



Betr. Elektronischen, kontaktlosen Magnetzündler-Generator für Fahrzeugmotoren SACHS 50 S (Alu-Zylinder) 1001/6 B, 1251/6 B und 1251/6 C

Wie Ihnen bekannt, werden seit längerer Zeit die unter Betreff genannten Motorentypen anstelle des BOSCH-Magnetzündler-Generators mit einem elektronischen, kontaktlosen Magnetzündler-Generator der Fa. MOTOPLAT ausgerüstet.

Die technische Konzeption dieser kontaktlosen Magnetzündler-Generatoren gegenüber den herkömmlichen kontaktgesteuerten Magnetzündler-Generatoren bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Funktion-Sicherheit der Zündanlage im Motor, da keinerlei Verschleißteile, wie z. B. Unterbrecherkontakte, Schmierfilz vorhanden und die Anlagen inkl. außenliegender Zündspule vor allen Dingen feuchtigkeits- und staubunempfindlicher sowie vollkommen wartungsfrei sind.

Mit dieser SMD-Mitteilung möchten wir Sie über die Umstellung der Zündanlage von 6 Volt 25 Watt auf 6 Volt 35 Watt beim SACHS 50 S (Alu-Zylinder) und über den neuesten Stand nachfolgend aufgeführter Punkte informieren.

Die vorhergehenden SMD-Mitteilungen 2 und 6/1972 bitten wir zu vernichten.

1. Leistung der elektronischen Magnetzündler-Generatoren
2. Zündeneinstellung
3. Schadenssuche und Abhilfe
4. Hinweise und Schaltpläne
5. Austauschteile und Preise
6. Ersatzteile
7. Austausch und nachträglicher Einbau des elektronischen Magnetzündler-Generators

1. Leistung der elektronischen Magnetzündler-Generatoren

| SACHS 50 S (Alu-Zylinder) bis Motor-Nr. 7330 406 | SACHS 50 S (Alu-Zylinder) ab Motor-Nr. 7330 407 | SACHS 1001/6 B 1251/6 B und 1251/6 C |
|---|--|---|
| Hauptlicht 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt |
| Schlußlicht 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt |
| Bremslicht 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 21 Watt (18*) | 6 Volt 21 Watt (18*) |

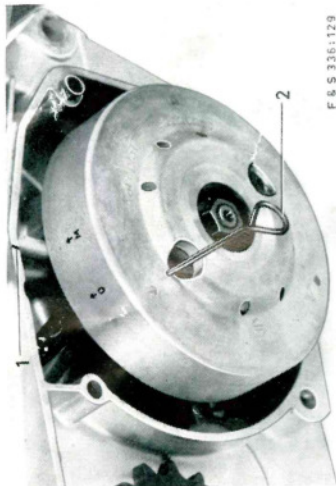
FICHTEL & SACHS AG · 8720 SCHWEINFURT

* 18 Watt für Ausf. NHW (Schweiz)

2. Zündeinrichtung

Eine Zündeinrichtung im herkömmlichen Sinne, wie sie bis jetzt bei den BOSCH-Anlagen vorgenommen wurde, ist beim elektronischen Magnetzünd-Generator nicht erforderlich.

Gehäusedeckel-Magnetseite abschrauben.



Zündzeitpunkt

1,2...1,5 mm vor o. T.
beim 50 S (Alu-Zylinder).

2,5...3,0 mm vor o. T.
beim 100T/6 B, 1251/6 B u. 1251/6 C

Einstellstift (2) \varnothing 2 mm zum Arretieren von Magnetschwungrad und Stator.

Auf dem Magnetschwungrad und am Gehäuse sind Markierungen eingeschlagen, „O“ deckt sich mit der Strichmarkierung am Gehäuse, wenn der Kolben im oberen Totpunkt steht, „M“ deckt sich mit der Strichmarkierung am Gehäuse in Zündmomentstellung.

Überprüfen

Magnetschwungrad so weit verdrehen, bis Markierung „M“ am Schwungrad mit Strichmarkierung (1, s. Bild) am Gehäuse übereinstimmt.

In dieser Stellung muß die Bohrung im Magnetschwungrad mit der Bohrung im Stator (sitzt unter Magnetschwungrad) übereinstimmen und Einstellstift (2, s. Bild) bzw. Fahrradspeiche oder sonstiges passendes Rundmaterial mit \varnothing 2 mm, muß ohne weiteres Verdrehen des Magnetschwungrades in beide Richtungen eingeführt werden können. Ist dies nicht der Fall, ist eine Korrektur der Zündstellung vorzunehmen.

Einstellen

Magnetschwungrad abziehen (Abzieher F & S Bestell-Nr. 0276 150 005).

Die 3 Schrauben zur Befestigung Stator auf Grundplatte so weit lösen, daß Stator gerade noch verdreht werden kann.

Magnetschwungrad aufstecken.

Einstellstift in Bohrung am Magnetschwungrad einsetzen und Magnetschwungrad so weit verdrehen, bis Einstellstift sich in der Bohrung am Stator arretiert.

Magnetschwungrad und Stator so weit verdrehen, bis die Markierung „M“ am Magnetschwungrad mit der Strichmarkierung am Gehäuse übereinstimmt.

Magnetschwungrad abnehmen. **Achtung!** Stator darf nicht mehr verdreht werden.

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

Magnetschwungrad aufstecken, auf Scheibenfeder achten und mit Bundmutter festschrauben. Anzugsmoment 54...59 Nm (5,5...6,0 kpm).

Überprüfen der Einstellung in Zündmomentstellung mit Einstellstift vornehmen.

Achtung!

Sind bei Austauschzündanlagen die beiden Markierungen „O“ und „M“ auf dem Magnetschwungrad vorhanden, muß unbedingt die dazugehörige Strichmarkierung am Motorgehäuse mit Hilfe der Einstelllehre für Zündzeitpunkt (F & S Bestell-Nr. 0276 135 000) neu ausgemessen bzw. neu angebracht werden. Vorherige Markierung ungültig machen.

Sind am Magnetschwungrad keine Markierungen vorhanden, müssen auch hier oberer Totpunkt und Zündmomentstellung mit der Einstelllehre für Zündzeitpunkt neu ausgemessen und am Magnetschwungrad festgelegt werden.

3. Schadenssuche und Abhilfe

Im folgenden geben wir eine Reihe von Störungen an, die wie bisher bei den kontaktgesteuerten Magnetzünd-Generatoren, auch bei den elektronisch gesteuerten Magnetzünd-Generatoren Ausfälle verursachen können.

Elektrische Anschlüsse und Verbindungen überprüfen.

Auf durchgeschaltete, eingeklemmte, oxydierte oder falsch angeschlossene Kabel achten.

Beide vom Stator abgehende Elektronikabel – blau und schwarz – dürfen auf keinen Fall zwecks leichter Demontage bzw. Montage der Anlage, durchgeschnitten werden, um diese dann später mit einer Lüsterklemme zu verbinden.

Hier besteht die Gefahr, daß durch Schmutz und Feuchtigkeit an den freiliegenden Klemmen Kurzschlüsse zur Zerstörung der Elektronik führen.

Der Befestigungsbügel der Zündspule muß eine einwandfreie Massenverbindung zum Fahrgestell haben. Die Kontaktflächen sollen blank sein. (Achtung auf Farbe und Rost).

Bei angelegter Zündkerze an Masse und Durchstarten des Motors, muß zwischen den Elektroden ein Funke überspringen.

Der Elektrodenabstand der Zündkerze muß $0,4 \pm 0,1$ mm betragen.

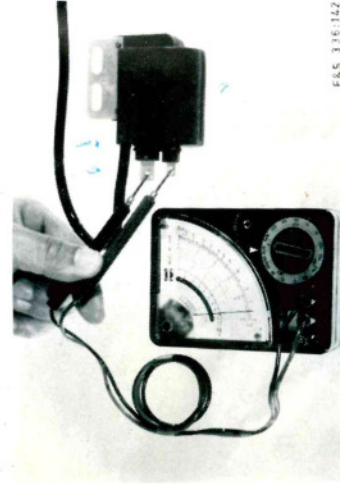
Eine Überprüfung des elektronischen Magnetzünd-Generators darf mit den herkömmlichen Testgeräten nicht durchgeführt werden.

Derartige Prüversuche führen zur Zerstörung der Anlage.

Die Prüfung des elektronischen Magnetzünd-Generators kann nur mit einem Widerstandsmeßgerät (Ohmmeter) mit einem Meßbereich von $0...10\,000\ \Omega$ ($\Omega = \text{Ohm}$) vorgenommen werden.

Überprüfen der Zündspule mit Elektronikteil

Beide Flachstecker an Zündspule abziehen und Zündkerzenstecker am Zündkabel abschrauben.



Meßbereich am Ohmmeter für $20...30\ \Omega$ einstellen.

Meßleitungen des Ohmmeters an beide Flachsteckanschlüsse der Zündspule anschließen.

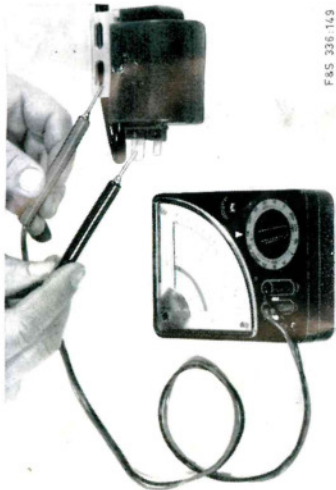
Ist bei dieser Messung ein Widerstand von $20...30\ \Omega$ vorhanden, ist das Elektronikteil in Ordnung.

Wird ein Widerstand von 0 oder annähernd 0 abgelesen, so ist das Elektronikteil defekt.

Meßbereich am Ohmmeter
1000 Ω (1 K Ω) einstellen.

Eine Meßleitung des Ohmmeters
an Masse, die andere Meßleitung
am großen Flachsteckanschluß
der Zündspule anschließen. Durch
das Meßinstrument erfolgt dabei
eine kurze Aufladung des Kon-
densators im Elektronikteil.

F&S 336-149



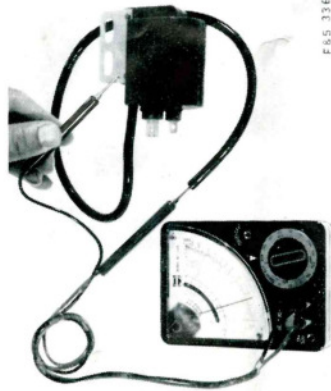
Das Elektronikteil ist in Ordnung, wenn bei mehrmaligem (3...4 mal) Vertauschen
der Anschlüsse nur ein kurzer Zeigerausschlag (bedingt durch die Kondensator-Ladung
innerhalb des Elektronikteiles) erfolgt und der Zeiger auf dem Meßwert unendlich
(∞) zurückgeht.

Geht der Zeiger nicht zurück und bleibt auf einem Meßwert unterschiedlicher Größe
stehen, ist das Elektronikteil defekt.

Um die Sekundärwicklung der
Zündspule zu überprüfen, wird
eine Meßleitung des Ohmmeters
an Masse, die andere an das
Zündkabel (ohne Stecker) ange-
schlossen.

Wird ein Widerstand von 7000
...9000 Ω gemessen, ist die Se-
kundärwicklung in Ordnung.

F&S 336-139



Achtung! Vor Auswechseln der defekten Zündspule, Stator überprüfen.

Überprüfen des Stators

Blaues Elektronikabel am Zündlichtschalter – Klemme 2 – bzw. im Kurzschlußknopf
am Lenker (siehe Schaltplan) abklemmen.

Eine Meßleitung des Ohmmeters
an Masse und die andere an
das blaue Elektronikabel an-
klemmen.

Messung mit vertauschten An-
schlüssen wiederholen.

Ist die Diode im Stator in Ord-
nung, so zeigt das Ohmmeter
einmal unendlich (∞) und beim
Vertauschen der Meßleitungen
einen Widerstand von ca. 3000
...9000 Ω (je nach Instrumenten-
klasse) an.

F&S 336-141



Zeigt das Ohmmeter in beiden Fällen 0 an, so ist die Diode defekt.*

Ist beide Male unendlich (∞) abzulesen, liegt eine Unterbrechung im Stator vor.*

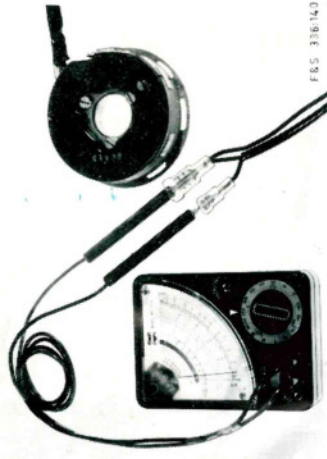
Meßbereich am Ohmmeter für
20...30 Ω einstellen.

Um die Geberspule für die Elek-
tronik zu prüfen, werden die Meß-
leitungen des Ohmmeters an das
blaue und schwarze Elektronik-
kabel angeschlossen.

Der Widerstand soll ca. 20 Ω
betragen.

Ist der abgelesene Wert geringer,
liegt ein Windungsschluß in der
Geberspule vor.*

F&S 336-143



Anmerkung: Zu den mit einem * gekennzeichneten Abschnitten:

In diesem Falle sind Stator (eingegossenes Spulenpaket) und Rotor (Magnetschwun-
rad) zusammen auszutauschen.

Stator und Rotor sind aufgrund der Zündeneinstellung mit gleicher Fertigungsnummer
versehen. Nicht vertauschen!

| Anschlüsse: | Lichtleitung: | | Hauptlampe: | | Schlichtleitung: | | Schlichtlampe: | | Tachometer- beleuchtung: | | Drehzahlmesser- beleuchtung: | | Bremslichtleitung: | | 1 Wechselstromhorn: | | 1 Gleichstrom- Signalhorn: | | 1 Blinklicht: | | Elektronikkabel (schwarz) | | Elektronikkabel (blau) | |
|---------------------------|---|----------------|----------------|---|------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------|-----------------|---------------------------------|-----------------|--------------------|-----------------|---------------------|-----------------|-------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------|
| | 6 Volt 25 Watt bis Mot.-Nr. 7330 156 ab Mot.-Nr. 7330 157 | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 25 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt | 6 Volt 0,6 Watt |
| SACHS 1001/1251 | gelb | gelb | gelb | rot, Anschluß ohne Schalter direkt zum Schlichtlicht | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt |
| SACHS 50 S (Alu-Zylinder) | gelb | gelb | weiß | rot, Anschluß ohne Schalter direkt zum Schlichtlicht | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt | 6 Volt 5 Watt |
| | | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt | 6 Volt 35 Watt |

* 18 Watt für Ausf. NHW (Schweiz)

50 S (Alu-Zylinder)

- A = Scheinwerfer
- A1 = Hauptlicht
- A3 = Schlußlicht
- A4 = Bremslicht
- A7 = Tachometerbeleuchtung
- A10 = Drehzahlmesserbeleucht.
- B1 = Zündschalter
- B3 = Abblendschalter
- B4 = Bremslichtschalter
- B7 = Hornruckschalter
- B9 = Kurzschlußknopf
- C = Magnetzylinder-Generator
- C9 = Zündspule
- C10 = Zündkerze
- C14 = Signalhorn

Schaltstellungen:
 0 = Aus (Zündung kurzgeschlossen)
 I = Tagfahrt
 II = Fahrtlicht

Kabelfarben:

- a = gelb
- b = weiß (bei Ausf. 6 V 25 W)
- c = grün (bei Ausf. 6 V 35 W)
- d = schwarz
- e = blau
- f = rot

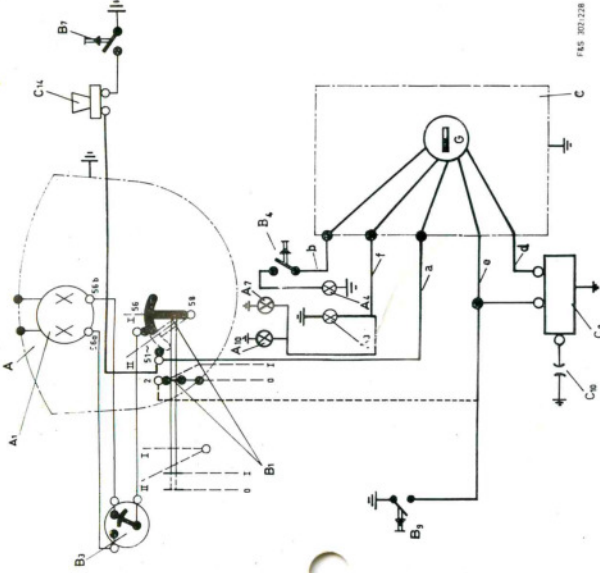


FIG. 303/228

1001/1251

- A = Scheinwerfer
- A1 = Hauptlicht
- A3 = Schlußlicht
- A4 = Bremslicht
- A5 = Blinklicht
- A7 = Tachometerbeleuchtung
- A10 = Drehzahlmesserbeleucht.
- B1 = Zündschalter
- B3 = Abblendschalter
- B4 = Bremslichtschalter
- B6 = Blinklichtschalter
- B7 = Hornruckschalter
- B9 = Kurzschlußknopf
- C = Magnetzylinder-Generator
- C9 = Zündspule
- C10 = Zündkerze
- C11 = Batterie
- C13 = Gleichrichter
- C14 = Signalhorn
- C15 = Blinkgeber
- S = Sicherung (2 A)
- S1 = Sicherung (8 A)

Schaltstellungen:
 0 = Aus (Zündung kurzgeschlossen)
 I = Tagfahrt
 II = Fahrtlicht

Kabelfarben:

- a = gelb
- b = grün
- c = schwarz
- d = blau
- e = rot

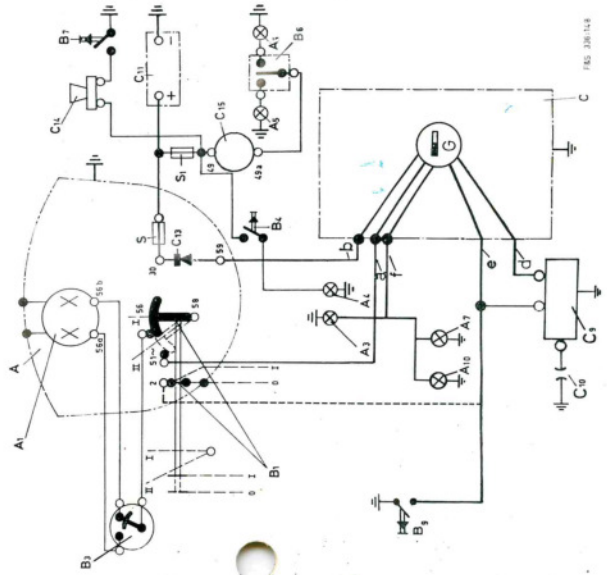


FIG. 303/144

* Nur bei Ausf. mit neuen Rundinstrumenten, Tacho- und Drehzahlmesser.

Achtung!

Bei Fahrzeugen mit kontaktgesteuertem Magnetzündgenerator, wurde der Motor über den Zündlichtschalter (B) siehe Schaltpläne) kurzgeschlossen.

Mit Einbau des elektronisch gesteuerten Magnetzündgenerators, wurde von der Fa. NHW, aus technischen Gründen die Kurzschließung des Motors, durch einen Kurzschlußknopf (B, siehe Schaltpläne) aus dem Scheinwerfer zum Lenker verlegt.

Eine nachträgliche Umrüstung ist möglich. Die entsprechenden Teile (Kurzschlußknopf, Befestigungsschelle, Kabel usw.) sind unter der Zusammenbau-Nr. 927 980 30 02 bei der Fa. NHW/ZU erhältlich. Bitte beachten Sie dabei den jeweiligen Schaltplan.

Dies geschah bei Fahrzeugen mit Motoren SACHS 50 S (Alu-Zylinder) ab Fahrgestell-Nr. 685 064 904 bzw. bei den Fahrzeugen mit Motoren SACHS 1001/6 B, 1251/6 B und 1251/6 C in Verbindung mit elektronisch gesteuertem Magnetzündgenerator sofort mit Einsatz.

5. Austauschteile und Preise

Nachdem die elektronisch gesteuerten Magnetzündgeneratoren nicht mit den herkömmlichen Prüfgeräten getestet werden können, haben wir uns im Interesse eines marktnahen Service dazu entschlossen, Austausch-Züندانlagen zu günstigen Bedingungen zu liefern.

Wie im Austauschgeschäft üblich, dürfen die zurückgegebenen Teile keine äußeren Beschädigungen aufweisen, müssen also noch aufarbeitbar sein. Ob dies der Fall ist entscheidet die jeweilige F & S-Vertretung bzw. das Stammhaus. Ein Austausch ist außerdem nur dann möglich, wenn Stator und Rotor die gleiche Fertigungsnummer aufweisen.

Der elektronische Magnetzündgenerator ohne Zündspule wird im Austausch, bestehend aus Rotor (Magnetschwungrad), Stator (eingegossenes Spulenpaket) und Grundplatte, unter folgender Bestell-Nr. geliefert:

0283 123 001.2 B DM 49,- brutto für SACHS 50 S (Alu-Zylinder) bis Mot.-Nr. 7330 156
 0683 006 004.2 B DM 51,- brutto für SACHS 50 S (Alu-Zylinder) ab Mot.-Nr. 7330 157
 0683 006 103.2 B DM 51,- brutto für SACHS 1001/1251

Bitte beachten Sie, daß bei Reklamationen oder Austausch, die Abwicklung nur über die zuständige F & S-Vertretung erfolgt.

6. Ersatzteile

| Bestell-Nr. | Benennung | Stück | | | | | | |
|--------------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | 1001/5 A | 1251/5 A | 1001/6 A | 1251/6 A | 1001/6 B | 1251/6 B | 1251/6 C |
| 0283 123 001 | Magnetzünd-Generator (MOTOPLAT) Zsb. Magnetzünd-Generator 6 V 25-5/5 W (MOTOPLAT: 9600 150) bis Motor-Nr. 7330 156 mit: 1 x 0265 163 000 Grundplatte 3 x 0644 031 000 Scheibe 4,3 x 8 x 0,5 3 x 2840 002 001 Zylinderschraube M 40x20 (für SACHS 50 S mit Alu-Zylinder) | 1 | | | | | | |
| 0683 006 004 | Zsb. Magnetzünd-Generator 6 V 35-5/21 W bzw. 18 W (MOTOPLAT: 9600 166) ab Motor-Nr. 7330 157 mit: 1 x 0265 163 000 Grundplatte 3 x 0644 031 000 Scheibe 4,3 x 8 x 0,5 3 x 2840 002 001 Zylinderschraube M 4 x 20 (für SACHS 50 S mit Alu-Zylinder) | 1 | | | | | | |
| 0683 006 103 | Zsb. Magnetzünd-Generator 6 V 35-5/21 W bzw. 18 W (MOTOPLAT: 9600 160) mit: 1 x 0265 163 000 Grundplatte 3 x 0644 031 000 Scheibe 4,3 x 8 x 0,5 3 x 2840 002 001 Zylinderschraube M 4 x 20 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0265 163 000 | Grundplatte | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0644 031 000 | Scheibe 4,3 x 8 x 0,5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 2840 002 001 | Zylinderschraube M 4 x 20 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 0965 108 001 | Kurzschlußkabel (Länge angeben) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0665 119 001 | Gummitülle | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0665 124 000 | Gummischieber | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0265 167 000 | Zubehör-Teilesatz mit: 1 x Gummitülle 1 x großer Kabelschuh 1 x kleiner Kabelschuh 1 x große Isolierkappe 1 x kleine Isolierkappe | 1 | | | | | | |
| 0665 123 000 | Zubehör-Teilesatz mit: 1 x großer Kabelschuh 1 x kleiner Kabelschuh 1 x große Isolierkappe 1 x kleine Isolierkappe | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0283 124 000 | Zündspule mit Kabel | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 0244 108 000 | Scheibe 4,1 x 9 x 1,2) für Befestigung | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 0241 028 001 | Zylinderschraube M 4 x 12) Grundplatte | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |

* bis Motor-Nr. 7330 156

+ ab Motor-Nr. 7330 157

7. Austausch und nachträglicher Einbau des elektronischen Magnetzünd-Generators

Der elektronische kontaktlose Magnetzünd-Generator der Fa. MOTOPLAT kann auch nachträglich bei bereits ausgelieferten Motoren SACHS 50 S (Alu-Zylinder) und SACHS 1001/... und 1251/... eingebaut werden.

Dabei ist folgendes zu beachten:

Neue Zündanlagen haben keine Markierungen. Die Stellung o. T. sowie Zündmoment muß neu ausgemessen und markiert werden. Dazu Zündeinstelehere F & S-Bestell-Nr. 0276 135 000 verwenden.

Die Grundplatte der MOTOPLAT-Anlage hat 6 Langlöcher. Zur Befestigung der Grundplatte sollen die 3 Langlöcher verwendet werden, bei welchen eine Befestigung auf Mitte möglich ist.

Stator so auf Grundplatte befestigen, daß der Kabelbaum zum Gehäuseaustritt zeigt und der Stator gerade noch verdreht werden kann.

Magnetschwungrad aufstecken.

Wie im Bild auf Seite 1 gezeigt, in Stellung oberer Totpunkt Markierung „O“ am Magnetschwungrad und Strichmarkierung am Gehäuse anbringen. Entsprechend der Vorzündung 1,2...1,5 mm vor o. T. (beim 50 S) und 2,5...3,0 mm vor o. T. (beim 1001/1251) Magnetschwungrad entgegen der Drehrichtung auf Zündmomentstellung verdrehen und Markierung „M“ am Magnetschwungrad anbringen.

Weitere Hinweise siehe unter „Einstellen“ Seite 2.

Achtung!

Grundsätzlich muß bei Austausch oder bei nachträglichem Einbau eines elektronischen Magnetzünd-Generators bei den Motoren SACHS 50 S ein Kurzschlußknopf am Lenker angebracht werden. Schaltplan beachten.

Montagehinweis für den Gummischieber bei den Motoren SACHS 1001/1251

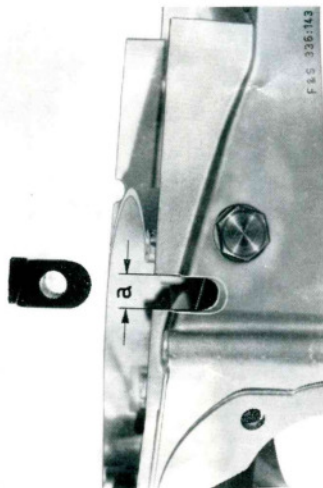
Bereits ausgelieferte Motoren haben eine runde Gummifülle.

Eine wesentliche Montageerleichterung des Kabelbaumes wird durch Ausarbeiten des Gehäuses, wie im Bild gezeigt, erreicht.

Maß „a“ = $12 \pm 0,1$ mm

An Stelle der runden Gummifülle Nr. 0665 119 000 wird jetzt der Gummischieber Nr. 0665 124 000, wie im Bild gezeigt, montiert.

Erforderliche Arbeitszeit
ca. 30 – 45 Minuten.



In Verbindung mit dem elektronischen Magnetzünd-Generator wird in Zukunft auch bei den Motoren SACHS 1001/1251 der flache Gummischieber Nr. 0665 124 100 vom SACHS 50 S verwendet.

Bei den Motoren SACHS 1001/1251 muß zum nachträglichen Einbau bzw. Austausch der flache Gummischieber Nr. 0665 124 100 wieder gegen den hohen Gummischieber Nr. 0665 124 000 ausgetauscht werden.

Zum Austausch der Gummischieber die Isolierkappen der Kabelschuhe zurück-schieben, damit die Anschlüsse durch die Bohrung der Gummifülle geführt werden können.