt und Endkontrolle.

Mesure du jeu axial de l'arbre secondaire

Jeu admissible 0,1...0,2 mm

Visser le pont de mesure (1) (No de code A2296) sur le tourillon de l'arbre secondaire.

Exemple:

Hauteur du pont de mesure à la surface d'étanchéité du boîtier (avec joint)	48,0 mm
Epaisseur du pont de mesure	<u>-10,0 mm</u>
Cote de montage de l'arbre secondaire	38,0 mm

Hauteur de la surface d'étanchéité du couvercle à l'anneau intérieur du palier	40,0 mm
Cote de montage de l'arbre secondaire	<u>-38,0 mm</u>
Jeu axial effectif	2,0 mm
Jeu axial admissible	<u>-0,1 mm</u>
Différence à compenser	<u>1,9 mm</u>

La différence sera compensée avec des bagues de compensation de 1,9 mm sur l'arbre secondaire.

Couvercle côté embrayage / Montage final

Monter le couvercle d'embrayage avec joint (1) et le visser avec 5 vis à tête cylindrique.

Remplir avec 400 cm³ d'huile d'automatique (A2070)

Monter le moteur sur le cadre, essai sur route et contrôle final.

LEERLAUFEINSTELLUNG AM MOTOR

- SACHS 503/AD V CH mit KAT,
 - SACHS 535/1 A V CH mit KAT,
- ohne Abgasmessgerät ist die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nicht gewährleistet.

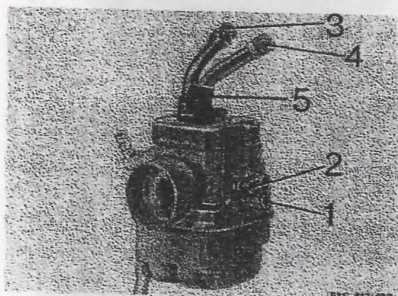
Für die optimale Umsetzung des Abgases im Katalysator ist die magere Eingeregulierung des Leerlaufsystems von grosser Wichtigkeit, da bei Einstellfehlern die gesetzlich vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte nicht eingehalten werden.

Voraussetzung für eine magere Leerlaufeinstellung ist der technisch einwandfreie Zustand des Motors.

Zündung, Unterbrecher, Zündleitung, Zündkerze und Kerzenstecker sind auf einwandfreie Einstellung und Funktion zu prüfen.

Das Ansaugsystem muss sauber, dicht und exakt befestigt sein. Vergaser auf Anschlag geschoben und verdrehsicher festgeschraubt.

Das Kraftstoffzulaufsystem muss freien Durchfluss gewährleisten. Verschmutzte Siebe, Dampfblasen und zu geringe Zulaufhöhe oder ungenügende Tankentlüftung können die Kraftstoffversorgung behindern und zu "Mager"-Störungen führen.



Damit bei normalem Betrieb die Starteinrichtung ausser Funktion ist, Stellschraube (3) so einstellen, dass der Seilzug zwischen Starteinrichtung und Starthebel ein Mindestspiel von 2 mm aufweist.

Bei Nichtbeachten des vorgeschriebenen Mindestspieles von 2 mm, läuft systembedingt bei offenem Kraftstoffhahn Kraftstoff zu, weiter wird während des Fahrbetriebes das Kraftstoff-Luftgemisch unzulässig angereichert, so dass der Katalysator überlastet wird. Für daraus entstehende Motorschäden keine Garantie.

Die Stellschraube (4) so verdrehen, dass die Seilhülle zwischen Vergaser und Gasgriff 1...2 mm Spiel hat. Gummitülle (5) sorgfältig bis Anschlag auf den Vergaserdeckel schieben, damit eine einwandfreie Abdichtung gewährleistet ist.

REGLAGE DU RALENTI SUR LE MOTEUR

- SACHS 503/AD V CH avec KAT,
 - SACHS 535/1 A V CH avec KAT,
- sans appareil à mesurer les gaz d'échappement, le respect des valeurs limite réglementaires n'est pas assuré.

Pour le traitement optimal des gaz dans le catalyseur, le réglage maigre du système de ralenti est d'une importance majeure, car en présence d'erreurs de réglage, les valeurs limite légales du niveau des gaz d'échappement ne sont pas respectées.

La condition pour un réglage de ralenti maigre est que le moteur soit en parfait état technique.

Vérifier le fonctionnement parfait de l'allumage, du rupteur de câble d'allumage, de la bougie et du chapeau de bougie.

Le système d'admission doit être fixé de façon propre, étanche et exacte. Le carburateur doit être emboîté jusqu'à la butée et serré de telle sorte qu'il ne puisse pas être tourné.

Le système d'alimentation doit assurer une libre arrivée d'essence. Des tamis encrassés, des bulles de vapeur et une différence insuffisante entre le niveau d'essence dans le réservoir et le carburateur, ou une désaération insuffisante du réservoir peuvent gêner l'alimentation et donner lieu à des ennuis dus à un mélange trop maigre.

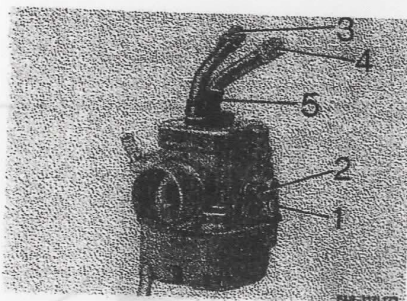
Pour assurer que le dispositif de lancement ne soit pas en prise lors du roulage normal, régler la vis (3) pour qu'il y ait un jeu mini de 2 mm dans la transmission entre le dispositif de lancement et le levier de démarrage.

Le non-respect de ce jeu minimum de 2 mm permettrait toujours l'arrivée d'un surplus d'essence, tant que le robinet d'essence est ouvert, et pendant le roulage le mélange se trouverait enrichi de façon inadmissible, surchargeant le catalyseur. Pas de garantie pour des détériorations de moteur qui en résulteraient.

Régler la vis (4) de façon que la gaine entre le carburateur et la poignée tournante des gaz ait un jeu de 1...2 mm. Glisser le capuchon (5) avec soin jusqu'au contact avec le couvercle du carburateur, afin d'assurer une parfaite étanchéité.

Betriebstemperatur

Das Einstellen des Vergasers wird bei betriebswarmem Motor vorgenommen. Dieser Betriebszustand wird nach ca. 5 bis 10 km bei Höchstgeschwindigkeit erreicht. Bei entsprechender Belastung durch Bergauffahrt ist die Temperatur auch früher erreichbar. Die Zündkerzensitztemperatur muss dabei über 100 Grad und die Kurbelgehäusetemperatur über 50 Grad liegen.



Grundeinstellung bei Beginn der Einstellarbeiten

Leerlauf-Regulierschraube (1) = LRS
 SACHS 503/AD V CH: 1 Umdrehung offen
 SACHS 535/1 A V CH: 1 1/2 Umdrehungen offen
 Leerlaufdrehzahl durch Hineindrehen der Gasschieberanschlagschraube (2) auf ca. 1700U/min einstellen.

Einregulierung

Am betriebswarmem Motor wird nun die LRS (1) soweit hinein- oder herausgedreht, bis der Motor seine höchste Drehzahl bei einwandfreiem Rundlauf erreicht. Diese Einstellung bringt die optimale Gemischbildung, ist aber bei den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten (mit Katalysator) zu fett. Nun wird die LRS 1/2 Umdrehung herausgedreht und damit das Leerlaufsystem abgemagert. Der Leerlauf wird unruhiger werden und die Leerlaufdrehzahl abfallen. Durch drehen der Gasschieberanschlagschraube (2) wird die vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl von

SACHS 503/AD V CH: 1750 +/- 250/min
 SACHS 535/1 A V CH: 1400 +/- 100/min

wieder neu eingestellt.

Anmerkungen:

Es ist möglich, dass beim Zusammentreffen ungünstiger Toleranzen nun der Motor wieder abstirbt. Dann ist es zulässig, die LRS (1) wieder 1/4 Umdrehung hineinzudrehen und die Leerlaufdrehzahl neu einzustellen. Ist damit der Leerlauf weiterhin nicht brauchbar, so kann der Fehler am evtl. undichten Kurbelgehäuse liegen. Die Ursache dafür ist dann zuerst zu beseitigen.

Weiter kann es sein, dass nach extremer Motorbelastung (Kerzensitztemperaturen über 160 Grad) die Leerlaufdrehzahl bei über 2000/min hängen bleibt. Dies ist unangenehm, da nun die Fliehkraftkupplung zu greifen beginnt und im Leerlauf eine zusätzliche Wärmequelle entsteht. Wenn sich die Motortemperaturen wieder normalisiert haben, muss die ursprünglich eingestellte Drehzahl aber wieder erreicht werden.

Température de service

Le réglage du carburateur se fait sur moteur chaud. Il aura atteint sa température normale de fonctionnement après 5 à 10 km à vitesse maxi. La mise à température dans un temps plus court peut aussi être effectuée en montant une côte sous une charge adéquate. La température mesurée au siège de la bougie doit être supérieure à 100 °C et celle du carter de vilebrequin au-dessus de 50 °C.

Réglage de base au commencement des opérations de réglage

Ouvrir la vis de réglage d'air (1)
 1 tour sur le SACHS 503/AD V CH
 1 1/2 tour sur le SACHS 535/1 A V CH
 Régler le ralenti à env. 1700/min en vissant la vis de butée du boisseau (2).

Réglage

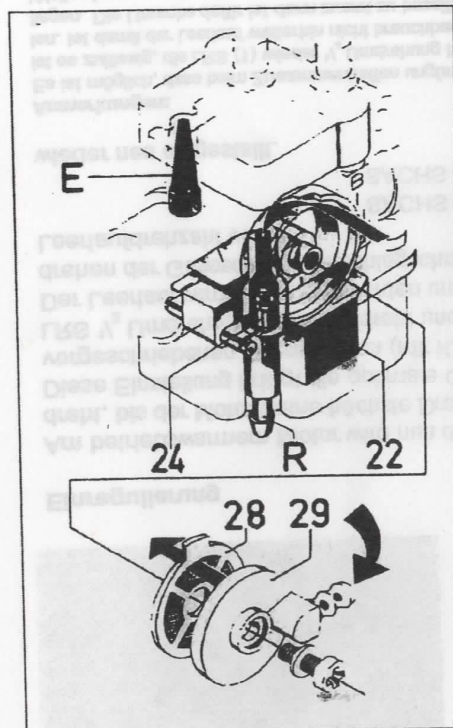
Sur moteur chaud, visser ou dévisser la vis de réglage d'air (1) jusqu'à l'obtention du régime le plus élevé, auquel le moteur tourne encore parfaitement rond. Ce régime donne la meilleure formation de mélange qui est, cependant, trop gras pour les valeurs limite prescrites par la loi (avec catalyseur). Ainsi, dévisser maintenant la vis de réglage d'air 1/2 tour, appauvrissant le système de ralenti. Celui-ci deviendra irrégulier et le nombre des tours au ralenti diminuera. Visser la vis de butée du boisseau (2) pour rétablir le ralenti prescrit de

1750 +/- 250/min sur le SACHS 503/AD V CH
 1400 +/- 100/min sur le SACHS 535/1 A V CH

Annotation:

Il pourrait se produire que le moteur cale de nouveau, à cause d'un concours de tolérances défavorables. Dans un tel cas, il est permis de visser la vis de réglage d'air (1) de nouveau 1/4 de tour et de régler le ralenti à nouveau. Si le ralenti était toujours inutilisable, la faute en pourrait être, éventuellement, au carter de vilebrequin non étanche. Éliminer la cause en premier lieu.

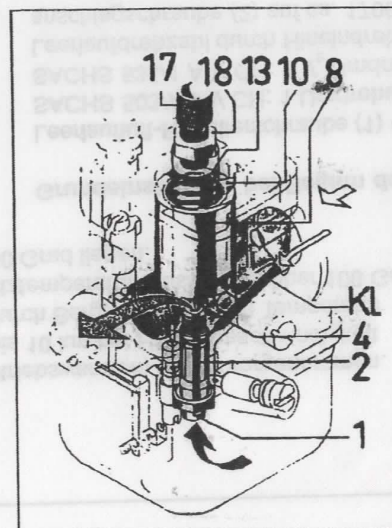
De plus, il pourrait se produire que, après une sollicitation extrême du moteur (température du siège de bougie au-delà 160 °C), le ralenti reste accroché à plus de 2000/min. Ceci est désagréable du fait que l'embrayage centrifuge commence à prendre et qu'une source de chaleur supplémentaire se déclare au ralenti. Sitôt que les températures du moteur se sont normalisées, il tournera de nouveau au ralenti réglé à l'origine.



BING-Einschiebervergaser mit Startschieber

E = Belüftungsbohrung
R = Überlaufrohr
KL = Korrekturluftkanal

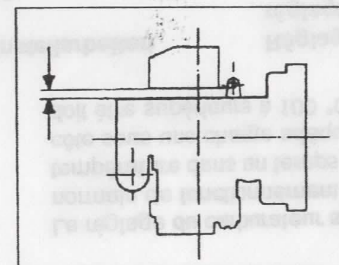
1 = Hauptdüse
2 = Nadeldüse
4 = Düsennadel
8 = Schieber
10 = Führungsstück
13 = Rückholfeder
17 = Stellschraube
18 = Kontermutter
22 = Schwimmer
24 = Schwimmernadel
28 = Kraftstofffilter
29 = Filterdeckel



Carburateur BING à boisseau unique avec dispositif de starter

E = Orifice d'aération
R = Tube de trop plein
KL = Passage d'air de correction

1 = Gicleur principal
2 = Gicleur à aiguille
4 = Aiguille de gicleur
8 = Boisseau
10 = Guidage du boisseau
13 = Ressort de rappel
17 = Vis de réglage
18 = Contre-écrou
22 = Flotteur
24 = Aiguille de flotteur
28 = Filtre à carburant
29 = Couvercle du filtre

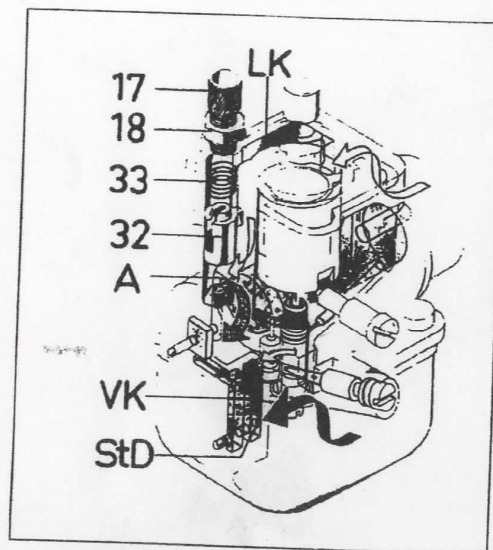


Kraftstoffniveau im Schwimmergehäuse

Der Schwimmer muss parallel zum Vergasergehäuse stehen.
Wenn nötig Schwimmerscharnier nachbiegen.

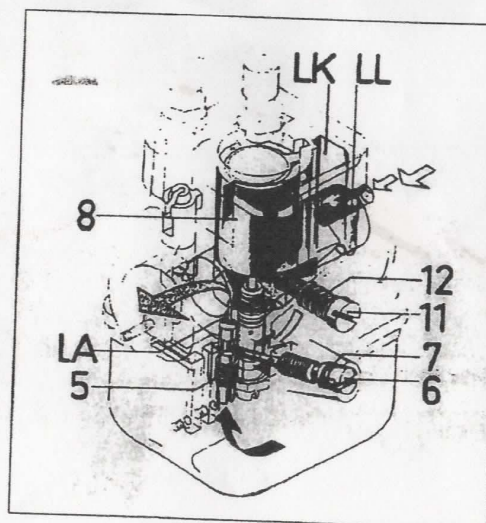
Niveau du carburant dans la cuve du flotteur

Le flotteur doit être parallèle au corps de carburateur.
Si nécessaire, fléchir la languette de charnière.



- LK = Beruhigungskammer
 StD = Startdüse
 VK = Vorkammer
 A = Verbindungsbohrung
 17 = Stellschraube
 18 = Kontermutter
 32 = Startschieber
 33 = Feder

- LK = Chambre d'amortissement
 StD = Gicleur de starter
 VK = Première chambre
 A = Passage de correspondance
 17 = Vis de réglage
 18 = Contre-écrou
 32 = Piston de démarrage
 33 = Ressort



- LK = Beruhigungskammer
 LL = Verbindungsbohrung zur Beruhigungskammer
 LA = Leerlaufaustrittsbohrung
 5 = Leerlaufdüse
 6 = Leerlaufregulierschraube
 7 = Dichtring
 8 = Schieber
 11 = Gasschieberanschlagschraube
 12 = Feder

- LK = Chambre d'amortissement
 LL = Passage de correspondance avec la chambre d'amortissement
 LA = Ouverture de refoulement du gicleur de ralenti
 5 = Gicleur de ralenti
 6 = Vis de réglage d'air
 7 = Rondelle joint
 8 = Boisseau
 11 = Vis de butée du boisseau
 12 = Ressort