



SACHS 50/2 M

Manuel d'Entretien No. 312.2 F/6

Table des matières

Caractéristiques techniques	2
Préparation du moteur	4
Faire le plein	4
Pour lancer le moteur	4
Le démarrage	6
Le changement de vitesses	6
Ralentir	7
Pour descendre les côtes	7
Pour arrêter la machine	7
Arrêter le moteur	8
Pratique de la conduite	8
Rodage	8
Carburant et graissage	9
Moteur	10
Boîte de vitesses	10
Chaîne de la roue arrière	11
Transmission	11
Entretien	12
Filtre à air	12
Carburateur et gicleur	13
Décalaminage	14
Bougie	17
Volant magnétique	17
Réglage de changement de vitesses	20
Réglage de l'embrayage	22
Réglage du carburateur	23
Les moyeux et leur entretien	23
Causes de pannes et leurs remèdes	27

Préparation du moteur

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.

Avant de mettre votre moteur en marche pour la première fois, contrôler cependant les points suivants:

- Le **bouchon de remplissage** sur le carter a été recouvert d'une bague pour le transport. Cette bague doit être enlevée pour libérer les trous d'aération, sinon l'huile carter de la boîte de vitesses risquerait de suinter le long de la tige du levier de changement de vitesses.
- Contrôler le **niveau d'huile carter** (page 10).
- La **cartouche filtrante du filtre du carburateur** doit être trempée dans de l'huile moteur SAE 40 ou 50, puis égouttée. Pour cela, retirer la carcasse du filtre (fig. 4).
- Faire le plein:** mélange 2 temps 1:25. N'utiliser que des huiles de marque SAE 40 ou 50 et de préférence l'huile spéciale SACHS pour mélange.
Exemple de mélange: sur 5 litres d'essence, il faut 200 cc d'huile.

Avant chaque départ, il est utile de vérifier:

- la quantité d'essence dans le réservoir,
 - la pression des pneus,
 - l'efficacité des freins,
 - l'éclairage,
 - la présence de l'outillage,
- cela vous évitera des pertes de temps et des ennuis.

Pour lancer le moteur

Sur moteur froid:

- Ouvrir le robinet.
- Enfoncer pendant 5 à 6 secondes le titillateur du carburateur (ne pas pomper)
- Tourner la poignée tournante des vitesses sur point mort, donc sur «O».
- Ne pas donner de gaz.

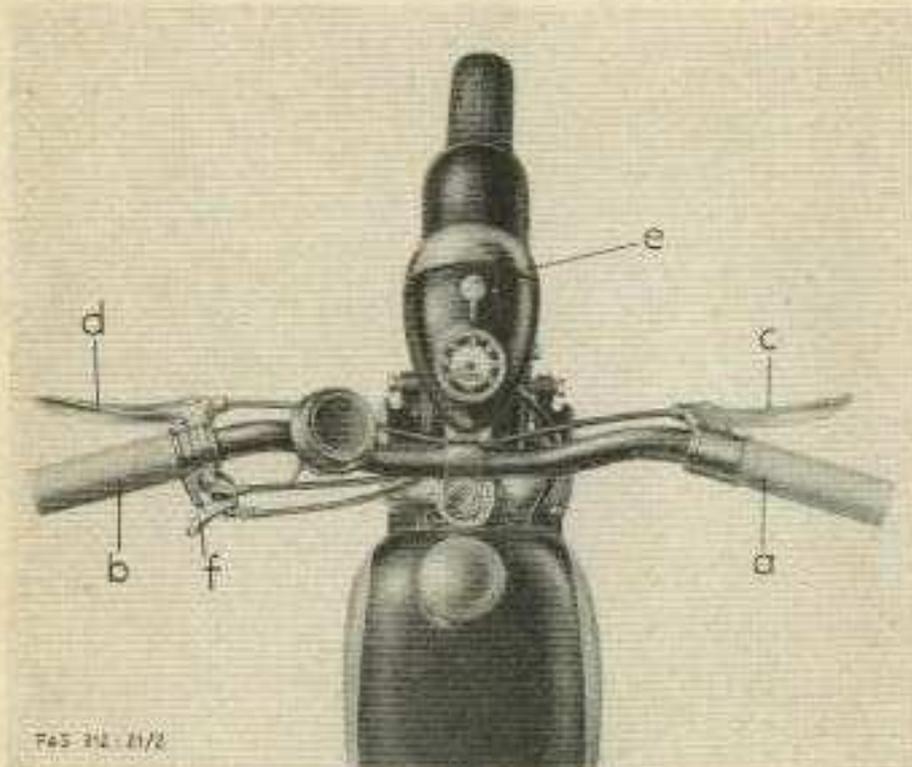


Fig. 1

a = poignée tournante des gaz b = poignée tournante de changement de vitesses c = poignée de frein d = levier d'embrayage
e = interrupteur sur photo f = levier de décompresseur.

- Actionner le starter avec force (sur moteur à kick vers l'arrière, sur moteur à pédales vers l'avant) jusqu'à ce que le moteur prenne (sur machine à pédales, on peut brièvement tirer sur le levier de décompresseur).
- Dès que le moteur prend, donner **très légèrement** un peu de gaz pour ne pas laisser mourir le moteur qui est encore froid. Ne pas donner trop de gaz, il faut éviter les trop hauts régimes au point mort.

Sur moteur chaud:

Procéder comme pour le moteur froid, mais **ne pas titiller**. Si l'on avait titillé par erreur et que de ce fait le moteur ne prenne pas, alors:

fermer le robinet d'essence et tourner la poignée des gaz sur pleins gaz.

Kicker plusieurs fois pour vider le moteur noyé.

Le démarrage

a) avec moteur lancé,

est une affaire d'expérience, mais vous y arriverez facilement en respectant les points suivants:

débrayer (tirer sur le levier d'embrayage),

engrener la première vitesse (tourner la poignée vers l'avant),

laisser aller progressivement la poignée d'embrayage, tout en donnant en même temps un peu de gaz.

Dès que la machine démarre, lâcher complètement le levier d'embrayage et donner plus de gaz.

Ne pas laisser patiner l'embrayage à haut régime du moteur.

b) Moteur arrêté (n'est réalisable que sur machine à pédales).

Sur moteur froid:

ouvrir le robinet,

enfoncer le titillateur du carburateur pendant 5 à 6 secondes,

ne pas donner de gaz,

engrener la première vitesse, (pour cela tirer sur le levier d'embrayage et tourner la poignée tournante vers l'avant jusqu'au repère 1,

maintenir le levier d'embrayage et la poignée tournante de changement de vitesses dans cette position et commencer à pédaler.

Dès que vous avez suffisamment d'élan, laissez aller la poignée d'embrayage progressivement,

tout en continuant à pédaler jusqu'à ce que le moteur prenne. (Tirer brièvement sur le levier de décompresseur).

Dès les premières explosions, donner immédiatement un peu plus de gaz progressivement et continuer à pédaler encore pendant quelques tours.

Si le moteur n'a pas pris après env. 10 mètres, jouer un peu avec la poignée des gaz.

Si le moteur prend mais s'arrête ensuite, enfoncer de nouveau le titillateur.

Le changement de vitesses

permet de choisir le régime le plus favorable pour le moteur, pour n'importe quelle vitesse donnée.

Passez en grande vitesse avant que le moteur n'ait atteint son régime maximum, et revenez en arrière en première avant que le moteur ne commence à cogner.

Manœuvres:

Couper les gaz,

En même temps débrayer,

Passer en vitesse, en tournant la poignée,

Réembrayer progressivement, tout en donnant en même temps du gaz.

Ralentir,

Couper les gaz,

Freiner.

Il faut freiner en même temps avec le frein à main et avec le frein à pied. 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 descendre les côtes:

Dans les descentes, le moteur qui tourne au ralenti, sans gaz, constitue un excellent frein. 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. Si c'est nécessaire, on freine sur les puissants freins SACHS pendant qu'on rend des gaz.

Pour arrêter la machine:

Couper les gaz complètement,

Freiner,

Débrayer,

Revenir au point mort. Pour cela tirer sur le levier d'embrayage, tourner la poignée de changement de vitesses jusqu'au repère «O». Lâcher maintenant la poignée d'embrayage. Même sur machine arrêtée, le moteur continue à tourner

régulièrement au point mort. Toujours revenir au point mort, même pour un arrêt de courte durée (feu rouge aux croisements).

Arrêter le moteur:

Couper les gaz, se mettre au point mort.
Couper l'allumage (bouton coupe-circuit). Pour un arrêt d'une certaine durée, fermer le robinet d'essence.

Pratique de la conduite

Rodage.

Grâce à sa conception et à sa construction robuste votre SACHS 50 n'exige pas de prescriptions spéciales ou de restrictions pour le rodage. Il vous suffit de rouler avec précautions pendant les 500 premiers km. sans exiger trop de votre moteur, et de revenir en première vitesse dès que vous remarquez que le moteur ne tourne plus bien rond.

En vous conformant aux quelques recommandations suivantes, vous pouvez influencer considérablement le rendement et la durée de votre moteur!

1. Ne faites jamais hurler inutilement votre moteur en le poussant à son maximum, ni au point mort, ni dans les différentes vitesses.
2. Le moteur peine lorsqu'il tourne trop lentement, vitesse engrenée. Dans les côtes, il faut revenir à temps en première vitesse, pour permettre au moteur de conserver un régime favorable.
3. N'utilisez que des essences et des huiles de toute première marque (voir plus loin).
4. Conformez-vous aux points d'entretien prescrits (voir pages 12 et suivantes).

Évitez le bruit. Même les dispositifs d'aspiration et d'échappement du moteur SACHS, qui sont très efficaces, ne peuvent pas éviter que le bruit provoqué par votre machine se manifeste plus sensiblement dans les agglomérations, surtout dans les rues étroites, que sur la grand route, en pleine campagne. Le bon conducteur se conduit en gentleman et s'adapte aux circonstances locales, en réduisant sa vitesse en conséquence.

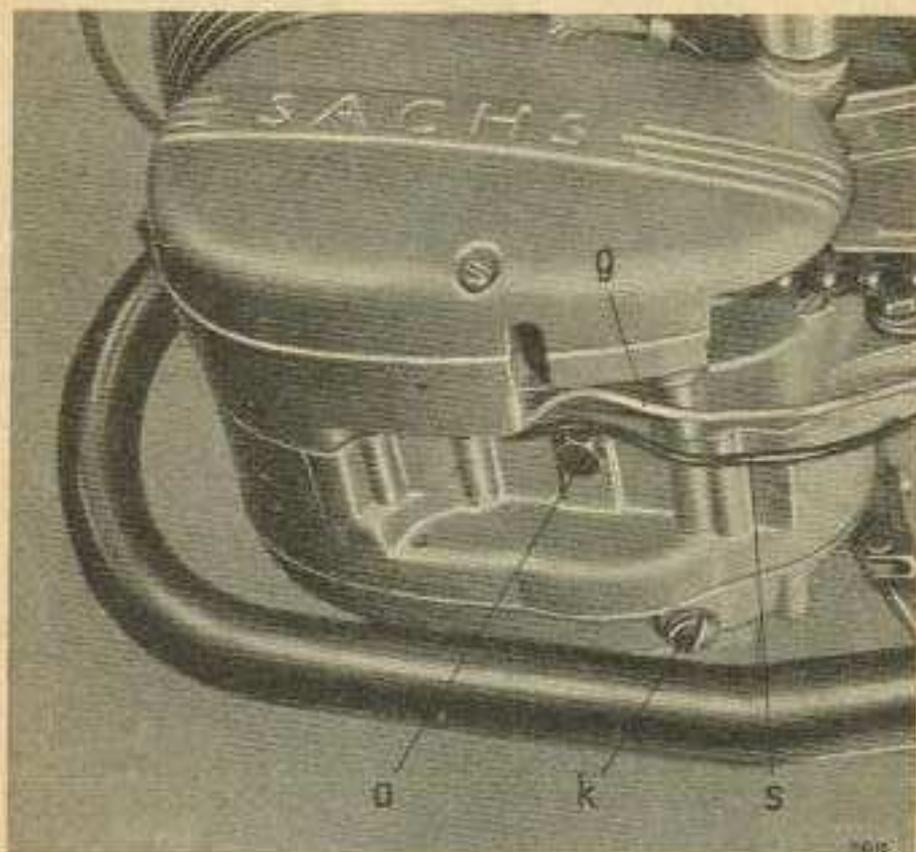


Fig. 2 Graissage de la boîte de vitesses

a = Bouchon de vidange g = Câble lumière
k = Bouchon de contrôle du niveau d'huile s = Câble de coupe-circuit

Carburant et graissage

Le moteur (faces internes du cylindre, roulements de bielle et de vilebrequin) est lubrifié par l'huile de moteur — viscosité SAE 40 ou 50 — ajoutée par mélange à l'essence au réservoir dans la proportion de 1:25.

N'utilisez que des huiles de première marque, et particulièrement l'huile mélange SACHS.

Il est inutile d'ajouter des additifs.

Le carter est déjà garni de ses 200 cc. d'huile carter SACHS à sa sortie d'usine.

Contrôle du niveau d'huile.

A la réception de votre nouvelle machine, puis plus tard tous les 3 mois, ainsi qu'à l'occasion de chaque vidange, vérifiez le niveau d'huile dans le carter; pour cela on fait tourner le moteur pendant 2 à 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). S'il ne s'en écoule pas d'huile, il faut ajouter de l'huile carter SACHS ou une huile carter de marque SAE 80 jusqu'à ce que l'huile apparaisse à la sortie au bouchon de contrôle. Pour le remplissage, dévisser le bouchon de remplissage a (fig. 3).

Vidange.

Il y a lieu de vidanger tous les 10 000 km., mais au moins une fois par an.

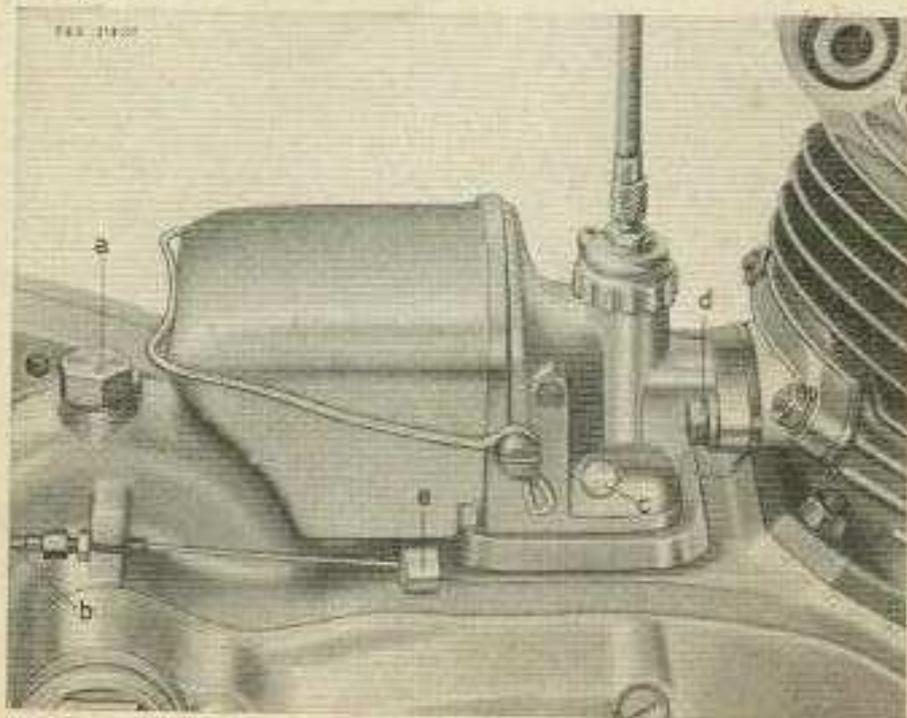


Fig. 3

a = bouchon de remplissage b = transmission des vitesses c = gicleur
d = écrou de la bride e = levier des vitesses

Avant de vidanger, il faut faire tourner le moteur pour qu'il soit **chaud**. Placer la machine comme pour le contrôle du niveau, dévisser le bouchon de vidange a et le vis de contrôle k (fig. 2) et laisser s'écouler la vieille huile, en penchant la machine dans tous les sens pour que l'huile sorte de partout. Revisser ces deux bouchons, et verser l'huile fraîche après avoir retiré le bouchon de remplissage a (fig. 3). Il faut 200 cc. d'huile carter SACHS ou d'huile carter de marque SAE 80.

Attention! Il ne faut en aucun cas mettre trop d'huile dans le carter car cela ferait patiner l'embrayage. Si l'on ignore la quantité d'huile qu'on a versée, il faut procéder au contrôle du niveau comme expliqué plus haut.

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 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 à environ 70°. Dans ce bain, la chaîne est maintenue également en mouvement, de manière que la graisse pénètre 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 la traction de la chaîne.

Transmissions.

Les câbles de transmission du carburateur, de l'embrayage, du changement de vitesses, du frein, du décompresseur 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-Ofix». En même temps, on donne aussi une goutte d'huile aux articulations des poignées d'embrayage et de frein.

Si une transmission d'embrayage ou de changement de vitesses travaillait encore trop dur malgré le graissage, la faire vérifier par un mécanicien qui la remplacera éventuellement.

Entretien

Nettoyage du filtre à air.

Le filtre à air du carburateur doit être nettoyé régulièrement pour en éliminer les poussières et les saletés. Plus l'air est chargé de saletés, plus vite la cartouche filtrante sera bouchée et inefficace.

Le filtre à air du carburateur doit être régulièrement nettoyé si le véhicule est utilisé généralement:

- sur routes asphaltées: tous les 1.000 km.
- sur routes partiellement poussiéreuses: tous les 500 km.
- sur routes généralement poussiéreuses: tous les 200 km.

Si l'on ne prend pas soin de nettoyer la cartouche filtrante à temps, il se produit une usure prématurée des cylindres et du piston ainsi que du vilebrequin. En vue du nettoyage, on soulève l'étrier-ressort ce qui permet de retirer la coiffe avec le filtre. On lave la cartouche filtrante dans l'essence, puis on la souffle à l'air comprimé. On la garnit ensuite d'huile moteur propre, on la laisse égoutter puis on la remonte.

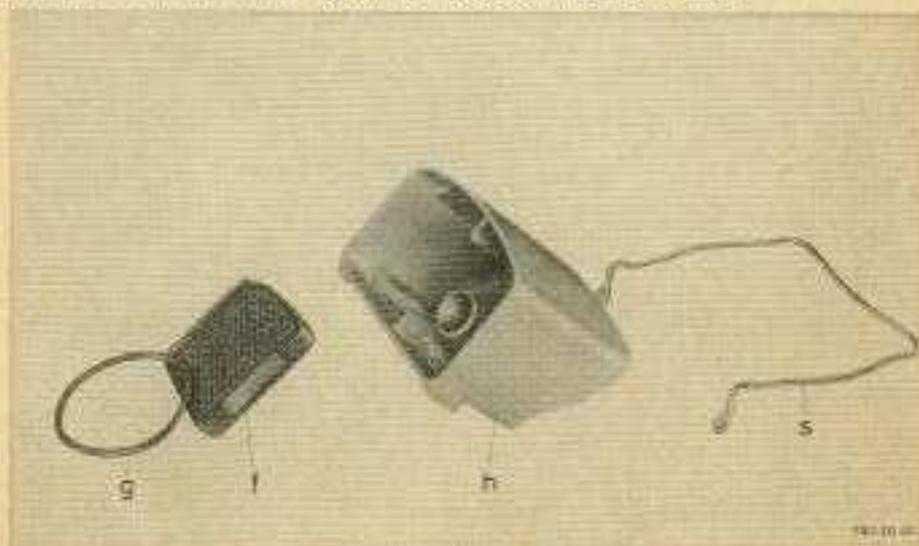


Fig. 4. Filtre à air du carburateur

g = joint caoutchouc f = cartouche filtrante h = carcasse du filtre
s = étrier-ressort

Nettoyage du gicleur.

En même temps que la cartouche filtrante, il faut également nettoyer le gicleur. Pour cela, on dévisse le gicleur c (fig. 3) — le robinet d'essence étant fermé — et on le nettoie en soufflant. On peut également se servir d'un poil de pinceau, mais ne jamais prendre un fil de fer ou une aiguille. En replaçant le gicleur, ne pas visser trop fort pour ne pas le tordre sur ses canaux.

Carburateur.

Tout carburant contient des impuretés, qui se rassemblent dans la chambre du flotteur et dans la vis-bouchon a (fig. 5) du carburateur. Pour ce motif, le carburateur doit aussi être nettoyé (environ tous les 5.000 km.).

Démontage du carburateur.

Fermer le robinet.

Dévisser le couvercle de la chambre de mélange b (fig. 5).

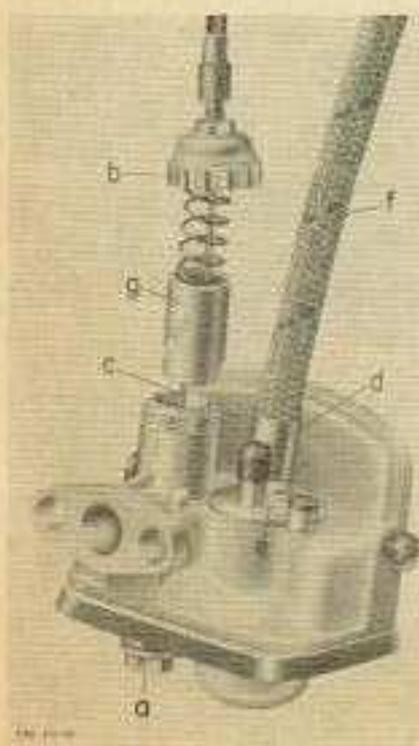


Fig. 5

a = vis-bouchon de la chambre de mélange
b = couvercle de la chambre de mélange avec câble
c = aiguille du gicleur
d = flotteur
e = couvercle de cuve
f = tuyauterie d'essence
g = boisseau

Retirer la tuyauterie d'essence **f** (fig. 5).
Enlever la coiffe du filtre **h** (fig. 4).
Dévisser les écrous de fixation **d** (fig. 3).

Nettoyage du carburateur.

Dévisser le couvercle de cuve **e** (fig. 5).
Retirer le flotteur.
Dévisser la vis-bouchon **a** (fig. 5).
Dévisser le gicleur **c** (fig. 3).
Laver le corps de carburateur et les différentes pièces à l'essence.
Remonter le carburateur.

Lors du remontage du carburateur, ne pas huiler le boisseau **g (fig. 5).**

Nettoyage du robinet, de la tuyauterie d'essence et du réservoir.

Si, à l'occasion du nettoyage du carburateur, il a été constaté la présence d'eau dans la cuve du flotteur, il est indispensable de procéder à un nettoyage complet du réservoir, du robinet et de la tuyauterie. Pour cela, il faut vider complètement le réservoir, le démonter de la machine, en retirer le robinet, il faut ensuite rincer complètement le réservoir et le robinet avec de l'essence propre.

Décalaminage

Dans tout moteur, une partie de l'huile de mélange est brûlée et forme de la calamine qui se dépose aux endroits suivants:

dans la **culasse**
sur la **tête du piston**
dans la **lumière d'échappement**
dans les **lumières et canaux de balayage** (après usage prolongé)
dans le **tuyau d'échappement**
dans le **pot d'échappement**.

L'enlèvement de cette calamine est nécessaire:

- dans la chambre de combustion (culasse et tête de piston), quand le moteur cogne lors d'accélération ou bien en côte, et en outre lorsqu'il continue à tourner après qu'on a coupé l'allumage.
- dans la lumière d'échappement, dans les canaux de balayage, dans le tuyau d'échappement et dans le silen-

cieux, lorsque le moteur ne tire plus convenablement et lorsqu'il a tendance à fonctionner à 4 temps malgré un réglage correct du carburateur.

Décalaminage de la chambre de combustion.

- Enlever la culasse, en gratter la chambre au moyen d'un outil cantonnant (grattoir, tournevis).
La chambre de la culasse peut être grattée à blanc.
- Amener le piston à son point mort haut, enlever **seulement** la grosse croûte brune au moyen d'une brosse métallique. Ne pas gratter la surface noire en-dessous des croûtes brunes, elle protège le piston contre un excès de chaleur et empêche ainsi le piston de gripper.

Décalaminage des canaux.

- Lumière d'échappement.
Enlever la culasse.
Dévisser le tuyau d'échappement.
Amener le piston à son point mort bas.
Au moyen d'un grattoir ou tournevis, gratter toute la calamine de la lumière d'échappement. Les résidus de calamine qui tomberaient sur la tête de piston, sont soufflés vers l'extérieur à travers la lumière d'échappement.
Évitez que des résidus de calamine ne tombent à l'intérieur du carter par les canaux de balayage.
- Canaux de balayage.
Pour les nettoyer, il faut retirer le cylindre (à confier au mécanicien).

Décalaminage du tuyau et du pot d'échappement.

De préférence y faire procéder dans un atelier spécialisé. Enlever le **tuyau d'échappement** et le nettoyer avec une brosse spéciale. Un léger dépôt de calamine n'y a pas grande importance.

Après démontage du **pot d'échappement**, en retirer le silencieux (cartouche) **c** (fig. 6) et le brûler au feu de forge ou au chalumeau en portant le silencieux jusqu'au rouge. De petits coups frappés sur la cartouche feront tomber tous les résidus de calamine brûlés.

Évitez absolument de modifier les ouvertures tant de la cartouche **b** (fig. 7) que de la butée ajourée **e** (fig. 6) car cela modifierait défavorablement le rendement, le bruit d'échappement et la consommation.

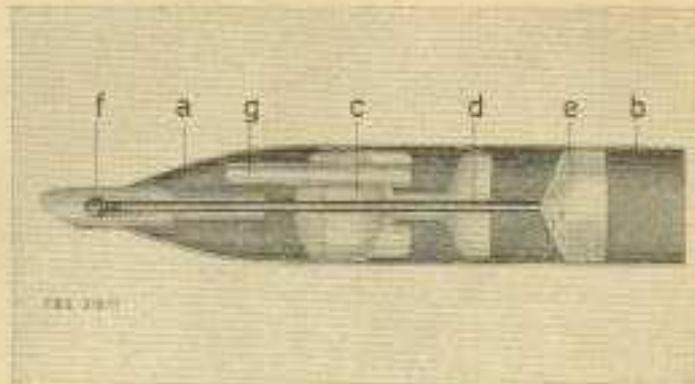


Fig. 6

a = cloche arrière b = corps du pot c = silencieux (cartouche)
 d = tige filetée e = butée ajourée f = écrou g = tube de silencieux

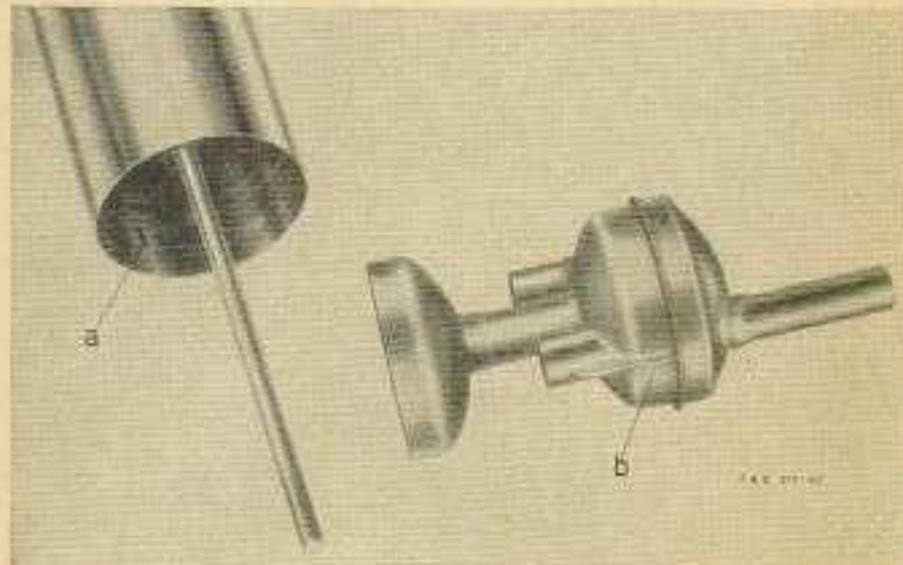


Fig. 7 Silencieux (cartouche)

a = rainure b = ergot prenant dans la rainure a

Le corps du silencieux et la cloche arrière ne doivent être nettoyés qu'à la brosse métallique ou au grattoir.

Il est très important de nettoyer au grattoir ou au tournevis la tige filetée d (fig. 6) et la butée ajourée e (fig. 6). En remontant le pot, veiller à bien remettre en place le cordeau amianté.

Attention.

En remontant le pot sur la machine, la soudure au corps du pot doit toujours être dirigée vers le bas.

Dans cette position, le tube du silencieux g (fig. 6) est placé de telle sorte qu'il évite un encrassement prématuré.

Bougie

Si la bougie doit être remplacée, choisir une bougie du même coefficient thermique (voir page 2). L'écartement des électrodes doit être de 0,4 à 0,5 mm. Si l'écartement est plus grand, le ramener à la cote prescrite en recourbant l'électrode de masse.

Vérification de la bougie.

Après avoir enlevé la bougie, la raccorder au moyen du câble d'allumage et la mettre en contact avec une partie métallique, par exemple la culasse.

Dès qu'on actionne le dispositif de start, il doit se produire entre les électrodes de la bougie une forte étincelle. Des bougies encrassées, ou pontées ou perlées entre les électrodes ne donnent plus aucune étincelle et doivent être nettoyées (morceau de bois dur et brosse métallique).

Entretien du volant magnétique

Environ tous les 5.000 km., enlevez le couvercle de carter côté gauche après avoir dévissé les 3 vis M 6.

Vérification des points de contact.

Au moyen d'un pinceau, laver à l'essence pure, sans huile, les contacts sales ou huileux u (fig. 8) et éliminer l'essence au moyen d'air comprimé. Si les contacts sont oxydés, les nettoyer au moyen du dispositif Bosch EFAW 52 puis les passer à l'essence pure à l'aide d'un pinceau. En règle générale, de petites aspérités ou de petits creux, de même que de légères taches brûlées ne présentent pas d'inconvénient. Une fois les contacts nettoyés ne plus les toucher avec des doigts sales ou graisseux. Si les contacts sont fortement usés, les remplacer.

Contrôle de la rupture.

Ecartement normal: 0,35—0,45 mm. L'écartement des vis plotinées se mesure au moment de la pleine ouverture, cela

veut dire dans le sens de la rotation immédiatement après le point mort «O». Amenez le volant magnétique dans ces environs jusqu'à ce que les contacts soient bien visibles à travers une des fenêtres du volant magnétique et pleinement ouverts. La lamette-jauge de 0,4 mm. d'épaisseur (jauge BOSCH EF 1216 A) doit pouvoir être glissée entre les contacts sans forcer. Procédez au réglage si l'ouverture est trop grande ou trop petite (voir § suivant).

Réglage de l'ouverture des vis platinées.

Décalez la vis de calage *f* (fig. 8) qui fixe le socle de vis platinée, sur le socle d'allumage. En travaillant sur la rainure de réglage *v* (fig. 8), on déplace le socle de vis platinées jusqu'à ce qu'on obtienne l'ouverture exacte pour les contacts. Récalez la vis de calage *b* à bloc et remesurez à nouveau l'ouverture.

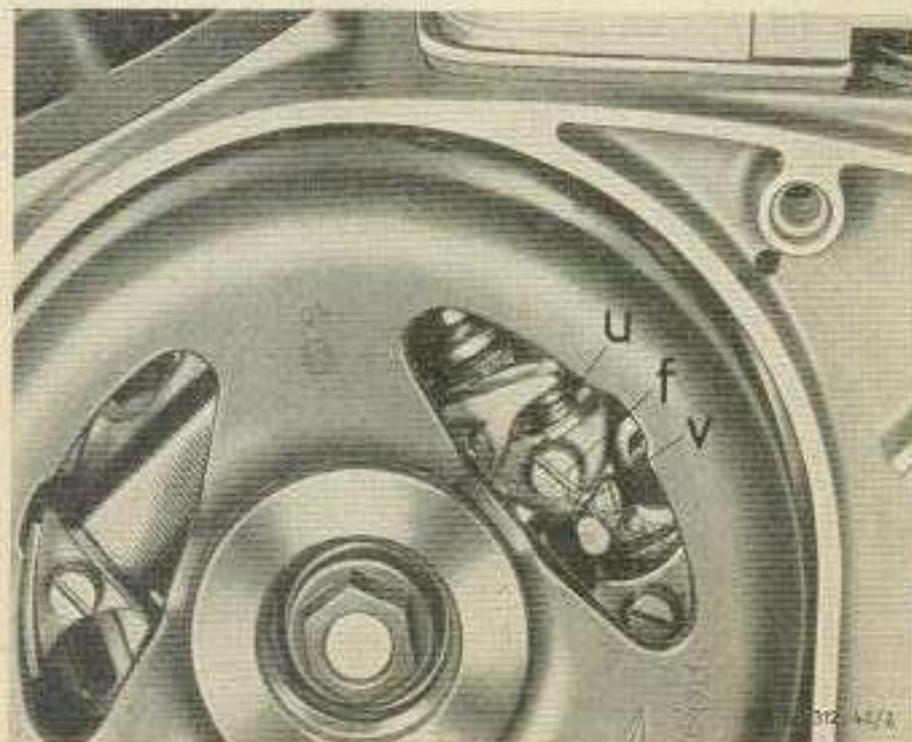


Fig. 8 Réglage de la rupture sur le SACHS 50
u = contacts *f* = vis de calage
v = rainure de réglage de socle des vis platinées

Contrôle du point d'allumage.

(à n'effectuer que par spécialiste).

Le point d'allumage est correct lorsque la marque «M» sur le volant *c* (fig. 9) correspond avec le repère *a* (fig. 9) marqué sur le carter au moment où le rupteur **commence justement à se soulever**. (Doit être bien visible à l'oeil, sinon à contrôler au moyen d'une lamelle-jauge de 0,03 mm. d'épaisseur, bien propre et non huilée, qui se laisse facilement retirer au moment où commence l'ouverture des contacts. Ne pas se servir de papier ou d'une source de courant étrangère — batterie — pour le contrôle des contacts). Un décalage jusqu'à 3 mm. de la marque «M» vis-à-vis du repère du carter au moment de l'ouverture des contacts, est autorisé.

Réglage du point d'allumage.

(à n'effectuer que par un spécialiste).

Sur son pourtour, le volant porte deux marques visibles (fig. 9) qui, au moment où elles correspondent avec le trait de repère *a* (fig. 9) sur le carter signifient:

- «O» position du piston au point mort haut
- «M» position du piston au point d'allumage.

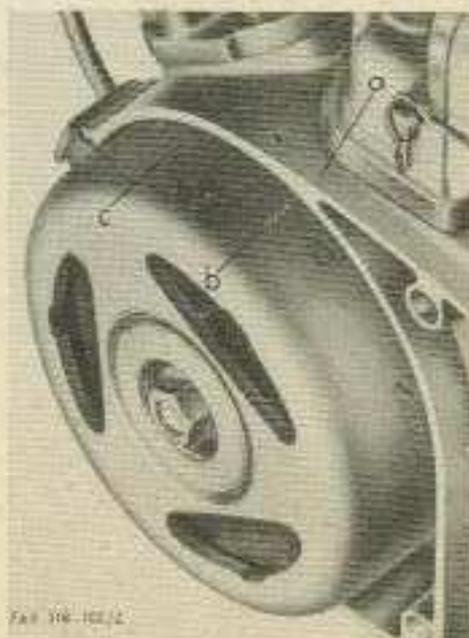


Fig. 9
 Marquage du volant,
 carter démonté
a = repère sur le carter
b = marque «O»
c = marque «M»

Déterminez d'abord si dans le sens de la rotation du volant, la marque "M" apparaît, au moment où le rupteur commence à se soulever, avant (trop d'avance) ou après (trop de retard) la marque sur le carter. On reporte au crayon sur le volant la position du repère du carter au moment de l'amorce de la rupture.

On débloque ensuite les 3 vis qui fixent le support du champ magnétique. Si le moteur a trop d'avance, on fait pivoter tout le socle du champ magnétique d'un rien dans le sens de rotation du moteur et, s'il a trop de retard, dans le sens contraire au sens de rotation.

Contrôlez à nouveau si le point d'allumage est correct (la marque "M" doit correspondre avec le repère sur le carter, au moment où la rupture s'amorce.) Si le réglage n'est pas encore correct, on peut déterminer au moyen de la marque au crayon qu'on a apportée sur le volant si l'on a tourné le socle d'allumage trop, ou trop peu ou dans le sens contraire.

Dès que le réglage correct est obtenu, on recale à bloc les 3 vis du socle d'allumage.

Feutre graisseur du moyeu excentrique.

Tous les 10.000 km., regarnir ce feutre de graisse BOSCH FI 1 U 4. Eviter de graisser les contacts.

Réglage du changement de vitesses.

Le levier de changement de vitesses sur le moteur, c'est-à-dire le petit levier e (fig. 3) au-dessus du carter, à droite, 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 ramener le levier de changement de vitesses dans la position grande vitesse. Même si la transmission est défectueuse, on peut donc toujours continuer à rouler en deuxième 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. C'est à cela que sert la vis-tendeur de la transmission sur le carter à droite. Si l'on a démonté la transmission, il faut

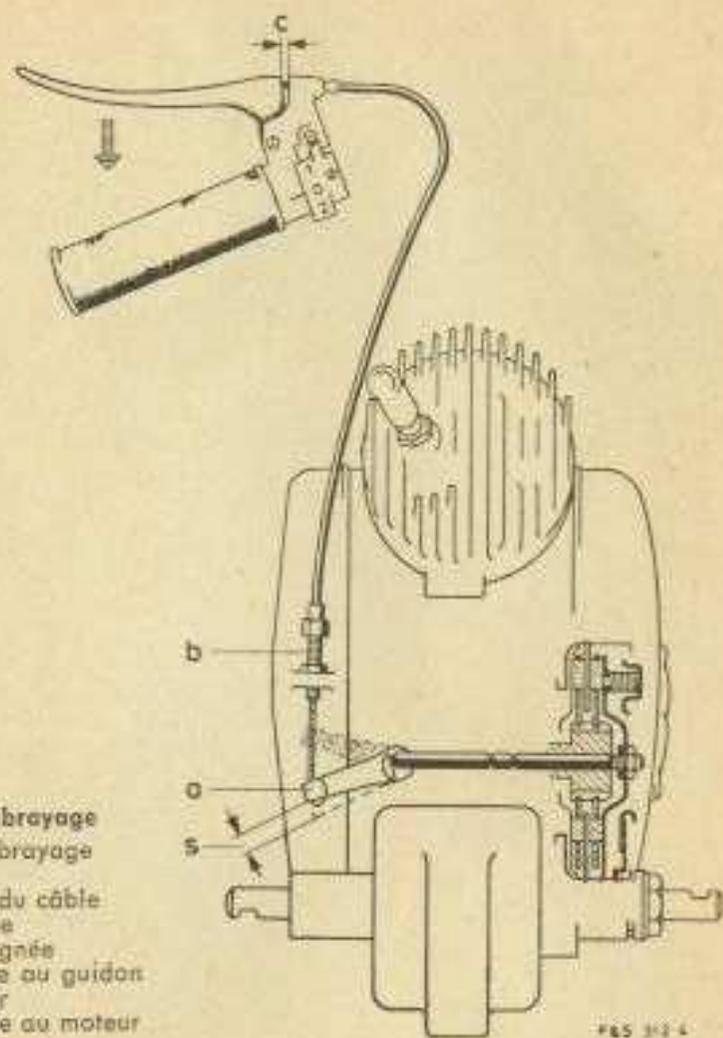


Fig. 10

Réglage de l'embrayage

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

revisser son contre-écrou complètement et visser alors la vis-tendeur le plus loin possible dans son logement sur le carter; ce n'est qu'alors qu'on détermine la longueur de la transmission. Le réglage du changement de vitesses se fait de la façon suivante: engager la 2ème vitesse à la poignée tournante; le levier sur le carter se met automatiquement dans la position 2ème vitesse sous l'action de son ressort. Pour plus de sûreté cependant, on actionne un peu dans les 2 sens la roue arrière pour que la 2ème vitesse soit bien engagée. Après avoir

accroché le câble, on dévisse la vis-tendeur jusqu'à ce qu'il ne reste plus qu'un léger jeu perceptible à la gaine de la transmission. A ce moment, les marques à la poignée tournante correspondent aux positions de la boîte de vitesses.

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 vitesses 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. 10)

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** (fig. 10) de 1 à 3 mm. à la poignée d'embrayage sur le guidon.



Fig. 11
Réglage de l'embrayage

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 **b** 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. On parvient ainsi à la vis intérieure de réglage de l'embrayage, avec son contre-écrou. Après avoir décalé le contre-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 (fig. 11).

Réglage du carburateur (fig. 5).

Le carburateur est correctement réglé au moment où le moteur quitte l'usine, il n'y a donc aucune modification à y entreprendre. Toutefois ne pas oublier de huiler la cartouche filtrante du filtre à air (voir page 12).

Après la période de rodage, il est recommandable de procéder à un nouveau réglage du ralenti, s'il se situe à un régime trop élevé. Ce réglage s'effectue sur moteur bien chaud. Pour cela on travaille sur la vis-tendeur du couvercle **b** (fig. 5) de la chambre de mélange, que l'on règle de telle sorte que le moteur tourne au ralenti le plus lentement possible, tout en tournant bien rond sans à-coups.

Les moyeux et leur entretien

Les moyeux Moped SACHS avec leurs freins fortement calculés de 115 mm \varnothing répondent aux exigences du trafic moderne. Ils assurent, même dans de longues descentes, un freinage efficace, grâce à leurs garnitures spéciales résistant à l'échauffement.

Réglage des roulements.

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, tout en maintenant le cône au moyen d'une deuxième clef, 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.

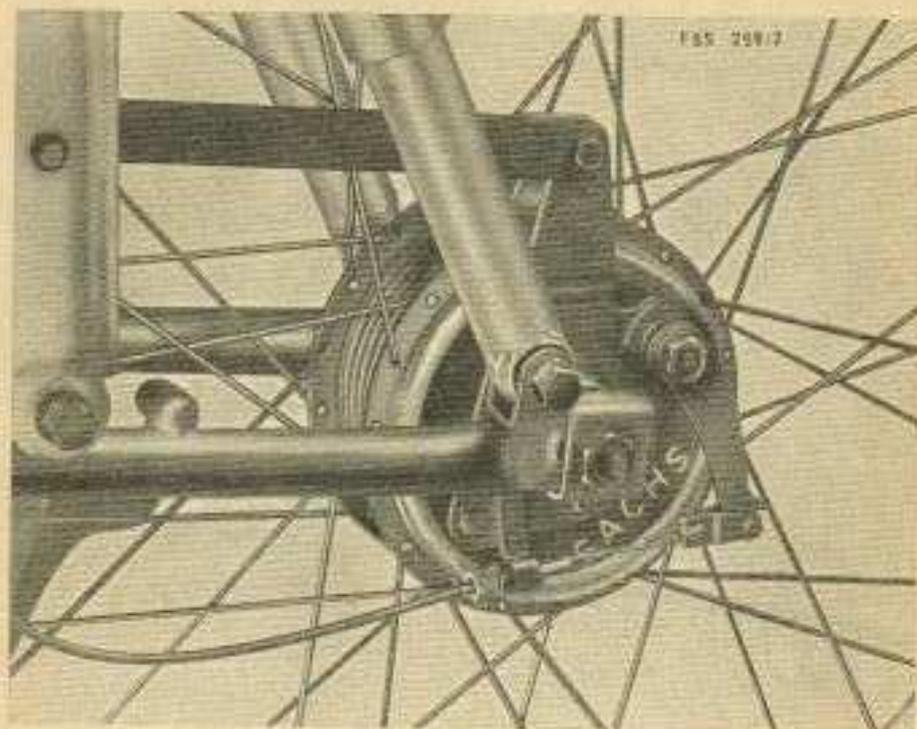


Fig. 12

Réglage de la chaîne.

Le moyeu arrière est du type à broche, de sorte que lorsqu'on retire la roue arrière du cadre, le tambour porte-pignon reste sur la machine avec la chaîne. Pour retendre la chaîne, décaler d'abord l'écrou de broche (clef de 17 mm) et ensuite les deux écrous d'axe (clef de 24 mm) qu'il est toutefois inutile d'enlever. Après réglage des 2 tendeurs de chaîne et contrôle que la roue se trouve bien centrée, rebloquer dans l'ordre inverse les écrous décalés.

Enlèvement et remontage de la roue arrière.

Pour enlever la roue (fig. 13), détacher la tringle de frein **a** du bras de frein **b** — dans les moyeux à commande de frein par câble flexible, la transmission doit en outre être détachée de l'équerre sur le plateau de frein —, enlever l'écrou de broche (clef de 17 mm) et sa rondelle, et retirer la broche. On peut maintenant libérer le bras fixe-plateau **d** — c'est la pièce intermédiaire en alliage léger entre cadre et plateau de

frein — en le poussant vers l'avant. Faire pivoter le plateau de frein pour en amener le bras de frein vers le haut et dégager la roue vers la droite, hors du porte-pignon; ensuite en inclinant le véhicule, la retirer vers l'arrière.

Le remontage s'effectue en sens inverse. Remonter le bras fixe-plateau dans son logement sur le plateau de frein et en même temps dans les griffes du cadre, et passer la broche par le perçage du bras fixe-plateau. La broche ne peut être introduite que du côté du tambour de frein.

Graissage.

Pour les roulements, utiliser de la graisse spéciale de qualité pour roulements. Après 500 à 10.000 km., il est à conseiller de renouveler la graisse. A cet effet, démonter l'axe et la buse-lure de cône sur les moyeux à broche, et nettoyer cônes, cuvettes et billes à l'essence. Lors du remontage, remplir les cuvettes de graisse spéciale pour roulements et y loger les

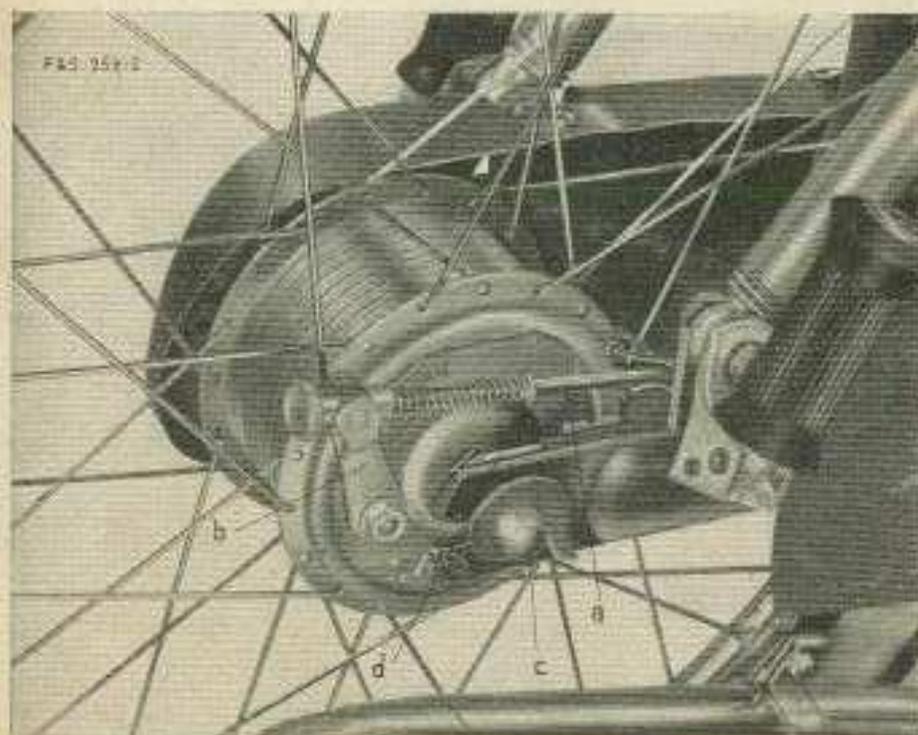


Fig. 13

billes spéciales (qualité moto 12 pièces 9/32" par cuvette). Les billes à l'aspect mat doivent toujours être remplacées, à commander sous No. 0323 062 000. La graisse doit être suffisamment consistante. En replaçant l'axe, respectivement la buselure du cône, et en vissant 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.

Au remontage, se conformer aux prescriptions du chapitre «Réglage des roulements».

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.

Freinage insuffisant — Remèdes.

Régler les transmissions (câble ou tringles), contrôler le fonctionnement des leviers à main ou au pied, des câbles, tringles et leviers de frein. Huiler les articulations, les paliers et le câble.

Remplacer les transmissions croquées ou abîmées. Les garnitures de frein huilées doivent être remplacées. Même un soupçon d'huile diminue l'efficacité des freins. Ne jamais toucher les surfaces de freinage avec des doigts gras.

Remplacement des garnitures.

Pour le remplacement des garnitures, n'utilisez 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 leur remèdes

Le moteur ne part pas.

Causes

Robinet fermé
On n'a pas titillé

Réservoir vide

Gicleur bouché

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

Remèdes

L'ouvrir
Enfoncer le titillateur
pendant 6 secondes

Le remplir

Le retirer et le souffler
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

Rapprocher provisoirement
les électrodes de bougie
à 0,3 mm.

Faire vérifier le dispositif
d'allumage

Le moteur tourne à 4 temps et ne tire pas bien.

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
et lumières du cylindre
bouchés

Gicleur décalé

Remèdes

Titiller très fort, sinon net-
toyer de carburateur

Les remplacer

Le remplacer

Décalaminer cylindre et pot
d'échappement

Le resserrer

Le moteur faiblit et ne tire plus ou s'arrête.

Causes

Réservoir vide
Gicleur bouché
Trou d'air du bouchon de réservoir bouché

Remèdes

Faire le plein
Le nettoyer
Décaler le bouchon ou l'enlever. Rétablir l'aération. Si besoin, forer trous supplémentaires.

Dispositif d'échappement bouché

Décalaminer cylindre et pot d'échappement

Filtre d'air encrassé

Le nettoyer et huiler

Piston gommé (l'huile ne convient pas)

N'utiliser que des huiles de marque SAE 40 ou 50 (l'huile SACHS de préférence)

Arrivée de carburant insuffisante parce que tuyauterie encrassée

Nettoyer tuyauterie, robinet et ses filtres

Le moteur tourne irrégulièrement.

Causes

Câble d'allumage détaché ou abîmé

Remèdes

Le fixer convenablement ou le remplacer

Bougie encrassée, abîmée ou pontée

La remplacer ou la nettoyer

Dispositif d'allumage endommagé

Le faire vérifier par station-service

Consommation trop élevée.

Causes

Réservoir, tuyauterie ou carburateur non étanches

Remèdes

Vérifier tous les joints et mettre en état

Niveau d'essence au carburateur trop haut

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

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

Les remplacer

Le moteur ne tire pas

Causes

Gicleur bouché
Arrivée d'essence insuffisante (tuyauterie encrassée)
Carburateur encrassé

Remèdes

Le nettoyer
Nettoyer la tuyauterie ainsi que le robinet et ses filtres
Nettoyer cuve, gicleur et vis-bouchon de la chambre de mélange

Embrayage patine

Vérifier réglage de l'embrayage et de sa transmission. Si nécessaire remplacer disques trop usés et transmission trop dure

Fortes explosions et retours au carburateur.

Causes

Le moteur reçoit trop peu d'essence

Remèdes

Nettoyer la tuyauterie, le trou d'air du bouchon de réservoir et le carburateur
Utiliser la bougie prescrite, voir page 2

Bougie incandescente, coefficient thermique non correct

La nettoyer ou la remplacer

Bougie pontée aux électrodes ou à l'isolant ou encrassée

Fausses rentrées d'air

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

Eau dans le carburateur

Le nettoyer

Le moteur part, mais s'arrête bientôt.

Causes

Trou d'air du bouchon de réservoir bouché

Remèdes

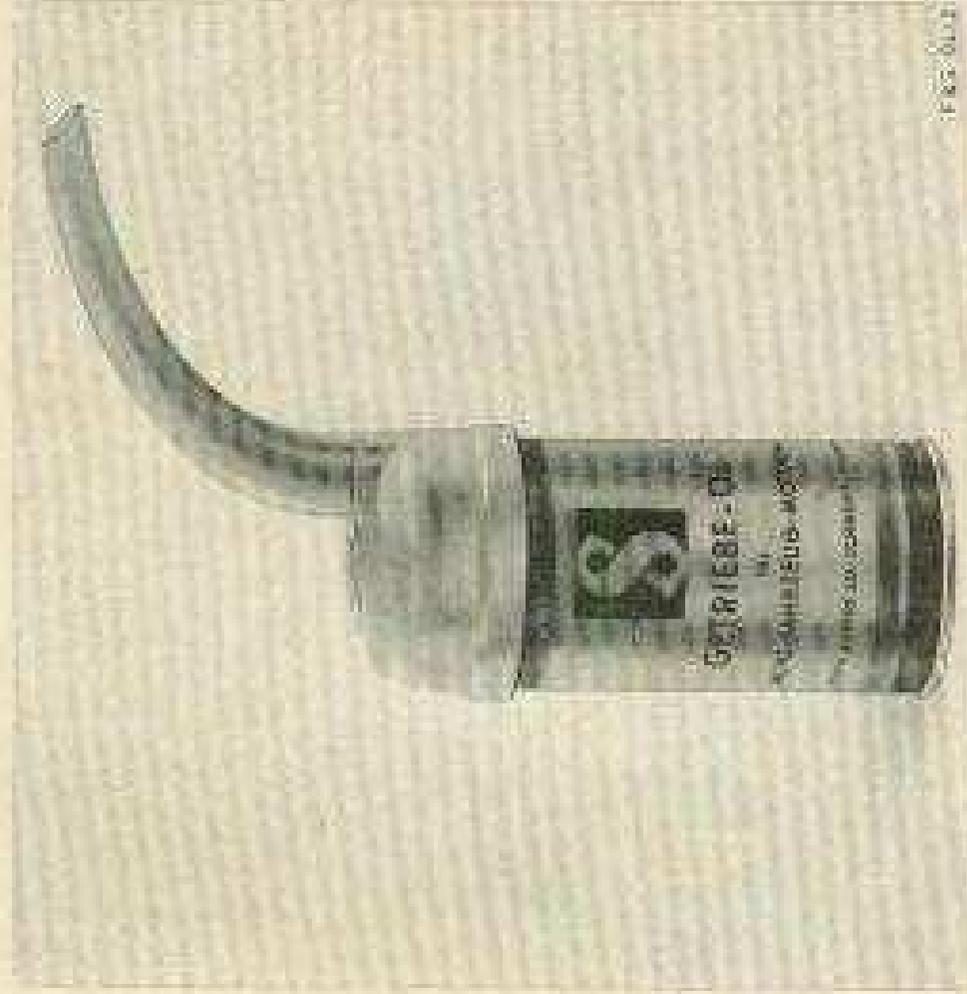
Nettoyer le bouchon et déboucher trous d'air tant à l'extérieur qu'à l'intérieur; si besoin est forer trous supplémentaires

Tuyauterie d'essence bouchée

Nettoyer tuyauterie, robinet et ses filtres.

Electrodes pontées à la bougie

Nettoyer la bougie ou la remplacer



Verseur d'huile en plastic s'adaptant
sur nos bidons d'huile SACHS
(très pratique pour le carter)
(no. 0699 100 000)