



Ook het beste paard...

Goede raadgevingen voor de bezitters van **SACHS-MOTOREN**

SACHS-MOTOREN

worden in de volgende Nederlandse bromfietsen ingebouwd:



CYRUS
FONGERS
GERMAAN
JUNCKER

LOCOMOTIEF
MAGNEET
SIMPLEX
UNION

Ook het beste paard struikelt wel eens

zelfs Uw stalen ros met SACHS-MOTOR

Met de volgende tips en richtlijnen bent U echter weer spoedig in het zadel, of, wat nog beter is, U kunt struikelpartijen voorkomen.

Dit boekje is echter geen instructieboekje, en U moet het instructieboekje er dan ook wel steeds bij houden.



Eerste vereiste!

Laat het gesmeêrd lopen
met **SACHS-OLIE**.

U kunt 1-liter-blikken krijgen met olie SAE 50 voor de mengsmering en bujjes met 200 cc olie SAE 80, precies genoeg voor een carterverversing. Let echter op het SACHS-embleem, opdat U waar voor Uw geld krijgt.

Ernst Sachs, de oprichter van de SACHS-motorenfabriek moet eens tegen zijn mannen gezegd hebben, dat ze motoren moesten maken, die evengoed liepen met schoensmeer in de versnellingsbak als met vet . . . Dat wil natuurlijk niet zeggen, dat U nu meteen maar eens moet proberen, of Uw SACHS ook met schoensmeer loopt; U kunt bij elk tankstation uitstekende smeermiddelen en benzine betrekken. Gebruikt U liever deze voor Uw SACHS-motor en een beetje gezond verstand en „feeling“, dan zult U geen ergernis van Uw motor ondervinden en de spreekwoordelijke „SACHS-betrouwbaarheid“ leren kennen en waarderen. Overigens, het allerbeste voor Uw motor is natuurlijk de speciaal hiervoor samengestelde „SACHS-MOTOR-OLIE“, die elke goede bromfietshandelaar U kan leveren. Om iedere verving uit te sluiten, hebben wij op de linkerbladzijde een plaatje van de echte SACHS-OLIE afgedrukt. Alleen in deze blikken zit SACHS-OLIE!





Vanzelfsprekend kunnen, gelijk bij elke technische apparatuur, ook bij de SACHS-motor, wanneer deze geruime tijd in gebruik is geweest, eens kleine storingen voorkomen. In dit opzicht krijgt U echter waar voor Uw geld, dat U regelmatig voor service- en onderhoudsbeurten aan Uw dealer hebt betaald. Hebt U, wat dit onderhoud betreft, een zuiver geweten, dan hoeft U nauwelijks bang te zijn, onderweg eens te zullen blijven steken. Als zich echter eens een storing voordoet, dan is dat meestal niet het voor de deur van een reparatieplaats, waar de chef-monteur juist met de moersleutel in de hand op klanten staat te wachten. Het is dan ook wel goed, dat U zo'n beetje van wangen weet, wat in zulke gevallen kan worden ondernomen en hoe men zich kan helpen, als een werkplaats eens niet gemakkelijk te bereiken zou zijn.

Het begin van de ergernis zou kunnen wezen, dat de

motor bij wijze van uitzondering eens niet wil starten. Nu kunt U natuurlijk Uw voertuig op de bak zetten en niet zo lang met een verbeterd gezicht de pedalen rondtrappen, tot U in ademnood begint te raken.

Fijn is dat niet bepaald en het getuigt ook niet direct van overgrote deskundigheid. Wanneer n.l. de motor na 10 of hoogstens 20 seconden nog niet aanslaat, dan klopt er ergens iets niet en moet men de zaak nader onderzoeken.

Slaat een motor ondanks herhaald starten niet aan, dan zijn er eigenlijk slechts twee mogelijkheden: of aan de bougie springt geen vonk over, of er komt geen gas in de cilinder. Wanneer we nu eerst maar te weten kunnen komen, welke van deze beide oorzaken Uw SACHS-motor bij het aanslaan hindert, dan wordt het geval al een stuk eenvoudiger.



Beginnen we bij de vonk: bougiekap afnemen en bougie uitschroeven is gauw gebeurd (een bougiesleutel hoeft U niet eerst te kopen, want die wordt bij elke SACHS-motor meegeleverd). Dan wordt de bougiekap weer op de uitgeschroefde bougie gedrukt en deze met de schroefdraad op een geschikte plaats tegen het metaal van de motor gehouden. Draait men nu weer aan de pedalen dan springen tussen de elektroden onderaan de bougie vonken over, d.w.z. die moeten overspringen. Wanneer de bougie vonkt, dan is dat een bijzonder plezierige omstandigheid; het „elektriek“ van de motor, waarvoor de meeste berijders een heilig ontzag hebben, is dan tenminste in orde en de fout behoeft alleen nog maar ergens tussen tank en cilinder te worden gezocht.

Springen aan de bougie echter geen vonken over, dan controleert U eerst, of niet tussen de elektroden, waar

de vonk moet overspringen, een druppeltje olie of een kruimeltje kool hangt, dat verwijderd moet worden. Komt U hier ook niet verder mee, dan probeert U eens of het met de reserve-bougie, die iedere ervaren bromfietser bij zich heeft, beter gaat. Wie geen reserve-bougie heeft, kan, als hij dapper is, ook eens zijn vinger, in plaats van de bougie, in de bougiekap steken en de motor starten. Krijgt hij een flinke elektrische schok, dan is de ontstekingsstroom gegarandeerd aanwezig. Het staat dan vast, dat de fout gezocht moet worden in een vervuilde of defecte bougie. Van zo'n schok houdt echter niet iedereen, hoewel het ongevaarlijk is, en een vinger kan toch geen defecte bougie vervangen, — dus maar liever een reservebougie meenemen.

Wanneer noch aan de bougie, noch aan Uw vinger ook maar iets van ontstekingsstroom blijkt, en U hebt mis-





schien vroeger bij de natuurkundes niet zo heel veel van elektrische aangelegenheden meegekregen, dan wordt het echt wel tijd eens naar een goede reparatie-inrichting te gaan omzien. Wie echter nog wel enig idee van electriciteit heeft, die overlegt nu: de permanente vliegwielmagneet verliest zijn kracht niet zamaar van gisteren op vandaag, aan de bougie is géén stroom, dus ligt de fout tussen bougie en vliegwiél. Daartussen liggen de onderbreker en de ontstekingspoel.

Ontstekingspoelen gaan vandaag de dag nauwelijks meer stuk, doch de onderbreker, of wel de contactpunten zijn aan enige slijtage onderhevig en moeten van tijd tot tijd worden bijgesteld. Wanneer U zich daar nog nooit om bekommerd hebt, wordt het nu werkelijk de hoogste tijd. Hoe men de onderbreker precies moet afstellen, staat glashelder in het instructieboekje

beschreven en het is nu maar te hopen, dat U het bij zich heeft.

Veel eenvoudiger wordt de zaak echter, wanneer U heeft vastgesteld, dat aan de bougie een prachtige vonk overspringt en dus de fout op de weg van de brandstof van tank naar motor moet worden gezocht.

Die stoukoude mop met baard, van dat er geen benzine meer in de tank zit, zullen we nu maar niet meer opwarmen, evenmin als die van de benzinekraan, die men vergat te openen. Het gemakkelijkst is, even de benzineleiding van de carburateur af te schuiven of te Schroeven. Het beetje benzine, dat daarbij wegløopt, daar komt U wel overhaan. U weet nu echter met zekerheid, dat de benzine tot in de carburateur komt! Komt er met geopende kraan geen benzine uit de leiding, dan gaan we verder terug zoeken; onder aan de



benzinekraan zit vaak zo'n klein bakje met een filtertje er in; dat kunt U afkruiven, het verzamelde vuil verwijderen en het filtertje schoonmaken.

Wanneer dan nog steeds geen benzine uit de leiding komt, moet U toch werkelijk eens goed in de tank kijken ... mogelijk heeft een „stille vennoot" de dorst van zijn machine gelest met de inhoud van Uw tank!



Als U zich ervan heeft overtuigd, dat er nog benzine in de tank is, probeert U dan gelijk, of bij open tankdop misschien wél brandstof uit de kraan loopt. Het komt nog steeds voor, dat het luchtgatje in de tankdop verstopt is; als er geen lucht in de tank kan komen, kan er van onderen geen benzine uit lopen — dat weet U nog wel van de natuurkundes!

Gelukkig komt het bij een zo goed doordachte en geconstrueerde motor als de SACHS slechts hoogst zelden werkelijk eens tot een storing. Door regelmatig de voorgeschreven onderhoudswerkzaamheden te (laten) verrichten kan het gevaar van een onaangename verrassing bijna geheel worden uitgeschakeld. Het komt trouwens maar bij hoge uitzondering voor, dat een motor er ineens helemaal de brui aan geeft; waarschijnlijker is, dat hij eens niet zo goed trekt of zich op een andere manier niet van zijn beste kant laat zien. Dan is het natuurlijk raadzaam het dichtbijzijnde SACHS-Service adres op te zoeken. Is zo iets in de buurt niet te vinden, dan kan ook een andere reparatieinrichting het wellicht voor U doen; alleen wanneer er werkelijk niets anders opzit, moet men proberen zich zelf te helpen.

Door een vervuilde carburateur blijft een motor niet





gewoon maar staan. Door vuil volledig verstopte hoofdsproeiers zijn vandaag de dag practisch onbekend. Aanzwijzingen voor een noodzakelijke schoonmaak van de carburateur zijn eerder: de motor loopt niet goed stationair, zodat men hem steeds met het gas „aan de praat” moet houden; de motor niest of knalt zo nu en dan in de carburateur, terwijl hij verder toch goed loopt en trekt.

Bij de tegenwoordige hoge motorvermogens is 5.000 of 6.000 km voor een bougie al een heel respectabele levensduur. Dan kan men zo langzamerhand wel eens een nieuwe aanschaffen, temeer daar het voorkomt, dat een bougie weliswaar nog enigszins werkt, onder bepaalde omstandigheden echter toch verstek laat gaan. De warmtegraad van de bougie mag niet te hoog zijn, ook al komt het niet zo vaak meer voor, dat te koude bougies aankolen en niet meer vonken.

13

In de SACHS-motor zal ook een veel te koude bougie hoogstens „verglazen”. Met een „verglazde” bougie loopt een motor in het stadsverkeer of bij rustig gebruik op de buitenweg heel braaf, start keurig en de bougie ziet er ook tamelijk schoon uit. Draait U de machine echter langer dan 2-3 minuten vol open, dan zal hij gaan overslaan. In het beste geval merkt men dat, doordat het lijkt of men van tijd tot tijd tegen over de weg gespannen rubber koorden rijdt, bij duidelijker gevallen knalt de motor heftig uit de carburateur, houdt sterk in en loopt slechts met halfgas pruttelend en stotterend door, wordt geleidelijk weer rustiger, laat weer wat gas toevoeren, dan zelfs weer 2 minuten volgas, waarna het lieve leven weer van voren af aan begint.

De oorzaak vormen hoedresten uit de brandstof op het porcelein van de bougie.

13



Zolang de bougie tamelijk koel blijft, heeft hij hier geen last van, zo gauw komt de bougie echter door snel rijden op een hogere temperatuur, of de loodaanslag wordt geleidend en de bougie slaat over. Bij halfgas wordt de bougie weer wat koeler, doet weer zijn dienst — en zo voort. Het hele geval is niet meer dan de moderne bougieziekte, die men bij motoren met een hoog vermogen op de koop toe moet nemen; het verschijnsel komt in het bijzonder voor bij motoren, die ten minste 2000—3000 km zeer „tam” zijn bereiden en die dan plotseling „op hun staart worden getrapt”. De remedie is duidelijk: voor lange tijd rustig rijden neemt men een bougie nr W 190 M 11 5, om op te schieten, of op een vakantieis in de bergen monteert men liever een 225-er bougie. Fijne luitjes hebben trouwens toch altijd twee verschillende bougies bij de hand.

En nu nog een tip voor buitenlandse reizen, ver weg

van Uw eigen vertrouwde dealer. Wat moet men nu eigenlijk aan vervangingsonderdelen meenemen, daar in Italië of ergens anders SACHS-Service-adressen nu eenmaal wat dunner gezaaid zijn dan hier of in Duitsland. In ieder geval een of twee splinternieuwe bougies, aangezien men bij buitenlandse bougies, die U anders zou moeten kopen, wat de warmtegraad betreft altijd in het duister tast. Wanneer U een nieuw lampje voor groot licht gelijk in de koplamp monteert, hoeft U dat tenminste niet in te pakken; het lampje zal het beslist de hele reis uithouden.

Een reserve-condensator is niet belangrijk, die kan altijd gemakkelijk provisorisch vervangen worden. Maar het is geruststellend een reserve-ontstekingspoel bij zich te hebben. Een extra stel contactpunten is goedkoop en klein en kan goud waard zijn. Verder is het





FICHTEL & SACHS AG - SCHWEINFURT/M
PUBLICATIE VAN WILLIAM KOCH & CO, AMSTERDAM

Oudebrommers.nl voor meer info: info@oudebrommers.nl