

Sarolea

Behandlungsvorschriften
unserer 350 ccm.,
500 ccm. und 600 ccm.
Motorradmodelle

MAISON

Sarolea

AKTIEN-GESELLSCHAFT
Herstal - Lüttich
BELGIEN

Behandlungsvorschriften
unserer 350 ccm.,
500 ccm. und 600 ccm.
Motorradmodelle

VORWORT

Seitdem wir — mehr als ein Vierteljahrhundert schon — unsere Motorräder konstruieren, sind wir immer bemüht gewesen, unserer treuen Kundschaft, einfache und zuverlässige Maschinen zu liefern, welche nur wenig Unterhalt benötigen, und sich für irgendwelchen Besitzer, Mechaniker oder Laien, mit grosser Leichtigkeit zum Fahren eignen.

Dieser Grundsatz, von welchen wir nie abgegangen sind, hat uns zu unserm Weltruf verholfen, was den besten Beweis der Vorzüglichkeit unserer Produkte bildet.

Aber das Ergebnis und die lange Lebensdauer der besten Maschine, wie einfach sie auch sei, hängen vor allem von einer zweckmässigen Pflege, wie sie jeder Mechanismus zu verlangen berechtigt ist, ab. Wir fügen gleichzeitig bei, dass die Pflege sehr gering ist, und dass deren Anwendung nur wenig Zeit und keine besondern Kenntnisse in Anspruch nimmt.

Um unsern « Sarolea-Fahrern » zu ermöglichen, ihre Maschinen mit der grössten Leichtigkeit zu pflegen, geben wir vorliegende Broschüre aus, und wovon wir übrigens ein Exemplar jeder Maschine, welche unsere Werke verlässt, beifügen. Dieselbe ist in einfachem Stil gehalten, ohne Fachausdrücke. Sie gibt dem Fahrer interessante Auskünfte, und ist für ihn in seiner Tätigkeit als Kraftradfahrer ein nützlicher und erfolgreichender Führer.

MAISON SAROLEA
Aktiengesellschaft.

BETRIEBSANWEISUNG

1. — START.

PRUEFUNG.

Vor dem Anlassen prüfen Sie, ob Oel- und Kraftstofftanks gefüllt sind.

Für die Motoren der SAROLEA-Motorräder (Touren- & Sport-Typen) benutzen Sie ausschliesslich, genau wie wir es tun, das anerkannt erstklassige CASTROL Oel.

Für die Rennen verwenden wir und empfehlen CASTROL R, für Touren CASTROL XL.

Ueberzeugen Sie sich auch von dem einwandfreien Arbeiten der Bremsen, der guten Füllung der Reifen und der Elastizität der Gabel.

ANLASSEN DES MOTORS.

Oeffnen Sie den Benzinhahn.

Stellen Sie den Schalthebel auf Leerlauf.

Oeffnen Sie den Gashebel ein wenig.

Oeffnen Sie den Lufthebel auf 3/4.

Stellen Sie den Zündungshebel auf Frühzündung.

Oeffnen Sie den Kompressionshebel am linken Griff der Lenkstange.

Treten Sie kräftig auf den Starter. Wenn Sie ihn beinahe ganz heruntergetreten haben, lassen Sie den Kompressionshebel los.

Lassen Sie den Motor eines stehenden Motorrades nur so wenig wie irgend möglich laufen, und vor allen Dingen niemals mit hoher Tourenzahl.

STARTEN.

Sobald der Motor läuft :

Kuppeln Sie kräftig aus und stellen den Schalthebel auf den kleinen Gang (1. Gang).

Lassen Sie den Kupplungshebel allmählich los und geben Sie dabei etwas mehr Gas.

Fahren Sie möglichst kurze Zeit mit dem ersten Gang, da der Motor bei kleiner Fahrgeschwindigkeit und hoher Tourenzahl leicht zu heiss wird (Schlechte Kühlung).

2. — DAS SCHALTEN.

BEIM UEBERGEHEN ZU HOEHERER GESCHWINDIGKEIT.

Geben Sie mehr Gas, damit der Motor auf Touren kommt. Vermindern Sie dann die Gaszufuhr.

Kupplern Sie aus und fuhren Sie den Schalthebel gleichzeitig in den zweiten Gang uber.

Hierauf kuppeln Sie ein und geben Gas.

Verfahren Sie ebenzo zum Uebergang vom zweiten zum dritten, oder vom dritten zum vierten Gang.

BEIM UEBERGEHEN ZU GERINGERER GESCHWINDIGKEIT.

Nachdem die Gaszufuhr ein wenig verringert wurde, kuppeln Sie leicht aus und fuhren den Schalthebel in den niedrigeren Gang uber. Wenn der Motor schneller zu laufen beginnt, so kuppeln Sie ein.

Alle diese Manipulationen mussen stets ohne Anwendung von Gewalt ausgefuhrt werden, jedoch rasch, ohne Zogern. Sie wurden richtig ausgefuhrt, wenn im Gang der Maschine keine Stosse wahrgenommen werden.

3. — BEHANDLUNG DES MOTORS.

Ein Motor muss mit Geschick behandelt werden. Man lasse ihn nie im Leerlauf rasen. Wahrend der ersten 500 km. darf man niemals mehr als Halb-Gas geben, damit sich alle Teile gut einlaufen konnen. Dadurch wird der Wirkungsgrad der Maschine, d.h. die Kraft und Lebensdauer des Motors bestimmt vergrössert.

Man darf den Motor im direkten Gang nicht zu langsam und in der kleinern Gängen nicht zu schnell laufen lassen.

VERGASUNG.

Der Lufthebel muss so eingestellt werden, dass die beste Vergasung erfolgt. Ist die Luftzufuhr zu gross oder zu gering, so setzt der Motor aus und die Geschwindigkeit lasst nach. Man muss den Lufthebel also so lange verstellen, bis die Leistung des Motors die beste ist (im allgemeinen bei 3/4 Oeffnung).

Die Frühzündung muss der Umdrehungszahl des Motors stets entsprechen. Bei zuviel Frühzündung wird der Motor klopfen, zu wenig Frühzündung verursacht dagegen übermässige Erhitzung, sowie erhöhten Oel- & Kraftstoff-Verbrauch.

Unter Berücksichtigung des eben gesagten muss man also beim verlangsamten der Fahrt die Frühzündung verringern und sie je nach dem Zunehmen der Umdrehungszahl des Motors wieder vorstellen. Wenn der Motor beim Bergfahren langsamer arbeitet, so geben Sie mehr Gas, verringern die Luftzufuhr und stellen die Frühzündung zurück. Läuft der Motor trotzdem langsamer, muss man zum niedrigeren Gang umschalten. Lassen Sie aber auf keinen Fall die Kupplung rutschen, um zu verhindern, dass der Motor klopft (Metallisches Klappern-Anzeichen, dass der Motor falsch bedient wird).

Mit ein wenig Uebung wird sich auch der Anfänger schnell die nötige Praxis zu eigen machen, die für die richtige Handhabung der Luft-, Gas- und Zündungshebel erforderlich ist.

SCHMIERUNG.

Die Schmierung ist eine Lebensfrage für die Dauerhaftigkeit und das einwandfreie Arbeiten des Motors, darum haben wir schon zu Beginn dieser Zeilen CASTROL-Oel empfohlen. Ein Motor ist genügend geschmiert, wenn beim Anziehen des Dekompressions-Hebels, oder beim Wiederanfahen, ein leichter blauer Rauch aus dem Auspuffrohr entweicht. Ueber das Arbeiten der Oelpumpe verweisen wir auf den Abschnitt « Motor-Schmierung ».

Eine zu grosse Menge blauen Rauches deutet auf zu viel Oel oder einen Fehler an der Kolbendichtung hin.

Schwarzer Rauch ist ein Zeichen für zu fettes Kraftstoffgemisch.

4. — BREMSEN.

Die beste und wirksamste Art des Bremsens besteht darin, sich ohne Rücksicht auf die Bodenbeschaffenheit beider Bremsen gleichzeitig zu bedienen, ohne jedoch die Räder, zu blockieren. Auf schmutzigen Terrain, feuchten Asphalt, Schnee oder Eis, Kies, abgefallenem Laub, bediene man die Bremshebel vorsichtig um ein Schleudern zu vermeiden und bedenke, dass das Schleudern leichter hinten als vorne auftritt.

Um die Geschwindigkeit zu vermindern, stellen Sie die Gaszufuhr etwas zurück und bremsen.

Um das Rad zum Stehen zu bringen, stellen Sie das Gas ab, kuppeln aus und bremsen.

Gewöhnen Sie sich daran, die Handbremse genau so sicher und zweckentsprechend zu bedienen, wie die Hinterrad-Bremse, sodass Sie bei Gefahr darüber instinktiv die volle Gewalt besitzen.

Vernünftigerweise muss man zur Erzielung der besten Bremswirkung die Bremsen allmählich betätigen.



UNTERHALT DES MOTORRADES

1. — MOTOR.

SCHMIERUNG.

Um die Lebensdauer des Motors zu verlängern und, da der Oelverbrauch sehr gering ist, geben Sie ihm stets nur erstklassiges Oel. Da wir Sie in dieser Frage gut beraten wollen, empfehlen wir Ihnen die bewährte Marke CASTROL.

Die Schmierung der Motoren beruht auf dem System der Oelzirkulation. Die doppelwirkende Oelpumpe ist in den Deckel der Ventil-Steuerung (Typ 350 ccm.) oder im Deckel des Gehäuses (Typen 500 und 600 ccm.) eingebaut.

Die Abbildung auf Seiten 26/27 stellt verschiedene Schnitte durch die Pumpe, sowie das allgemeine Schmiersystem dar. Dieses ist, bis auf wenige kleine Verschiedenheiten, für die drei genannten Typen gleich.

Nachstehend geben wir eine Beschreibung des Systems, sowie die Erklärung der Arbeitsweise.

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Doppelwirkender Kolben. | A. Grosser Kolben. |
| 2. Schneckenantrieb. | a. Kleiner Kolben. |
| 3-4. Schlitzventile. | B.P. By Pass. |
| 5. Steuerschraube. | c. Leitung von der Pumpe zu Schraube No. 2. |
| 6. Verschlussdeckel. | C. Rücklaufleitung. |
| 7. Dichtung des Deckels. | l. Kolbeneinschnitt. |
| 8. Befestigungs-Schrauben. | L. Kolbeneinschnitt. |
| 9. Oelregulier-Schraube. | t. Saugleitung. |
| 10. Druck- & Saugleitungsstutzen. | V. Grosse Pumpenkammer. |
| 11. Dichtungen. | v. Kleine Pumpenkammer. |
| 12. Regulierschraube. | T. Rücklaufleitung zum Tank. |

OELZUFUHR ZUM MOTOR.

Die kleine Pumpe (Seite a, des Kolbens) saugt das Oel durch einen Metallfilter und die Leitung t aus dem Oelbehälter an, der sich im vordern Teil des Motorgehäuses befindet. Durch den Einschnitt l gelangt das Oel in die Kammer v. (von rechts nach

links). Unter Druck kommt das Oel in die Leitung c. (von links nach rechts) durch den Einschnitt l. der um eine halbe Umdrehung verschoben ist.

Aus dieser Leitung wird das Oel unter Druck befördert :

1. In den hintern Teil des Zylinders durch die Regulierschraube No. 12 und eine Leitung, die bis zum Kipphebel-Gehäuse führt, damit diese automatisch geschmiert werden.

Von da gelangt das Oel in das Steuergehäuse ; als Ueberlauf dient ein speziell zur Ableitung angebrachtes Loch in der Wandung des Gehäuses. Der Schaft des Ansaugventils wird durch eine mit dem Kipphebelgehäuse in Verbindung stehende Leitung geschmiert.

2. Zum Pleuellager durch einen Verbindungskonus mit kalibrierter Oeffnung, der durch die Schraube No. 2 mit den Kanälen der Steuerachse, der Schwungmasse und der Verbindungsachse verbunden ist.

3. Zur Steuerung durch ein Sicherheitsventil (Kugel mit Feder). Dieses Ventil reguliert auch den Druck in der Leitung c.

Bei den seitlich gesteuerten Modellen ist die Ventilkammer mit dem Motorgehäuse durch eine Leitung mit grossem Durchmesser verbunden. Die Oelabschleuderung der Schwungmassen sichert somit eine reichliche Schmierung der Führungen-, der Stössel und der Ventile.

Die Kraftübertragungskette vom Motor zum Getriebe wird durch die Ansaugvorrichtung der Mitnehmerachse geschmiert.

Das von der Schwungmasse geschleuderte Oel, ebenso das Oel, welches vom Kolben mitgeführt, oder aus dem Ueberlauf zufliesst, sammelt sich auf dem Grund des Hauptgehäuses in einer speziell dafür vorgesehenen Vertiefung.

OELRUECKLAUF ZUM TANK.

Um zu verhindern, dass die Schwungmasse im Oel schwimmt, wird der Oelstand im Gehäuse durch die grosse Pumpe (Seite A des Kolbens) reguliert. Dadurch befindet sich das Oel in ständiger Zirkulation.

Während des Saughubes kommt das Oel durch den Kanal L. in die Kammer V. und wird während des Förderhubes durch den Kanal L., der sich jetzt um eine halbe Drehung verschoben hat, herausbefördert. Durch die Druckleitung T. kommt das Oel

wieder in den Oeltank zurück, nachdem es zuvor einen kleinen Kolben mit Rückzugfeder gehoben hat. Das Funktionieren dieses Kolbens dient zur Kontrolle der ständigen Oelzirkulation.

REGULIERUNG : Es zirkuliert in der Stunde ein Mindestquantum Oel von 5 Litern, wenn der Motor in der Minute ungefähr 3000 Umdrehungen macht. Dieses Quantum verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Organe :

Mindestens 3 Liter zum Pleuellager.

1/4 bis 1/2 Liter zur hintern Zylinderwandung.

1 Liter zum Kipphebelgehäuse (Supersport Modellen).

Einige cm³ zum Schaft des Ansaugventils (Supersport Modellen).

Einige cm³ zur ersten Kette.

Der Rest zur Motorsteuerung.

Die Oelzufuhr zum Pleuellager wird durch das Loch des Verbindungskonus an der Achse der Schwungmasse geregelt. Daran darf keinerlei Aenderung vorgenommen werden.

Bei den Motoren (500 und 600 ccm.) wird die Oelzufuhr zum Zylinder und den Kipphebeln durch die Schraube No. 12 geregelt. Diese Schraube muss um 1 bis 2 Umdrehungen geöffnet sein. Die Oelzufuhr zum Zylinder wird durch die Oeffnung der Schraubenachse am Zylinder geregelt. Diese lässt eine gewisses Quantum Oel durch, was zu viel ist, steigt zu den Kipphebeln.

Bei den Motoren 350 cm³ muss die Regulierschraube um ca. 1 Umdrehung geöffnet sein. Der Rest fliesst auch zu den Kipphebeln. Man achte besonders auf folgenden Unterschied :

Motoren 500 und 600 ccm. : Je mehr man die Regulierschraube am Deckel löst, umso reichlicher ist die Schmierung zum Zylinder und zu den Kipphebeln.

Motoren 350 ccm. Je mehr man die Schraube löst, umso reichlicher ist die Schmierung zum Zylinder und umso geringer zu den Kipphebeln.

Die Oelzufuhr zur Ventillführung wird durch eine Düse abgeschwächt. Deren Nummer gibt in zehntels-Millimetern den Durchmesser der Oeffnung an. Man gelangt zu dieser Düse durch abheben des Verschlusses auf dem Zylinderkopf.

Die Oelzufuhr zur vordern Kette ist maximal, wenn der Schlund des Deckels auf der Büchse des Gehäuses nach unten zeigt. Sie wird bis zum Minimum reduziert, durch verschieben des Schlundes nach vorn und nach oben.

Diese letztere Regulierung entspricht den Maschinen, die mit Oelbadkasten versehen sind.

Der normale Oelverbrauch soll bedeutend geringer als 1/4 Liter auf 100 km. sein. Wenn der Verbrauch wesentlich höher ist, ist es angezeigt, nachstehende Kontrollen auszuführen:

1. Das Gehäuse muss normal abgedichtet sein.
2. Die Dichtungen zwischen dem Steuerungsdeckel und dem Gehäuse müssen vollständig abschliessen, um Luftzufuhr zu verhindern, die den Gang der Oelpumpe stören würde. Der Oelstand würde dadurch zu hoch, was eine übermässige Schmierung des Zylinders und der Transmissionskette zur Folge hätte.
3. Wenn bei stillstehender Maschine eine Menge Oel aus dem Kettengehäuse fliesst, muss die Schmierung der Kette nach vorstehender Anleitung verringert werden.
4. Wenn der Auspuff starken Rauch entwickelt, so ist dies ein Zeichen, dass zu viel Oel in den Zylinderkopf gelangt, was entstehen kann durch:
 - a) zu reichlicher Schmierung der Ansaug-Ventilführung (man prüfe durch kurzes Zuhalten der Düse).
 - b) schlechtes abdichten der Kolbenringe. (In diesem Falle ist die Reglierschraube No. 12 leicht zu schliessen. Wenn dies nicht hilft, so müssen Zylinder und Kolbenringe geprüft werden).

Nicht selten kann man 2000 km. mit einem Liter Oel bester Qualität fahren, aber, auf alle Fälle muss nach 2000 km. das Oel gewechselt werden, denn, obgleich ein geringer Oelverbrauch auf einen gut funktionierenden Motor zurückzuführen ist, so muss nicht ausser Acht gelassen werden, dass allerlei Schmutz in das Oel gelangen kann (Staub, Metallteile, Benzin, etc.).

Im Winter benütze man vorsichtigerweise flüssigeres Oel, um bei kalter Witterung ein leichtes Anspringen des Motors zu erreichen.

UNTERHALT.

Um der Oelpumpe stets ein richtiges Funktionieren zu sichern, soll von Zeit zu Zeit Nachstehendes beachtet werden.

Die Oesen des Verbindungskonus und der Schraubenachse der Kipphebel müssen stets einen freien Durchlass gewähren (Abänderungen sind daran nicht gestattet).

Die Dichtungen der Leitungen zwischen Deckel und Gehäuse müssen stets gut angezogen sein, um jeglichen Oelverlust zu vermeiden und hauptsächlich den Luftzutritt zu verhindern, der die Förderkraft der Pumpe erheblich vermindern würde. Wenn die Papierdichtungen des Steuerdeckels oder des Zylinders ersetzt werden, so ist von grösster Wichtigkeit, dass an den Durchgangsstellen der Oelleitungen die nötigen Löcher gebohrt werden.

AUSWECHSLUNG DES OELS UND REINIGUNG DES GEHÄUSES.

Nach den ersten 100 km. ungefähr, soll das Oel, wenn der Motor noch warm und das Oel flüssig ist, abgelassen werden, indem man den unter dem Gehäuse sich befindenden Verschluss öffnet, dieser Zapfen muss hierauf sorgfältig wieder montiert werden. Dies muss während der ersten 500 km. drei bis vier Mal wiederholt werden, damit alle Metallteilchen, die durch das Einlaufen der Maschine entstehen können, entweichen.

Nach den ersten 500 km. muss der Tank geleert werden, indem man den untern Verschlusszapfen (vorn am Tank) öffnet.

Vor zu starker Inanspruchnahme des Motors nach der Auswechslung des Oels, überzeuge man sich davon, dass die Oelzirkulation hergestellt ist, indem man den roten Kolben auf dem Tank kontrolliert.

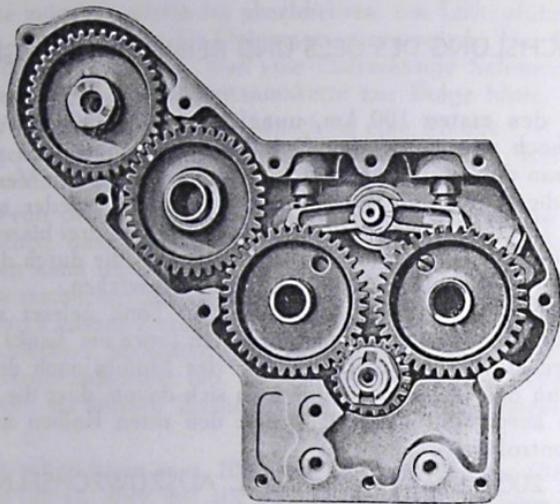
ALLE 2000 KM. IST DAS OEL AUSZUWECHSELN UND DER FILTER ZU REINIGEN.

Die genaue Beachtung vorstehender Anleitung wird die Abnutzung des Motors sehr verringern und eine sehr lange dauernde Leistungsfähigkeit der Maschine gewährleisten. Es ist nicht unnötig, daran zu erinnern, dass die Art und Weise wie das Motorrad während der ersten 500 km. geführt und unterhalten wird, auf die Lebensdauer derselben einen grossen Einfluss ausübt.

REGULIERUNG DES MOTORS.

Wir empfehlen allen SAROLEA-Fahrern sehr, die Steuerung des Motors nie auseinanderzunehmen, wenn es nicht unumgänglich nötig ist. Wenn dies aus irgend einem Grunde gleichwohl geschehen müsste, so soll beim Montieren wie folgt verfahren werden:

Die Zündkerze ist zu entfernen und der Kolben auf den oberen Totpunkt zu stellen. Das, oder die Nockenräder (Modell 350 ccm. hat nur ein Nockenrad) sind so auf deren Lager anzubringen, dass die auf den Zähnen eingeritzten Anhaltspunkte genau gegenüber diejenigen des auf der Schwungmassenachse angebrachten Antriebszahnades zu liegen kommen. Zur Montage der Zwischenzahnäder ist mit dem untern Zahnrad zu beginnen,



indem man stets auf die Punkte achtet. Das Magnet-Antriebsrad ist nicht aufgekeilt. Wenn die Magneteinstellung richtig ist, so braucht man nur das Magnetrad so zum Zwischenrad zu stellen, dass die Anhaltspunkte sich gegenüberliegen. Wenn die Einstellung verändert werden muss ist gleich zu verfahren, hierauf ist das Magnetrad mit dem Radlöser, der sich in der Werkzeugtasche befindet, zu lösen und der Unterbrecher in der gewünschten Weise zu verstellen. Es ist nicht zu unterlassen, gut zu blockieren. Während dieser Regulierung muss der Kolben auf dem obern Totpunkt blockiert sein. Bevor man den Deckel wieder anbringt, und um eine vollständige Abdichtung zu sichern, sind die Berührungsf lächen peinlich zu reinigen und mit einem Produkt, wie « HERMETIC » zu versehen. Obige Zeichnung illustriert die Art und Weise, wie die Zahnäder eingestellt werden müssen.

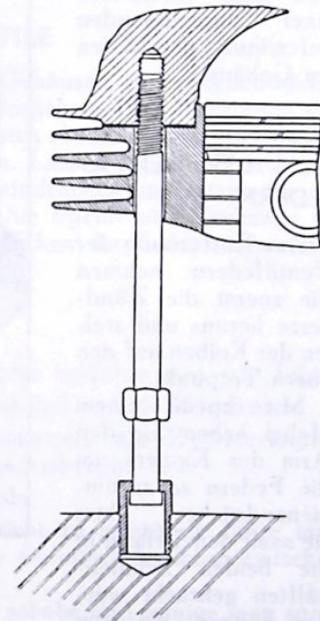
KIPPHEBEL DER VENTILE (SUPERSPORT MODELLEN).

Die Kipphebel laufen auf Rollenlagern in einer gut abgedichteten Kapsel. Sie verlangen keinen besondern Unterhalt, da sie automatisch geschmiert werden.

A. Supersport Modellen.

Zum Auseinandernehmen des Zylinders gehe man wie folgt vor :

1. Nehmen Sie folgende Bestandteile des Motors ab : Auspuffrohr, Zündkerze, Vergaser und Benzintank.
2. Stellen Sie den Kolben auf den untern Totpunkt.
3. Entfernen Sie die Schmierleitung der Kipphebel.
4. Entfernen Sie die Kipphebelhalter und die Führungen der Stoss-Stangen.
5. Die vier Säulen sind gleichzeitig loszuschrauben.
6. Heben Sie den Zylinderkopf ab.
7. Heben Sie den Zylinder ab.



System Supersport

Sobald dies geschehen ist, verstopfen Sie die Oeffnung im Gehäuse mit einem saubern Lappen, damit keine Fremdkörper eindringen können. Um die Dichtung nicht zu zerstören ist kein Schraubenzieher oder sonstiger Gegenstand zwischen Zylinder und Zylinderkopf einzuschieben.

Wenn Zylinderkopf und Zylinder demontiert sind, sollen alle verrosteten Stellen abgeschabt und gereinigt werden, Zuletzt ist mit Schmirgelpapier nachzupolieren. Zur Entfernung aller Schmirgelteilchen verwende man Benzin.

Die Säuberung ist wichtig, denn ein verschmutzter Motor wird heiss, verliert Kraft und klopft bald. Bevor Sie den Zylinderkopf

wieder montieren, überzeugen Sie sich dass die Dichtung sauber und glatt ist, ansonst ersetze man sie. Kontrollieren Sie ebenfalls die Ventilführungen.

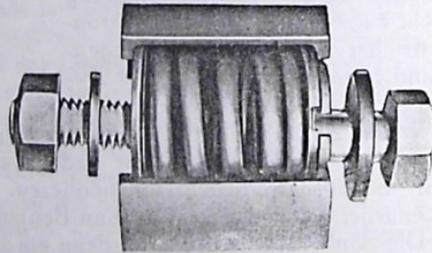
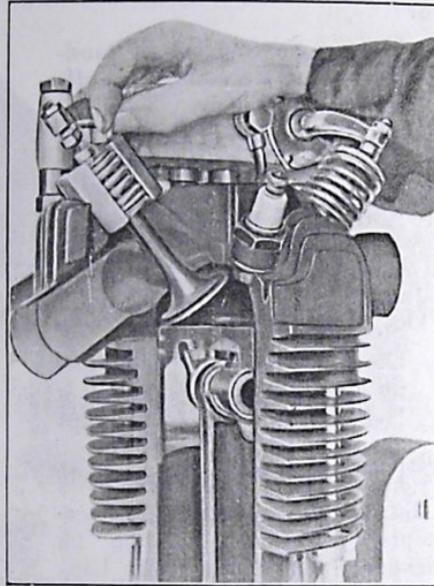
Beim zusammensetzen des Zylinderkopfes achten Sie darauf, dass die vier Ankerschrauben gleichmässig angezogen werden, um den Druck auf die Dichtungsfuge zu verteilen.

Die strikte Beachtung des Vorstehenden ist wichtig zur Vermeidung jeglicher Deformation der Teile und zum verhindern einer ungenügenden Befestigung der Säulen am Gehäuse.

AUSEINANDERNEHMEN DER VENTILFEDERN.

Zur Entfernung der Ventilfeuern nehmen Sie zuerst die Zündkerze heraus und stellen der Kolben auf den obren Totpunkt.

Mit irgend einem Hebel heben Sie den Arm des Kippers um die Federn so zusammenzudrücken, dass sie samt den Tellern in die beiden Schalenhälften gebracht werden können, die zum Werkzeug gehören. Entfernen Sie den Hebel und die zwei Keilhälften die das Ventil halten. Dieses wird durch den Kolben am Herunterfallen in das Gehäuse verhindert.



Entfernen Sie die in den Gehäusehälften zusammengedrückten Federn folgendermassen :

Nehmen Sie den Spezialbolzen der sich ebenfalls im Werkzeugkasten befindet und befestigen Sie daran die grosse Unterlagscheibe. Führen Sie den Bolzen in die zusammengedrückten Federn, bringen die kleine Unterlagscheibe auf dem Bolzen an, und schrauben die Mutter darauf fest, sodass die Federn noch mehr zusammengedrückt werden. Dann entfernen Sie die beiden Gehäusehälften und schrauben die Mutter wieder ab. Die Federn sind dann frei. (Siehe Abbildung bl. 14.)

ZUSAMMENSETZEN DER VENTILE.

Um die Federn wieder in den Gehäusen zusammenzusetzen, muss man in umgekehrtem Sinne vorgehen. Das Anbringen der Federn auf den Ventilen vollzieht sich ebenfalls in umgekehrtem Sinne, wie das Auseinandernehmen. Lassen Sie das Ventil sich mit Hilfe des Kolbes vorsichtig hereindrücken und setzen Sie die beiden Keile wieder ein. Benutzen Sie irgend ein Werkzeug als Hebel, heben den Kipphebel an, drücken die Federn zusammen und lösen das Gehäuse.

B. Tourenmodelle.

Zum abnehmen des Zylinderkopfes verfähre man wie folgt :

1. Man entferne das Zündkerzenkabel und die Zündkerze.
2. Man löse die 7 Befestigungsmuttern des Zylinderkopfes und entferne sie samt den Unterlegscheibchen.
3. Man hebe den Zylinderkopf ab.

Um die Zylinderkopfdichtung nicht zu zerstören, fahre man nie mit einem Schraubenzieher oder anderm Werkzeug zwischen Zylinderkopf und Zylinder.

Ist der Zylinderkopf entfernt, so schabe und reinige man sorgfältig alle verrosteten Flächen. Zum Schluss verwende man Schmirgeltuch und wasche dann mit Benzin um die geringsten Spuren von Schmirgel zu entfernen.

Ist einmal der Zylinderkopf entfernt, so benütze man die Gelegenheit, die Ventile einzuschleifen und beachte zu diesem Zwecke die untenstehenden Instruktionen.

Bevor der Zylinderkopf wieder aufgesetzt wird, achte man darauf, dass die Dichtung in gutem Zustande ist, ganz sauber

auf beiden Seiten und ohne Brauen. Im andern Fall ist sie zu ersetzen.

Die beiden Flächen sollen mit einwenig Vaseline eingeschmiert werden.

Um zu erreichen, dass bei der Montage die Abdichtung vollständig ist, sind die Muttern progressiv anzuziehen und zwar immer die gegenüberliegenden. Dies ist folgendermassen zu verstehen: Nummeriert man die Muttern der Reihe nach 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, so bringe man sie nach korrekter Aufsetzung des Zylinderkopfes mit diesem in Kontakt. Dann sind die Muttern in der Reihenfolge 1, 4, 7, 3, 6, 2, 5, 1., etc., jeweils um eine halbe Umdrehung anzuziehen.

SCHLEIFEN DER VENTILE.

Da die Ventile genau auf den Sitz passen müssen, muss man sie nach jedem Auseinandernehmen des Zylinders prüfen und, wenn nötig, einschleifen. Zu diesem Zweck nehmen Sie die Keile, Teller und Federn heraus und ziehen das Ventil aus der Führung. Bestreichen Sie den Sitz mit einem Gemisch von sehr feinem Schmirgel (No. 100) und CASTROL C. und setzen das Ventil wieder ein. Darauf drehen sie es abwechselnd von links nach rechts, indem Sie ein wenig auf den Sitz drücken und es von Zeit zu Zeit etwas hochheben und versetzen.

Verfahren Sie so bis sich das Ventil an jedem Punkt und in jeder Lage gut bewegt, was man an einer gleichmässigen Politur und an einem Verschwinden aller Flecken feststellen kann. Dann entfernen Sie alle Spuren von Schmirgel.

Dieses Schleifen, mit der dadurch bedingten Reinigung, soll sehr sorgfältig ausgeführt werden.

EINSTELLEN DER VENTILE.

Von Zeit zu Zeit soll das Spiel zwischen Ventilen und Stossstangen-Einstellschrauben kontrolliert werden. Das Einstellen macht man am einfachsten wenn der Kolben sich auf dem obern Totpunkt befindet. Mit Hilfe des kleinen Spezialschlüssels, der zum Werkzeug gehört, löst man zuersts die Gegenmutter der Einstellschraube. Dann zieht man diese letztere an oder löst sie bis man das richtige Spiel erhält. Die Mutter wird hierauf sorgfältig blockiert.

Das Spiel beträgt 1/10 mm. beim Ansaugventil und 2/10 mm. beim Auslass-Ventil, bei kaltem Motor.

KOLBEN.

Um den Kolben zu reinigen, verfährt man wie beim Zylinderkopf. Es muss besonders darauf geachtet werden, dass das Metall nicht beschädigt wird. Reinigen Sie der Schmierlöcher und die Kolbenring-Nuten sehr sorgfältig (z.B. mit einer Holzspachtel).

Um eine gute Abdichtung zu gewährleisten, dürfen die Kolbenringe in ihren Nuten kein zu grosses Spiel in vertikaler Richtung haben. Die Enden des auf dem Kolben sitzenden Kolbenringes dürfen nur 0,2 bis 0,3 mm. voneinander abstehen. Beim Abnehmen der Kolbenringe darf man sie nur so wenig wie möglich dehnen, um sie nicht zu zerbrechen.

Der Kolbenbolzen darf nicht rauh (Abnutzung oder Festbrennen) oder bläulich angelauten sein (zu wenig Oel). Schmieren Sie die Kolbenringe und die Zylinderwand vor dem Zusammensetzen.

Die Verwendung eines Oelabstreifringes übt einen sehr grossen Einfluss auf den Oelverbrauch aus.

Die drei hauptsächlich Typen die verwendet werden sind:

1. Der perforierte Kolbenring (Löcher oder Schlitz). Die Nute im Kolben ist selbst auch mit Löchern versehen, damit das Oel ablaufen kann.
2. Der Kolbenring mit Schrägkante. In diesem Falle weist der Kolben unter der normalen Nute eine perforierte Kehle auf. Die Abschrägung des Rings muss sich gegen den obern Teil des Kolbens befinden.
3. Der gestufte Kolbenring, für denselben Kolben wie der Ring mit Schrägkante. Der abgestufte Teil des Rings muss sich gegen den untern Teil des Kolbens befinden.

2. — ZUENDUNG.

MAGNET.

Schmierung.

Der Magnet verlangt nur sehr wenig Wartung. Es genügt, alle 1000 km. 2 oder 3 Tropfen CASTROL OILIT in die beiden Schmierstellen zu geben. Gewisse Magnete haben sogar keine Schmierstellen, sie brauchen daher nicht geschmiert zu werden.

Prüfen Sie von Zeit zu Zeit den Abstand der Unterbrecher-Kontakte. Zu diesem Zwecke nehmen Sie den Deckel ab, indem Sie die ihn haltende Feder zur Seite drehen.

Um den Zustand des Platinkontaktes zu prüfen, nehmen Sie den Unterbrecher auseinander, indem Sie den Mittelbolzen mit Hilfe des Spezialschlüssels herausnehmen.

Sind die Platinkontakte ungleichmässig abgenutzt, so machen Sie sie gleichmässig unter Verwendung von ganz feinem Schmirge-Papier (No. 00) und schleifen möglichst wenig Material ab. Reinigen Sie alles mit einem, leicht mit Benzin getränkten, saubern Tuch, setzen Sie das Ganze wieder zusammen und stellen den Abstand ein. Dieser muss ca. 0,2 mm. betragen, wenn der Hammer auf der Nocke sitzt.

Dreht der dem Unterbrecher als Gehäuse dienende Nockenring sich nicht mehr mit, wenn der an der Lenkstange angebrachte Hebel betätigt wird, so nehmen Sie den Ring heraus und reinigen ihn mit einem Tuch in gleicher Weise, wie den Unterbrecher. Schmieren Sie diesen Ring mit ein wenig CASTROL XL oder C, und bauen Sie ihn wieder ein, indem sie ihn leicht und ganz gleichmässig auf seinen Sitz drücken.

Ueberzeugen Sie sich auch, dass die Anschlüsse in Ordnung sind, indem Sie den Verteiler, an dem die Leitung zur Zündkerze befestigt ist, abnehmen. Wenn die Kohle sich in der Führung gut bewegt, und auf dem Kupfering, der sich mit dem Anker dreht, eine gute Kontaktfläche hat, ist alles in Ordnung. Eventuell beseitigen Sie den Kohlenstaub, der sich auf den Ring gesetzt haben kann, mit einem benzingetränkten Tuch.

Vergessen Sie nie, dass Wasser, Oel und Staub Störungsquellen für den Magnet sind.

Bei den mit Batteriezündung versehenen Maschinen ist es wichtig, dass man von Zeit zu Zeit die Anschlüsse, das Niveau der Flüssigkeit und die Voltzahl der Batterie prüft. Man beachte, dass es unbedingt erforderlich ist, bei jedem anhalten des Motors die Zündung auszuschalten, da sonst die Gefahr besteht, dass die Zündspule verbrennt. Wir empfehlen dringend, die besondere Behandlungsvorschrift zu befolgen, die allen Maschinen beigegeben ist.

EINSTELLEN DES MAGNETEN AUF DEN MOTOR.

Nehmen Sie den Deckel ab, der die Mutter des Magnet-Antriebrädchens bedeckt. Schrauben Sie die Mutter, die das Rad

festhält ab, und lösen Sie dieses mit Hilfe des in der Werkzeugtasche befindliche Radlösers.

Entfernen Sie die Zündkerze und setzen den Motor in gewöhnlicher Richtung in Umdrehung, bis das Saugventil wieder auf seinen Sitz zurückgefallen und der Kolben auf dem obern Totpunkt angelangt ist (Ende der Kompression).

Stellen Sie den Zündungshebel auf Spätzündung ein.

Entfernen Sie den Deckel des Unterbrechers und drehen den Anker des Magneten in der Richtung in der er bei der Fahrt läuft, bis die Platinkontakte anfangen sich zu trennen (abzureissen), also bis zu dem Augenblick, in dem das Fiberstück des Hammers mit der Nocke in Kontakt kommt.

Setzen Sie das Antriebsrad wieder richtig auf die Achse und ziehen die Mutter an. Ueberzeugen Sie sich, dass das Anziehen der Mutter keine Veränderung in der Stellung des Kolbens und des Unterbrechers verursacht hat. Setzen Sie die Zündkerze und den Deckel wieder ein.

Im Falle einer schweren Panne kann nur ein Spezialist den Magnet wieder richtig zusammensetzen.

ZÜNDKERZE.

Zum einwandfreien Arbeiten des Motors muss die Zündkerze ganz sauber sein und die Entfernung zwischen den Elektroden muss 5 bis 6/10 mm. betragen.

Trotz der guten Qualität des ausgewählten Oels wird die Zündkerze durch zu reichliche Schmierung verrusst, und es werden Fehlzündungen hervorgerufen, die zum Stillstand des Motors führen können. Wenn dies vorkommt und die Zündkerze auseinandernehmbar ist, genügt es, wenn man die Mutter, welche die beiden Teile zusammenhält, löst. Der mittlere Teil kann sodann vom Körper entfernt werden. So, ist es möglich, mit einem im Benzin getränkten Lappen die Teile sorgfältig zu reinigen. Man muss dabei beachten, dass die Isolierung nicht zerkratzt wird. Beim Zusammenbau muss die Mutter gut blockiert werden, da sonst Gas entweicht, welches die Kerze verbrennen würde.

Wenn jedoch die Zündkerze nicht auseinander genommen werden kann, ist die Sache schwieriger, die Innenseite kann mit einem harten, im Benzin getränkten Pinsel gereinigt werden. Dergleichen auch die Isolierung. Metallbürsten sollen nur zur Reinigung der Elektroden benützt werden.

Die Zündkerze muss dem Typ des Motors entsprechen. Im allgemeinen ist für die « Sport »-Modelle eine « kalte » Kerze zu empfehlen, da sie hohe Temperaturen erträgt.

Dagegen verlangen die « Tourenmodelle, mit seitengesteuerten Ventilen » eine Zündkerze die nicht leicht verrusst. Die Wahl der Zündkerze die für den betreffenden Motortyp passt ist sehr wichtig und soll nicht vernachlässigt werden.

3. — VERGASER.

ZUSAMMENSETZUNG UND BEHANDLUNG.

Der Vergaser muss mit dem Zylinderstutzen fest verbunden sein, um Luftzutritt zu vermeiden, und das Vergasungsgehäuse muss genau senkrecht stehen. Prüfen Sie ab und zu, indem Sie einen Finger in die Ansaugleitung stecken, ob die Luft- und Gaschieber sich ganz öffnen, wenn die betreffenden Hebel geöffnet sind; sollte es nicht der Fall sein, so müssen Sie die Bowdenzüge mittels der Stellschrauben, die sich oben auf dem Mischraum befinden, einstellen.

Säubern Sie die Kolbenschieber von Zeit zu Zeit mit einem mit CASTROL XL oder C durchtränkten Lappen.

Reinigen Sie sehr sorgfältig das Schwimmergehäuse, den Nadelstift ohne die Nadel zu beschädigen, die Anschlussverschraubung die sich unter dem Mischraum befindet, sowie die Zuleitung für den Kraftstoff.

REGULIERUNG.

Der Vergaser wird in der Fabrik so eingestellt, dass man den normalen und sparsamsten Gang erzielt. Trotzdem geben wir hier die Art und Weise der Regulierung bekannt.

1. Suchen Sie die richtige Düse für den Düsenhalter (die kurze Düse, die sich unten am Vergaser befindet. Diese gestattet die grösste Geschwindigkeit, wenn der Gashebel ganz geöffnet ist und der Lufthebel $\frac{3}{4}$, während der Zündungshebel entsprechend eingestellt ist.

Diese Düse reguliert den Reichtum des Gasgemisches im letzten Achtel seines Hubes durch den Gasschieber.

Durch einen Versuch wird man feststellen, dass eine Düse zu klein ist, wenn die Geschwindigkeit beim Drosseln der Luft grösser wird. Die Düse ist zu gross, wenn die Geschwindigkeit beim Drosseln des Gases grösser wird.

Ferner wird die Porzellan-Isolierung der Zündkerze :

- weiss und glühend, wenn die Vergasung zu gering ist.
- braun, wenn die Vergasung normal ist.
- schwarz (Russ), wenn die Vergasung zu reich ist.

2. Regulieren Sie das Anhalten und das Anfahren, indem Sie die Gaszufuhr fast ganz schliessen.

Wenn der Motor kalt ist, muss der Vergaser getippt werden und der Lufthebel geschlossen sein.

Ist der Motor warm, so tippen Sie den Vergaser nicht.

Lassen Sie den Motor an, und nur langsam laufen.

Ist die Umdrehungszahl des Motors zu hoch, so vermindern Sie sie, indem Sie den Gashebel ein wenig schliessen und drehen die an der Seite des Mischraums angebrachte Stellschraube bis Sie einen regelmässigen Leerlauf erhalten. Ursachen von Störungen können sein : Lufteintritt, verrusste Kerzen oder schlecht eingestellte Elektroden, zu schwache Funken infolge Fehler am Magneten oder in den Führungen festsitzende Ventile.

3. Das Ansaugen, sowie die Mengenbemessung des Gemisches werden durch die in der Mischkammer befestigte konische Nadel reguliert, und zwar von der Ruhestellung bis zu $\frac{7}{8}$ Öffnung.

Am Kopf dieser Nadel sind 5 Kerben angebracht, um sie am oberen Teil des Gasschiebers mittels einer Feder befestigen zu können. Gewöhnlich ist die mittlere Kerbe die geeignetste. Wünscht man jedoch die grösstmögliche Sparsamkeit zu erreichen, so kann die Nadel bis zur zweiten Kerbe heruntergesetzt werden (wobei man von der Spitze anfängt zu zählen).

Wünscht man vor allen Dingen eine Höchstleistung an Geschwindigkeit zu erreichen, ohne sich viel um den Verbrauch zu kümmern, so wird die Nadel bis zur vierten Kerbe, oder ausnahmsweise auch bis zur fünften aufgesetzt werden müssen.

Für Brennstoffe mit Alkohol muss die Düse und der Düsenhalter, in welchem die Nadel gleitet, grösserer Öffnungen aufweisen, als für reines Benzin oder Gemisch Benzin-Benzol.

4. — VIERGANG-GETRIEBE « SAROLEA ».

Unser Viergang-Getriebe besitzt 4 Räderpaare in ständigem Eingriff, montiert auf 2 kurzen Wellen die auf Kugellagern drehen.

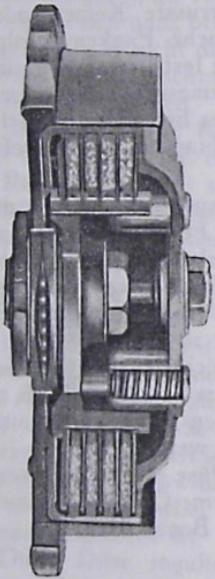
Der Antrieb der Zahnräder unter sich erfolgt durch Zapfen.

Die 4 Schieberäder sind zu zweit solidarisch und gleiten auf den Nuten der Wellen. Sie werden seitlich verschoben durch Bügel, die auf einer Achse gleiten. Deren Führung erfolgt durch eine Nutenplatte, die selbst entweder durch den Schalthebel am Tank, oder durch das Doppel-Pedal betätigt wird.

Die innere Arretierung der Gänge erfolgt wirksam in Kerben der Nockenplatte.

Ein Nadellager ist vorgesehen für das Haupttrad des ersten Ganges. Dies dient dazu, jegliches Anfressen des Zahrades auf der Welle zu verhindern, besonders dann, wenn man längere Zeit in den 3 untern Gängen fährt.

DIE KUPPLUNG.



Die Kupplung besteht aus 3 Lamellen, die mit Kupfer-Asbest-Einlagen versehen sind, 1 Lamelle mit Korkenlagen und 5 Stahllamellen.

Diese Anordnung bietet den Vorteil einer grossen Reibungsfläche bei sehr geringer Raumbeanspruchung.

BETÄTIGUNG DER KUPPLUNG.

Zur Einstellung der Kupplung löse man die Mutter der Schraube, die aus dem Kickstarterdeckel hervortritt. Nachher ist die Schraube mit Sorgfalt, ohne Zwang, anzuziehen, bis das Spiel des Kupplungsstabes beseitigt ist. Dann drehe man die Schraube um eine halbe Umdrehung zurück. Dann blockiere man die Mutter wiederum, wobei die Schraube mit einem zweiten Schlüssel festzuhalten ist. Der Kupplungs-Kabelzug muss so eingestellt sein, dass der Griff am Lenker beim Anziehen einen leeren Weg von 4 bis 5 mm. zurücklegt, bevor die Betätigung auf die Kupplung

wirkt. Ist dieses Spiel zu gross, so besteht die Gefahr, dass nicht vollständig ausgekuppelt werden kann.

Durch die Verwendung eines Oelbad-Kettenschutzes, kann bei kaltem Wetter der Fall eintreten, dass die Kupplung beim Anlas-

sen des Motors « klebt », wobei es dann schwierig ist, in den ersten Gang zu schalten. Um diese Unannehmlichkeit zu vermeiden, genügt es, dass man beim Auskuppeln kurz ankickt, bevor der Motor angelassen wird, oder man verwende im Oelbadkasten eine Mischung von dünnflüssigem Oel und Petrol.

SCHMIERUNG DES GETRIEBES.

Wir empfehlen die Verwendung von CASTROL D im Sommer, oder CASTROL No. 1 GEAR im Winter. Bei grosser Kälte ist CASTROL XL oder XXL sehr zu empfehlen, damit der Motor leicht anspringt. Man verwende jedoch auf keinen Fall Konsistenzfett.

Das Getriebegehäuse muss soweit angefüllt werden, bis das Oel aus der Oelniveau-Oeffnung ausfliesst. Es empfiehlt sich, die Kontrolle und Nachfüllung alle 2000 km. vorzunehmen.

Alle 5000 km. entleere man das Getriebegehäuse, spühle es mit dünnflüssigem Oel und fülle entsprechend den obigen Vorschriften wieder auf.

WECHSELGETRIEBE MIT HANDSCHALTUNG.

Der Schalthebel ist am Benzinbehälter angebracht. Er ist leicht zugänglich und kann ohne Anstrengung bedient werden. Da die Blockierung der einzelnen Gänge im Getriebe selbst erfolgt, dient der Schaltsektor lediglich als Anzeiger.

Der Verbindungsstab muss so eingestellt sein, dass die Stellung des Schalthebels genau in der Mitte der mit « 2 » bezeichneten Kerbe ist und zwar in dem Moment, wo die Zahnräder des zweiten Ganges im Getriebe blockiert sind.

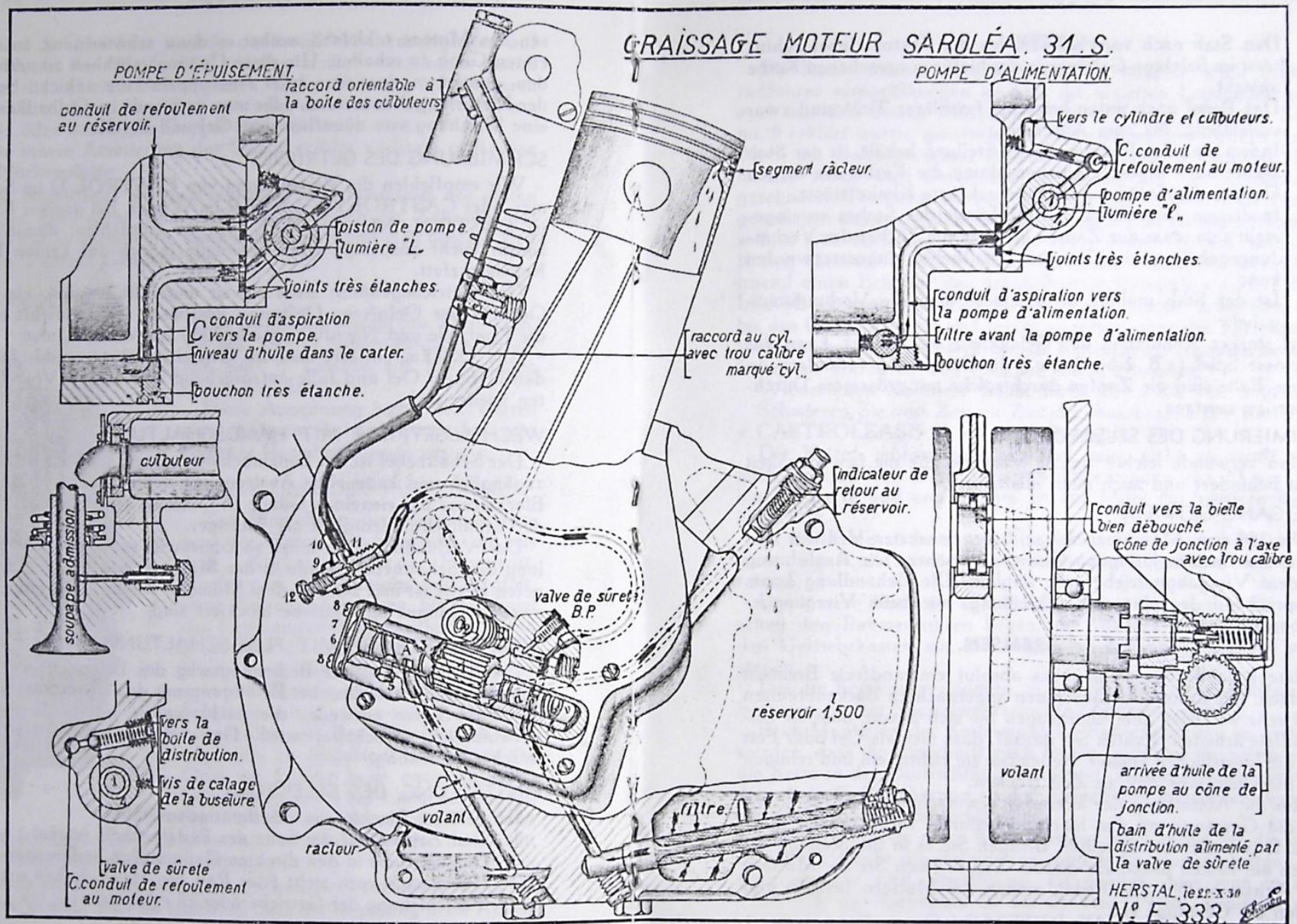
WECHSELGETRIEBE MIT FUSS-SCHALTUNG.

Die Stellung und der Bedienungsweg des Doppelpedals sind genau berechnet, sodass bei Betätigung mit dem Absatz oder mit der Fuss-Spitze entweder die nächst-untere oder -obere Geschwindigkeit geschaltet wird. Der Selektor verhindert jede falsche Bedienung.

EINSTELLUNG DES SELEKTORS.

Bei gelöster Blockierung des Betätigungsstabes :

1. Den Zapfen auf die Seite des Pedalhebels setzen.
2. Das Getriebe in den direkten Gang stellen, indem man den Hebel nach vorn zieht (das Rad von Hand drehen um die Verschiebung der Getrieberäder zu erleichtern).



Dieses Cliché stellt das Schmiersystem der 500 und 600 ccm. Motor dar. Mit Ausnahme einiger kleiner Abweichungen, entspricht dies auch den 350 ccm. Motoren.

3. Den Stab nach vorn stossen, bis der Sektor-Hebel zuhinterst im Selektor-Gehäuse in der hierfür vorgesehenen Kerbe ansteht.
4. Das Pedal nach unten bewegen (vorderer Teil) und zwar vollständig, bis zum Anschlag.
5. Indem man das Pedal in dieser Stellung behält, ist der Stab sachte nach hinten zu ziehen, damit die Kerbe des dritten Ganges des Sektors gegen die gekehrte Klinke stösst.
6. In diesem Augenblick soll die Länge des Stabes so eingestellt sein, dass der Zapfen leicht in die Löcher der Verbindungsgabel und des Getriebe-Schalthebels eingesetzt werden kann.
7. Ist der Stab reuliert, so blockiere man die Verbindungsgabel.

Bei starker Abnutzung der Gelenkteile des Stabes, kann das zu grosse Spiel (z.B. 2 bis 3 mm.) die Einstellung verändern. In diesem Falle sind die Zapfen durch solche mit grösserem Durchmesser zu ersetzen.

SCHMIERUNG DES SELEKTORS.

Man verwende leichte weiche Vaseline, die die Beweglichkeit nicht behindert und auch nicht ausfliesst.

DREIGANG-GETRIEBE.

Die 350 ccm. Maschinen mit seitlich gesteuerten Ventilen sind mit einem Saroléa Dreigang-Getriebe versehen. Die Ausführung ist dem Vierganggetriebe sehr ähnlich. Die Behandlung kann, entsprechend der obigen Beschreibung, wie beim Vierganggetriebe erfolgen.

5. — BREMSEN.

Eine schnelle Maschine muss absolut einwandfreie Bremsen besitzen. Die an unsern Maschinen angebrachten Backenbremsen sind sehr wirksam, aber überzeugen Sie sich davon, dass sie einwandfrei arbeiten. Achten Sie darauf, dass niemals Öl oder Fett auf die Laufflächen kommt, stellen Sie sie richtig ein und reinigen Sie dieselben von Zeit zu Zeit trocken.

Um die Abnutzung der Bremsbacken nachzustellen regulieren Sie die Gestänge mit den hierfür besonders vorgesehenen Muttern. Das Pedal ist verstellbar. Bringen Sie es in die Stellung die Ihnen am besten passt. Zu diesem Zweck lösen Sie die Muttern der Achse, stellen das Pedal, ziehen die Muttern fest an und stellen die Gestänge ein.

6. — KETTEN.

Die Ketten müssen sorgfältig gepflegt werden. Viele Motorradfahrer vernachlässigen sie und die erzielten Leistungen sind auch mit den besten Marken nur mittelmässig. Wie auf Seite no. 9 erklärt wurde, geschieht die Schmierung der vordern Kette durch die Ölzufuhr einer Ansaugvorrichtung im Gehäuse. Die hintere Kette wird durch den Ueberlauf des Getriebekastens geschmiert. Trotzdem müssen die Ketten alle 2000 km. im Petrol gewaschen werden, indem man sie in einem Bad kräftig schwenkt, sodass sich Kies und Sand etc. lösen kann. Hierauf sind die Ketten abzureiben und trocknen zu lassen. Füllen Sie hierauf in irgend einen Behälter das graphithaltige Gemisch « CASTRO-LEASE G » und tauchen Sie die Kette hinein, erwärmen Sie bis das Gemisch fliesst und lassen es stehen ohne die Temperatur weiter zu erhöhen. Nehmen Sie die Kette nach 5 Minuten heraus, lassen sie abtropfen und trocknen durch Abreiben.

Wiederholen Sie diese Behandlung alle 2000 km. ungefähr. Schmieren Sie von Zeit zu Zeit die Aussenseite der Kette mit « CASTROLEASE G » (graphithaltig).

Die Ketten müssen gut gespannt sein, nicht zu straff und auch nicht zu lose. Eine Auf- und Abbewegung von 20 mm. der hintern Kette und von 10 mm. in der Mitte der vordern Kette ist richtig.

Ist die Kette zu lose, so schlägt sie an und nutzt sich ab, ist sie zu straff, so schnürt sie, verdirbt die Kugellager und kann reissen.

Die hintere Kette ist mit den Spannern einzustellen die zwischen den Rahmenrohren liegen, die vordere Kette indem Sie den Getriebekasten mit den dazu vorgesehenen Spannern verstellen.

Um die Kette zu verlängern, zu verkürzen oder auszubessern, benutzen Sie ein Spezialwerkzeug und Spezialglieder.

Beim Montieren der Kette muss die Federsicherung so gestellt werden, dass ihr Einschnitt nach hinten gerichtet ist, wenn man die Kette in der Laufrichtung betrachtet. Ausserdem ist wichtig, dass diese Federsicherung an der Aussenseite angebracht werde, um die Demontage zu erleichtern.

Die Verwendung eines Kettenkastens mit Ölbad für die vordere Kette macht die Reinigungs- und Schmierungsarbeiten, die oben erwähnt sind, überflüssig. Es genügt, dass man in das Schauloch des Gehäuses 20 bis 25 ccm. Petrol, gemischt mit ca. 100 bis 125 ccm. Öl CASTROL XL einschüttet.

7. — RÄDER UND REIFEN.

Räder.

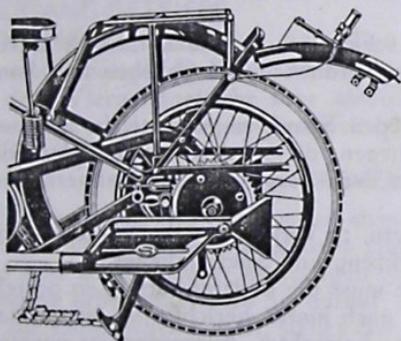
Ueberzeugen Sie sich von Zeit zu Zeit davon, dass die Felgen nicht verbeult oder geplatzt sind und dass die Speichen nicht verbogen sind.

Prüfen Sie, ob die Räder (besonders das Vorderrad) nicht zu viel Spiel haben. Sollte es der Fall sein so regulieren Sie wie folgt: lösen Sie die der Bremsseite gegenüberliegende Mutter der Achse, dann die Gegenmutter, und ziehen den Konus mit dem Spezialschlüssel an bis das Spiel kaum noch fühlbar ist. Ziehen Sie Mutter und Gegenmutter wieder an und beobachten das Spiel während einer ganzen Umdrehung des Rades. Das Rad muss sich frei drehen und stets laufen.

Schmierung.

Schmieren Sie die Kugellager alle 2000 km. mit CASTROL-EASE M. Die Schmierstellen befinden sich aussen an den Achsen und sind leicht zugänglich.

DEMONTAGE.



Zur Entfernung des Hinterrades sind die beiden Muttern zu lösen die den beweglichen Teil des hintern Kotflügels festhalten, entfernen Sie das bewegliche Kettenglied und lösen Sie das Bremsgestänge. Lösen Sie die Achsmuttern, worauf das Rad, dank dem mit einem Gelenk versehenen hintern Teil des Kotflügels, mit grösster Leichtigkeit

herausgenommen werden kann (Siehe Abbildung).

Beim Vorderrad lösen Sie die Achsmuttern, die Muttern des Bremsnockes, sowie das Gestänge und nehmen Sie das Rad heraus. Beim Wiedereinsetzen stellen Sie das Rad genau auf den Mittelpunkt ein.

REIFEN.

Die Reifen müssen sorgfältig gepflegt sein. Durch richtiges Aufpumpen erhöhen Sie nicht nur ihre Lebensdauer, sondern auch die Leistungsfähigkeit, denn Sie vermindern dadurch den Widerstand der Strasse und fahren, bei gleicher Motorleistung schneller. Es ist klar, dass ein ganz schwach aufgepumpter Reifen beträchtlich bremst, sogar wenn man es selbst gar nicht spürt. Dadurch werden natürlich die Leistung der Maschine vermindert und die Betriebskosten erhöht. Der Reifen nützt sich rasch ab und schützt die Felge nicht genügend, sodass sie sich anders formt oder gerade platt gedrückt wird. Ein zu stark aufgepumpter Reifen nimmt dem Motorrad die behagliche Weichheit beim Fahren und kann zum Bruch der Speichen führen. Die Abnutzung ist auch in diesem Falle zu gross, da durch den Druck eine zu starke Beanspruchung erfolgt.

Wir können nicht genug empfehlen, den Luftdruck in den Reifen oft nachzuprüfen. Besondere Druckprüfer können in irgend einem guten Motorrad-Geschäft gekauft werden. Ihre Verwendung ist sehr zu empfehlen.

Im Winter, wenn die Maschine nicht gefahren wird, so soll sie, um ein Auströcknen der Reifen zu verhindern, auf Stützen gestellt werden.

Sehen Sie von Zeit zu Zeit nach, dass kein Wasser zwischen Reifen und Felgen dringt, da sonst die Kanten schneidend werden und den Reifen zerstören.

LUFTSCHLAUG.

Die Luftschläuche müssen genau in die Mäntel passen. Falls der Schlauch platzt, nehmen Sie sich die Zeit, die zu beklebende Stelle gut zu reinigen und die Gummilösung gut trocknen zu lassen. Streuen Sie Talkum auf den Schlauch bevor Sie ihn montieren. Vor dem vollständigen Aufpumpen überzeugen Sie sich, dass der Schlauch nicht eingeklemmt ist und dass die Decke gut in der Felge sitzt. Die genaue Beachtung dieser Angaben ist wichtig um das Platzen nach Möglichkeit zu verhüten. Sehen Sie öfters nach, ob die Ventilmutter auf der Felge gut angezogen ist. Vergessen Sie nie, Ersatzventile mitzuführen und ersetzen Sie von Zeit zu Zeit die Gummilösung, damit sie nicht trocken ist, wenn Sie in die Lage kommen, solche zu gebrauchen.

8. — GABEL, STEUERUNG UND BOWDENZUEGE.

GABEL UND STEUERUNG.

Schmierung.

Schmieren Sie die Gabelbolzen oft mit CASTROL C oder XL bis das Schmiermittel wieder an den Seiten herausdringt.

Alle Maschinen sind mit Tëcazerk-Schmiernippeln für Tëcazerk-Schmierpumpen ausgerüstet.

Um ein seitliches Spiel der Gabel zu vermeiden, lösen Sie zuerst die Gegenmuttern der Bolzen, ziehen die Schrauben ganz fest an und lösen sie darauf um eine halbe Drehung. Blockieren Sie hierauf die Gegenmuttern.

Überzeugen Sie sich vom einwandfreien Arbeiten des Stossdämpfers, indem Sie die Federn der Gabel durch einen Druck auf die Lenkstange zusammendrücken. Wenn Sie den Lenker loslassen, muss sich die Gabel langsam zurückbewegen und zwar stossfrei, da der Stossdämpfer die Aufgabe hat, ein zu scharfes heraufschnellen der Gabelfederung abzubremesen.

Stellen Sie ein Spiel in der Steuerung mit Hilfe der regulierbaren Mutter ab. Sie können dieses Spiel feststellen durch leichtes Heben der Maschine an der Lenkstange wobei Sie einen leichten Stoss verspüren.

BOWDENZUEGE.

Die Bowdenzüge müssen stets gut geschmiert sein. Zu diesem Zwecke müssen Sie einige Tropfen CASTROL XL oder C in die Oeffnung der Windungen laufen lassen und dabei den betreffenden Hebel in Bewegung setzen.

Die Bowdenzüge dürfen nicht scharf geknickt werden. Zu scharfe Ecken bedingen einen grössern Kraftaufwand, wodurch wieder Abnutzung und Bruch hervorgerufen werden kann.

Achten Sie darauf, dass die Schutzhüllen nicht beschädigt werden können.

Es ist ratsam, einen oder zwei Nippel zur Auswechslung unterwegs stets mitzuführen.

LENKSTANGE.

Die Lenkstange ist verstellbar. Es genügt, die vier Verbindungsschrauben ein wenig zu lösen, um die Lenkstange in die gewünschte Stellung zu bringen und die vier Schrauben wieder anzuziehen.

WERKZEUGE.

Verpacken Sie die Werkzeuge und Ersatzteile, die sich in den Werkzeugtaschen befinden, mit Hilfe eines Lappens oder Putzwolle derartig, dass sie festliegen.

Wenn irgend möglich, führen Sie folgende Werkzeuge mit:

- Die komplette, mit der Maschine gelieferte Werkzeugtasche.
- Einen Kettenspanner.
- In kleinen mit Sägespähen gefüllten Beutel: Schrauben, Muttern und Kettenglieder.
- Zwei fest verpackte Zündkerzen.
- Eine Rolle Isolierband.

**Anleitung zur Verwendung und Füllung der Schmierpumpe
Patent WACKEFIELD.**

Diese Schmierpumpe ist besonders für Motorradfahrer hergestellt worden.

Sie ist sehr praktisch und passt gut für die Schmiernippel an Ihrem Motorrad.

Damit diese Schmierpumpe richtig funktioniert, fülle man sie mittels der Dose « CASTROLEASE PUSH DOWN ». Wird sie auf andere Weise gefüllt, so können Störungen eintreten, da gleichzeitig mit dem Fett auch Luft eintritt.

Man verfähre wie folgt :

An einer Dose CASTROLEASE PUSH DOWN entferne man den Deckel. Sie werden dann im Innern eine Lamelle mit einem Loch in der Mitte vorfinden.

Zum Füllen der Pumpe schraube man den Pumpenkörper los. Dann ziehe man den Pumpenkolben heraus, sodass der zylindrische Pumpenkörper an beiden Enden offen ist. Dann setze man den Pumpenkörper auf die Oeffnung in der Mitte der Lamelle im Innern der Dose CASTROLEASE PUSH DOWN. Man drücke hierauf den Pumpenkörper hinunter bis dass dieser vollständig mit Fett angefüllt ist. Dann neige man den untern Teil des Pumpenkörpers leicht um diesen von der Dose zu lösen. Hierauf setze man das Austrittsrohr und den Kolben wieder ein und die Pumpe ist wieder Betriebsbereit.

Mit dieser Pumpe gebe man allen Schmiernippeln mindestens alle 1000 km. ein Quantum Fett und zwar soviel, bis das verbrauchte Fett vollständig herausbefördert ist und durch neues Fett ersetzt ist.

Das Fett CASTROLEASE verhindert den Zutritt von Wasser zu den metallischen Reibflächen. Die Verwendung der genannten Schmierpumpe ist daher vor grösseren Fahrten bei schlechtem Wetter ganz besonders zu empfehlen.

Wie oben beschrieben, ist die Schmierpumpe mit CASTROLEASE PUSH DOWN rasch und sauber wieder aufgefüllt. Es ist dies ein bewährtes Produkt von CASTROL.

**ZUSAMMENGEFASSTE WARTUNGS-
VORSCHRIFTEN FÜR DAS MOTORRAD**

PRUEFUNGEN VOR DER ABFAHRT.

Oel und Benzinstand, allgemeine Schmierung, Reifendruck, Arbeiten der Bremsen und der Beleuchtung, Elastizität der Gabel.

NACH DER ERSTEN 100 KM.

Ablassen des Oels während der ersten 500 km. alle 100 km. Einstellen der Ventilstössel. Regulierung der Bremsen und der Gabel. Spannung der Ketten. Nach 500 km. Leerung des Tanks.

PERIODISCH.

Prüfen, ob die Kolbenschieber des Vergasers ganz geöffnet werden können. Den Vergaser reinigen.

Alle 4 bis 6 Wochen kontrolliere man die Batterie (Elektr. Beleuchtung).

Alle 1000 km. {
Schmieren der Gelenke.
» des Magnets.
» des Getriebes.
» der Gabel.
Spannen der Ketten.

Alle 2000 km. {
Entleeren des Motors.
Leerung des Oeltanks.
Reinigung der Ketten.
Prüfung der Platinschrauben und des Unterbrechers.
Reinigung des Vergasers.
Auswaschen des Getriebekastens und der Kupplung. Schmierung der Radnaben.
Kontrollieren der Bremsen.
Prüfung der Schrauben und Muttern, Anschlüssen und elektr. Leitungen.

Am Ende jeder Saison, oder gelegentlich :

Gründliche Reinigung des Motors und Einschleifen der Ventile. Sorgfältiges Auswaschen des Oeltanks mit Petrol (vor dem einfüllen von frischen Oel genau nachsehen, dass kein Petrol zurückbleibt).

N. B. — Es ist von grösser Wichtigkeit, dass man die Anleitung zur Behandlung der Elektrischen Anlage genau befolgt (Diese Anleitung wird mit allen Maschinen, die eine elektr. Anlage besitzen geliefert).

SCHLECHTES LAUFEN DES MOTORRADES.

Schlechtes Liegen auf der Strasse.	} Stossdämpfer der Gabel sind schlecht eingestellt. Reifen zu wenig oder zu viel aufgepumpt. Gabelbolzen lose. Steuerungsdämpfer am Lenker schlecht eingestellt.		
		Die Steuerung ist nicht frei. Die Maschine zieht nach der Seite.	Räder schlecht gerichtet. Zuviel seitliches Spiel der Gabel. Konen der Räder verschoben oder beschädigt. Gabel durch einen Stoss verschoben. Steuerungsdämpfer schlecht befestigt. Kotflügel reibt auf dem Rahmen. Konen und Lager im Gabelkopf zu fest oder zu viel Spiel. Rollenlager beim Zusammensetzen falsch eingesetzt. Zeitweises Aussetzen des Motors. Die Kupplung rutscht.
Ruckartig unterbrochener Lauf.	Ketten zu lose. Hinterrad-Stossdämpfer beschädigt. Räder im Getriebekasten greifen nicht genügend ineinander ein.		
Störungen am Wechselgetriebe.	Kupplung ist nicht in Ordnung.		Kabel ist zu hart, schlecht geschmiert, oder Schutzhülle eingedrückt. Zu starke Federn. Kupplung schlecht eingestellt. Kupplung fasst schlecht.
			Schaltgestänge schlecht eingestellt. Schaltsegment am Tank ist verstellt. Kupplung fasst schlecht. Kupplungsklauen beschädigt.
	Gänge sind blockiert.		} Gänge sind blockiert.

URSACHEN DES SCHLECHTEN LAUFENS DES MOTORS.

Mit einer gut geschmierten Maschine (mit CASTROL) sind Pannen äusserst selten.

Der Anfänger soll sich durch nachstehende Liste nicht abschrecken lassen, denn, in den meisten Fällen, wenn das Motorrad stillsteht, ist das Benzin ausgegangen oder die Kerze verrusst.

DER MOTOR :

springt nicht an	läuft nicht langsam	arbeitet unregelmässig	erhitzt sich	klopft beim Anlassen	zieht nicht normal	bleibt stehen
1	2	4	16	2	2	1
2	3	7	4	4	3	4
3	4	2	3	7	4	13
4	10	3	2	10	16	5
5	7	12	7		10	8
6	9		8		11	17
7			9		12	18
8			14		14	
12	12	5	13	15	9	7
16	16	6	11	14	13	6
					5	
					6	
					7	
					8	

Die Ursachen sind in der Reihenfolge der Wahrscheinlichkeit aufgeführt.

VERGASUNG.	} 1. Es gelangt kein Gemisch in den Motor.	} Der Kraftstoffhahn ist geschlossen. Der Gas Bowdenzug ist gerissen oder hat sich gelöst. Festsitzender Drosselschieber. Kraftstoffbehälter ist leer. Rohrleitung verstopft oder gebrochen. Düse verstopft. Lufttritt infolge undichter Saugleitung. Verstopftes Kraftstoffsieb.

VERGASUNG.

3. Zu reiches Gemisch. } Zu grosse Düse.
Schwimmernadel zu hoch angebracht (Niveau zu hoch).
Schlecht eingestellte Drosselklappe.
Schwimmer undicht.
Schwimmernadel klemmt.
Staub auf dem Nadelsitz.
Lose Düse.

ZUENDUNG.

- Kein Funke an der Zündkerze. } 4. Zündkerze. } lose, verschmutzt, verbrannt.
Schlecht eingestellte Elektroden.
Aeusserer Isolierung schmutzig.
Selbstzündung: nicht passende Zündkerze.
5. Kabel. } Kabel gerissen.
Klemme gelöst.
Isolierung verbrannt oder durchgestossen.
6. Magnet. } Stromabnehmer feucht.
Kohle abgenutzt oder zerbrochen.
Unterbrecher verschmutzt.
Kollektor schmutzig.
Anker oder Kondensator beschädigt.
- Schwacher Funke. } 7. Magnet. } Platinschrauben abgenutzt.
Platinschrauben verstellt.
Platinschrauben schmutzig.
Schwere Beschädigung.
- Verschiedenes. } 8. Antriebsrad des Magneten lose.
9. Unterbrechergehäuse verschmutzt.
10. Zuviel Frühzündung.
11. Zuviel Spätzündung.

MOTOR.

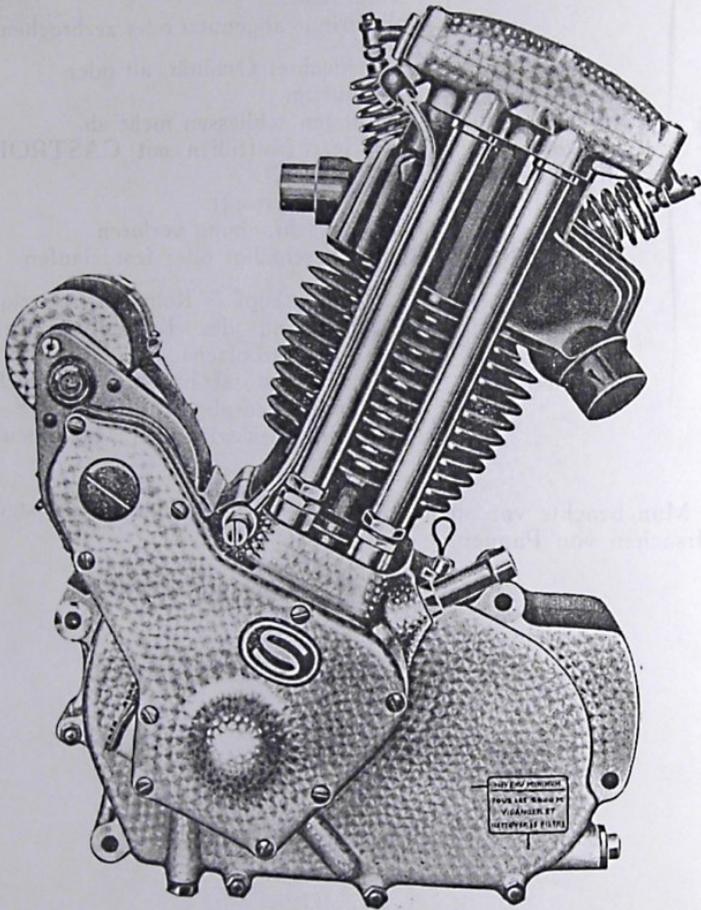
12. Keine Kompression. } Ventil Sitz verbrannt.
Ventilführung abgenutzt oder beschädigt.
Ventil beschädigt oder sitzt fest.
Feder zerbrochen oder zu schwach.
Dekompressions - Bowdenzug schlecht eingestellt.
Kolbenringe abgenutzt oder zerbrochen.
13. Schmierung. (unsere Rat-schläge befolgen). } Oel schlechter Qualität, alt oder schmutzig.
Dichtungen schliessen nicht ab.
Tank leer (auffüllen mit CASTROL XL oder C).
Leitungen verstopft.
Ablassverschraubung verloren.
Pumpe beschädigt oder festgelaufen.
- Verschiedenes. } 14. Zylinderkopf & Kolben schmutzig.
15. Abnutzung des Kolben- & des Kupplungsbolzens.
16. Die ventilstössel haben zu viel Spiel.
17. Zündnocken abgeschliffen.
18. Bruch eines wichtigen Maschinenteils.

Man beachte vor allen Dingen die fettgedruckten häufigsten Ursachen von Pannen.

Saroléa

MOTOR TYP B — 350 ccm.

MIT HÄNGENDEN VENTILEN.



Saroléa

DATEN DER MACHINE 350 ccm. SUPERSPORT Typ. B.

Einzyliermotor mit hängenden Ventilen.

Bohrung : 75 mm.

Hub : 79 mm.

Zylinderinhalt : 349 ccm.

Steuer PS. : 2 (in Belgien).

Brems PS. : 14 bei 5200 Touren in der Minute.

Kompression : 5,5.

EINSTELLUNG :

Nocken AB. 2	}	Einlass-Ventil öffnet 40° oder — 11 mm. vor oberm Totpunkt.
		Einlass-Ventil schliesst 60° oder + 16,6 mm. nach oberm Totpunkt.
Nocken EB. 2	}	Auslass-Ventil öffnet 75° oder — 25,4 mm. vor unterm Totpunkt.
		Auslass-Ventil schliesst 40° oder + 11 mm. nach oberm Totpunkt.

ZUENDUNG :

Platinschrauben 8° oder 0,5 mm. Distanz vor oberm Totpunkt.
Unterbrecher auf grösstmöglicher Spätzündung.

VENTILE :

Spiel zwischen Ventil & Ventilstößel (bei kaltem Motor)	Einlass : 0,05 mm. Auslass : 0,1 mm.
--	---

UEBERSETZUNGEN :

Beiwagen (Zahnrad 17 Zähne zum Motor) :

6,4 — 7,64 — 10,7 — 15.

Solo (Zahnrad 20 Zähne zum Motor) :

5,46 — 6,5 — 9,1 — 13.

Gewicht : ohne elektrische Anlage und mit leeren Tanks : 130 kg.

Radstand : 1,37 m.

Abstand des Motors vom Boden (Pneus 26 x 3,25) : 0,12 m.

Abstand des Sattels vom Boden : 0,69 m.

Breite der Serienlenkstange : 0,72 m.

Sarolea

VERGASER :

Amal, Typ 39A 76/001 — Durchmesser des Zylinderstutzens :
1 1/8".
Gasleitung No. 4, Düse No. 140.
Vergaser — Anordnung No. 3.
Einfaches, von unten gespeistes Schwimmergehäuse.

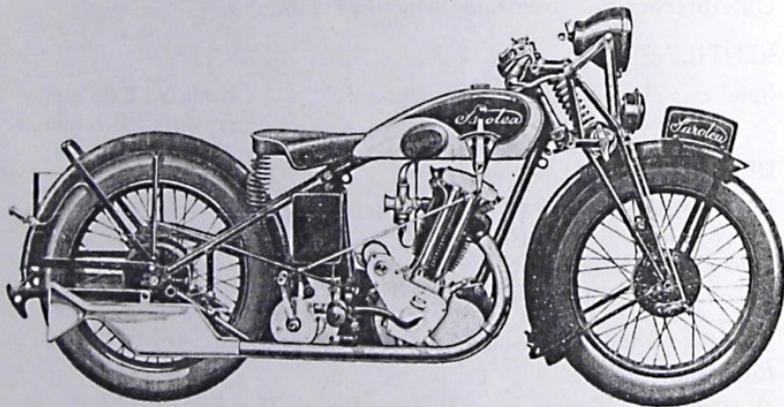
INHALT DER BEHÄLTER :

Benzin : 11 Liter.
Oel : 1 liter 700.

VERBRAUCH PER 100 KM. :

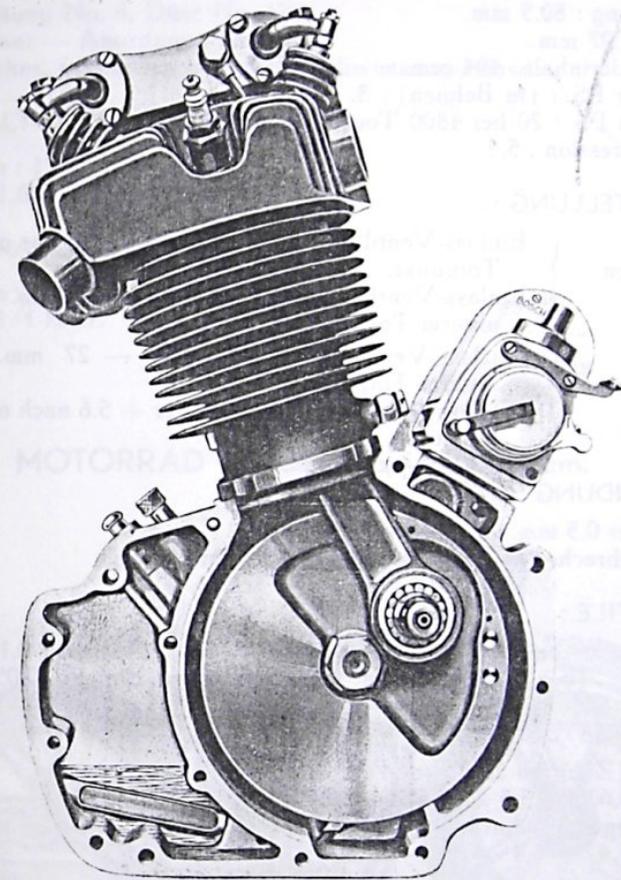
Benzin : 3 Liter.
Oel : 1/4 Liter.

MOTORRAD MODELL B 350 ccm.



Sarolea

SAROLEA MOTOR — TYPE S — 500 ccm.



(Schnitt durch das Gehäuse, man beachte dem im Gehäuse eingebauten Oelbehälter.)

Larolca

DATEN DER MASCHINE 500 ccm. SUPERSPORT Typ. S.

Einzylindermotor mit hängenden Ventilen.

Bohrung : 80,5 mm.

Hub : 97 mm.

Zylinderinhalt : 494 ccm.

Steuer PS. : (in Belgien) : 3.

Brems PS. : 20 bei 4800 Touren in der Minute.

Kompression : 5,3.

EINSTELLUNG :

Nocken AS. 3	}	Einlass-Ventil öffnet 30° oder — 8 mm. vor oberem Totpunkt.
		Einlass-Ventil schliesst 60° oder + 20 mm. nach unterm Totpunkt.
Nocken ES. 3	}	Auslass-Ventil öffnet 70° oder — 27 mm. vor unterm Totpunkt.
		Auslass-Ventil schliesst 25° oder + 5.6 nach oberem Totpunkt.

ZUENDUNG :

7° oder 0,5 mm. vor oberem Totpunkt.

Unterbrecher auf grösstmöglicher Spätzündung.

VENTILE :

Spiel zwischen Ventil & Ventilstößel
(bei kaltem Motor)

Auslass : 0,1 mm.
Einlass : 0,05 mm.

UEBERSETZUNGEN :

Solo (Zahnrad 21 Zähne zum Motor) :
4,63 — 5,5 — 7,75 — 11.

Beiwagen (Zahnrad 18 Zähne zum Motor) :
5,4 — 6,4 — 9 — 12,8.

Gewicht : ohne elektrische Anlage und mit leeren Tanks : 144 kg.
Radstand : 1,38 m.

Abstand des Motors vom Boden : (Pneus 26 x 3,25) : 0,115 m.

Abstand des Sattels vom Boden : 0,70 m.

Breite der Serienlenkstange : 0,72 m.

Larolca

VERGASER :

Amal, Typ 51A 76/0022, Durchmesser des Zylinderstutzens :
1 1/4".

Gasleitung No. 4, Düse No. 170.

Vergaser — Anordnung No. 3.

Einfaches, von unten gespeistes Schwimmergehäuse.

INHALT DER BEHÄLTER :

Benzin : 13 Liter.

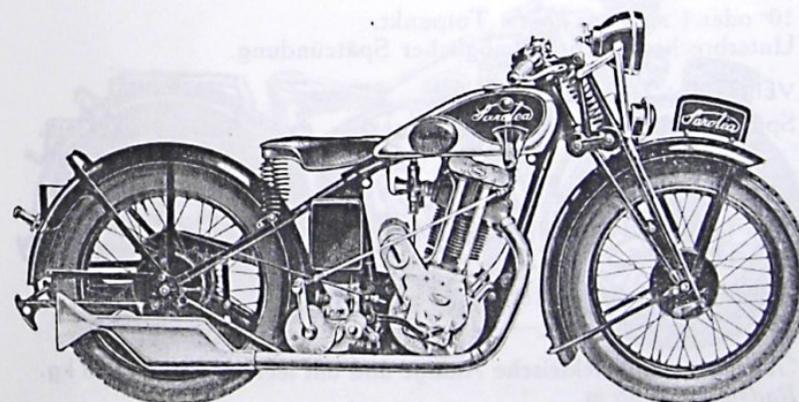
Oel : 1,600 Liter.

VERBRAUCH PER 100 KM. :

Benzin : 3 3/4 Liter.

Oel : 1/4 Liter.

MOTORRAD MODELL S — 500 ccm.



DATEN DER MASCHINE 600 SUPERSPORT TYP. S. 6.

Einzylindermotor mit hängenden Ventilen.

Bohrung : 88 mm.

Hub : 97 mm.

Zylinderinhalt : 587 ccm.

Steuer PS. : (In Belgien) : 3.

Bremse PS. : 25 bei 4800 Touren in der Minute.

Kompression : 5,4.

EINSTELLUNG :

Nocken AR. 2	}	Einlass-Ventil öffnet 60° oder — 28,7 mm. vor oberm Totpunkt.
		Einlass-Ventil schliesst 60° oder + 20 mm. nach unterm Totpunkt.
Nocken ES. 3	}	Auslass-Ventil öffnet 80° oder — 34 mm. vor unterm Totpunkt.
		Auslass-Ventil schliesst 40° oder + 14 mm. nach oberm Totpunkt.

ZUENDUNG :

10° oder 1 mm. vor oberm Totpunkt.

Unterbrecher auf grösstmöglicher Spätzündung.

VENTILE :

Spiel zwischen Ventil & Ventilstößel
(bei kaltem Motor)

Auslass : 0,4 mm.

Einlass : 0,2 mm.

UEBERSETZUNGEN :

Solo (Zahnrad 21 Zähne zum Motor) :
4,63 — 5,5 — 7,75 — 11.

Beiwagen (Zahnrad 18 Zähne zum Motor) :
5,4 — 6,4 — 9 — 12,8.

Gewicht : ohne elektrische Anlage und mit leeren Tanks : 146 kg.

Radstand : 1,38 m.

Abstand des Motors vom Boden : (Reifen 26 x 3,25) : 0,115 m.

Abstand des Sattels vom Boden : 0,70 m.

Breite des Serienlenkstange : 0,72 m.

VERGASER :

Amal, Typ 32.A-74-022. Durchmesser des Zylinderstutzens : 1".

Gasleitung No. 5. Düse No. 80.

Vergaser — Anordnung No. 3.

Einfaches Schwimmergehäuse.

INHALT DES BEHÄLTER :

Benzin : 11 Liter.

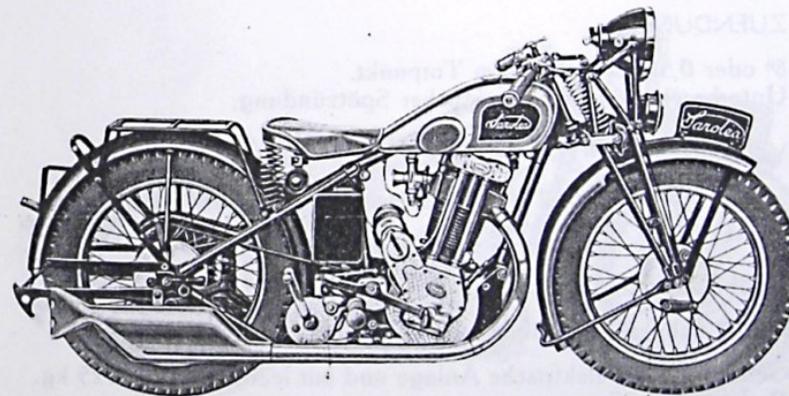
Oel : 1,700 Liter.

VERBRAUCH PER 100 KM. :

Benzin : 3 1/4 Liter.

Oel : 1/4 Liter.

MOTORRAD MODELL S 6 — 600 ccm.



Sarolea

DATEN DER MASCHINE 350 TOUREN, TYP. A.

Einzylindermotor, seitlich gesteuert.

Bohrung : 75 mm.

Hub : 79 mm.

Zylinderinhalt : 349 ccm.

Steuer PS. : (In Belgien) : 2.

Bremse PS. : 9 bei 4200 Touren in der Minute.

Kompression : 4,75.

EINSTELLUNG :

Nocken AB. 2 } Einlass-Ventil öffnet 40° oder — 11 mm. vor oberem Totpunkt.
Einlass-Ventil schliesst 60° oder + 16,6 mm. nach unterm Totpunkt.

Nocken EB. 2 } Auslass-Ventil öffnet 75° oder — 25,4 mm. vor unterm Totpunkt.
Auslass-Ventil schliesst 40° oder + 11 mm. nach oberem Totpunkt.

ZUENDUNG :

8° oder 0,5 mm. vor oberem Totpunkt.

Unterbrecher auf grösstmöglicher Spätzündung.

VENTILE :

Spiel zwischen Ventil & Ventilstößel (bei kaltem Motor) Auslass : 0,1 mm.
Einlass : 0,05 mm.

UEBERSETZUNGEN :

Solo (Zahnrad 19 Zähne zum Motor) : 5,75 — 8,60 — 16,5.

Gewicht : ohne elektrische Anlage und mit leeren Tanks : 125 kg.
Radstand : 1,37 m.

Abstand des Motors vom Boden : (Reifen 26 x 3,25) : 0,12 m.

Abstand des Sattels vom Boden : 0,69 m.

Breite des Serienlenkstange : 0,72 m.

Sarolea

VERGASER :

Amal, Typ 10.T.T.27. Durchmesser des Zylinderstutzens: 1 1/2.
Gasleitung No. 4. Düsen No. 53, 55, 57 (Benzin).

Vergaser — Anordnung No. 2.

Einfaches Schwimmergehäuse.

INHALT DES BEHÄLTERS :

Benzin : 13 Liter.

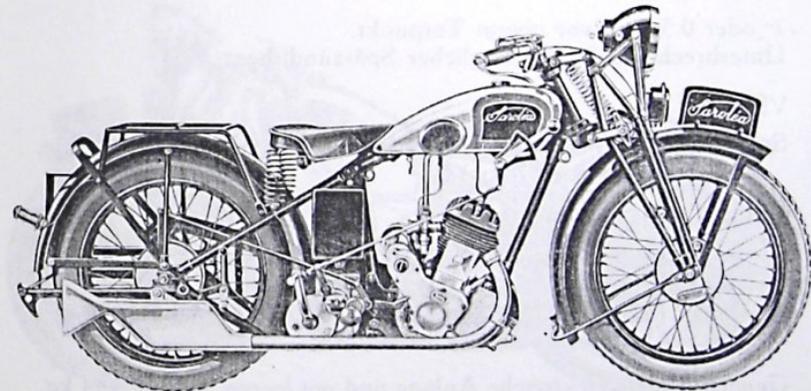
Oel : 1,600 Liter.

VERBRAUCH PER 100 KM. :

Benzin : 5 Liter.

Oel : 1/4 Liter.

MOTORRAD MODEL A — 350 ccm.



DATEN DES MASCHINE 600 TOUREN, TYP. T.

Einzyliermotor, seitlich gesteuert.

Bohrung : 88 mm.

Hub : 97 mm.

Zylinderinhalt : 589 ccm.

Steuer PS. : (In Belgien) : 3.

Bremse PS. : 14 bei 4200 Touren in der Minute.

Kompression : 4,75.

EINSTELLUNG :

Nocken	}	Einlass-Ventil öffnet 20° oder — 3,6 mm. vor oberem Totpunkt.
AT. 5		Einlass-Ventil schliesst 65° oder + 23 mm. nach unterm Totpunkt.
Nocken	}	Auslass-Ventil öffnet 63° oder — 22 mm. vor unterm Totpunkt.
ET. 5		Auslass-Ventil schliesst 26° oder + 6 mm. nach oberem Totpunkt.

ZUENDUNG :

7° oder 0,5 mm. vor oberem Totpunkt.

Unterbrecher auf grösstmöglicher Spätzündung.

VENTILE :

Spiel zwischen Ventil & Ventilstößel
(bei kaltem Motor)

Auslass : 0,1 mm.
Einlass : 0,05 mm.

UEBERSETZUNGEN :

Solo (Zahnrad 21 Zähne zum Motor, 17 Zähne zum Getriebe) :
5,18 — 6,16 — 8,65 — 12,3.

Beiwagen (Zahnrad 18 Zähne Motor, 17 Zähne zum Getriebe) :
6 — 7,14 — 10 — 14,2.

Gewicht : ohne elektrische Anlage und mit leeren Tanks : 144 kg.
Radstand : 1,38 m.

Abstand des Motors vom Boden : (Reifen 26 x 3,25) : 0,115 m.

Abstand des Sattels vom Boden : 0,70 m.

Breite des Serienlenkstange : 0,72 m.

VERGASER :

Amal, Typ 76/011. Durchmesser des zylinderstutzens : 1 1/8".

Gasleitung No. 4. Düse No. 140.

Vergaser — Anordnung No 3

Einfaches Schwimmergehäuse.

INHALT DES BEHÄLTER :

Benzin : 13 Liter.

Oel : 1,600 Liter.

VERBRAUCH PER 100 KM. :

Benzin : 4 1/4 Liter.

Oel : 1/4 Liter.

MOTORRAD MODELL T — 600 ccm.

