



Afb. F 3



Afb. F 4



Afb. F 5

#### CARBURATEUR

De M 23 motor is uitgerust met een Encarwi carburateur type A 7. De klassieke chokeconstructie mist deze carburateur. De chokestand wordt ingesteld door de gasschuif zelf. Van zeer groot belang is dan ook bij deze carburateur de juiste afstelling van de gasschuif. De motor dient in de nulstand van het gashandvat goed stationair te draaien. Laat eventueel in de nulstand de motor wat te veel toeren maken en regel dit dan weer bij zodra de motor warm is aan de kabelstelschroef. Voor verdere controle kunt U de carburateur van de aanzuigbuis verwijderen. U kunt dan vanaf de motorzijde in de carburateur kijken en zien hoe de vork in de steel zit. Stel nu eerst de gasschuif in de chokestand, de ovale opening boven in de gasschuif moet nu geheel zichtbaar zijn. (afb. F 3). Afb. F 4 is dus fout. U kunt de stand verstellen met behulp van de kabelstelschroef. Vervolgens draait U het gashandel in de nul-stand en U controleert nu of de gasschuif de opening van de doorlaat volledig afsluit. In deze stand moet het onderste eind van de gasschuif ca. 1 mm voorbij de doorlaat steken. De zaagsnede onder in de gasschuif is dan nog wel zichtbaar en hierdoor wordt dan ook het mengsel voor het stationair lopen aangevoerd. (Afb. F 5).

Reinigt de benzinezeef in de banjobout regelmatig en let hierbij op dat deze niet wordt verloren.

In de achterzijde van de carburateur is de reservesproeier aangebracht. Deze is doorgaans één à twee maten kleiner dan de normale sproeier. Bij versterkte viertaktneigingen kan tot het monteren van deze kleinere sproeier worden overgegaan.

Reinigt U ook regelmatig het luchtfilter op de bekende wijze.

## Enige bijzonderheden van de Pluvier M 23 motor

### INLAATSCHIJF

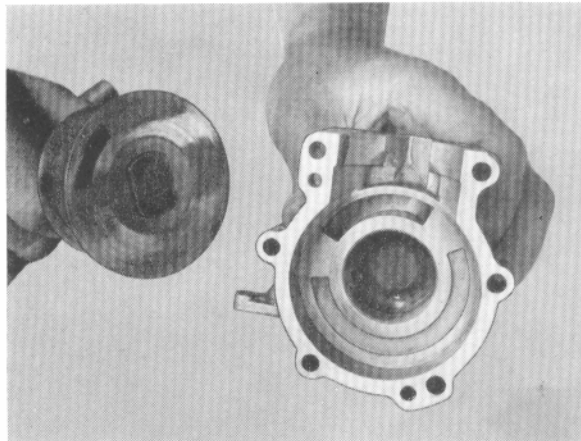
De inlaatschijf moet op een bepaalde tijd afsluiten om daarna weer het mengsel gelegenheid te geven in het carter te komen. (Zie technische specificatie voor timing). Het spreekt wel voor zichzelf, dat een goede afsluiting van deze inlaatschijf, ook wel roterende gasschuif genoemd, erg belangrijk is voor het verkrijgen van een goede vulling en dus voor het goed functioneren van de motor.

De afsluiting is op eenvoudige wijze te controleren. Als volgt wordt hierbij te werk gegaan :

carburateur losnemen van het aanzuigbuisje, demonteren van de cilinder, verwijderen van vliegwieldekseel.

Aan het aanzuigbuisje wordt nu een stukje slang geschoven waarin rook geblazen wordt. Tijdens dit rook inblazen wordt het vliegwiel in de draairichting gedraaid. Vanzelfsprekend komt er op het openingstijdstip van de inlaatschijf rook uit het carter. Is de periode van inlaat afgelopen, dan mag dit niet het geval zijn.

Bij eventuele lekkage dient de inlaatschijf pas geschuurd te worden op het carteraanloopvlak. (Afb. F 1). Op precies dezelfde wijze als bijvoorbeeld het opschuren van een klep op een klepzitting. Uiteraard kan ook een nieuwe inlaatschijf gemonteerd worden, ook dan is een controle echter gewenst. Zie voordat tot montage van een nieuwe inlaatschijf wordt overgegaan vooral op blz. F 3 het wijzigingsschema. De M 23 motor heeft nl. in de loop van de tijd enkele principiële wijzigingen ondergaan wat betreft de afmetingen van carter, inlaatschijf en krukas, die zo op het oog niet te zien zijn.



Afb. F 1

De inlaatschijf wordt d.m.v. een borst op de krukas meegenomen. Het kan voorkomen, dat er iets of wat speling op dit meeneemvlak aanwezig is. Dit zal dan een eigenaardig tikkend geluid veroorzaken, vooral wanneer de motor onregelmatig loopt, dus bijvoorbeeld wanneer deze nog koud is. In zo'n geval kan het beste het binnenste gedeelte van de inlaatschijf opgestuikt worden. Dit doet U door met een hamer op het middengedeelte van de inlaatschijf te kloppen, vooropgesteld dat deze op een zuiver vlakke ondergrond gelegd wordt. In een voorkomend ernstig geval van afwijking dan liever een nieuwe inlaatschijf monteren.

#### **SIMMERRING IN HET MAGNEETCARTERDEKSEL**

Bij lekkage van deze simmerring kan het gevolg zijn dat de ontstekingsinstallatie vochtig wordt. In een voorkomend geval dient U dan ook allereerst naar deze simmerring te kijken. Let U vooral ook op of de afstandsbus niet beschadigd is, daar deze op zijn beurt verantwoordelijk kan zijn voor een simmerringbeschadiging. (Voor reparatie zie blz. E 4).

#### **AANZUIGFLENSPAKKING CARBURATEUR**

Is het aanzuigbuisje van de carburateur verwijderd en moet de flenspakking weer gemonteerd worden, dan dient U erop te letten, dat deze pakking niet verkeerd gemonteerd wordt. Het gat zit n.l. niet in het midden van deze pakking, waardoor bij verkeerde montage de doorlaatopening niet geheel vrij komt. Dit op zijn beurt verstoort weer de normale vulling met alle gevolgen van dien.

#### **CARTER, KRUKAS EN INLAATSCHIJF**

Zoals eerder in deze handleiding opgemerkt, hebben deze delen in de loop der tijd op het oog onzichtbare wijzigingen ondergaan. Bij het monteren van een nieuwe krukas, nieuwe carterhelften of een nieuwe inlaatschijf, is oppassen dan ook geraden. Afbeelding F 2 geeft een overzichtsschema hiervan.

Bij het bestellen van eerder genoemde onderdelen dient U steeds het motornummer te vermelden van de motor waarvoor deze delen benodigd zijn.

#### **LICHTINSTALLATIE**

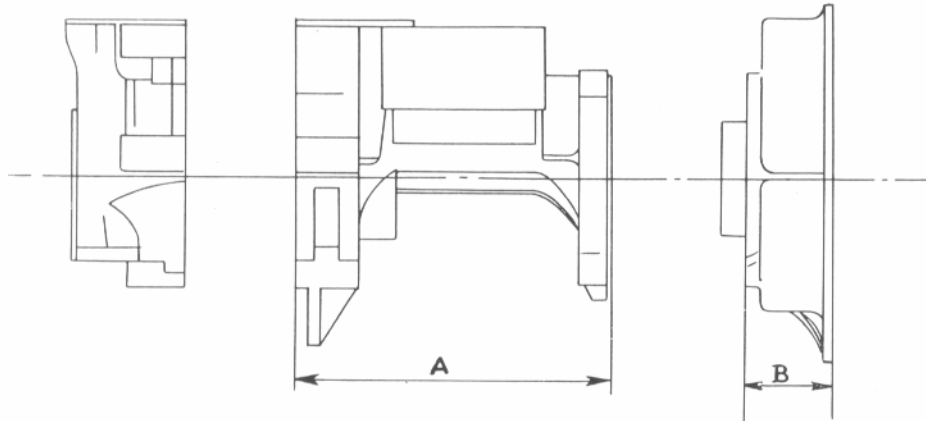
De lichtinstallatie van de M 23 motor is vanaf motornummer 25365 gebracht van 8 op 17 watt. Vanaf dit motornummer is tevens het koeloppervlak van cilinder en cilinderkop vergroot. De oorspronkelijke motoren kunnen alsnog worden voorzien van een 17 watts lichtspoel. Aanpassing van de gloeilamp, c.q. van de koplamp is hier natuurlijk wel het gevolg van. Bij bestelling van een lichtspoel dient opgegeven te worden dat deze voor dit doel bestemd is.

#### **ONTKOLEN**

In tegenstelling tot de JLO G 50 motor heeft de Pluvier M 23 motor de neiging een koolafzetting op te bouwen op de bovenzijde van de zuiger, juist voor de beide overstrompoorten. Het behoeft wel geen betoog, dat koolafzetting daar ter plaatse op precies hetzelfde neerkomt als verstopte overstrompoorten. Bij elke ontkoolbeurt dient dan ook steeds de koolaanslag hier verwijderd te worden.

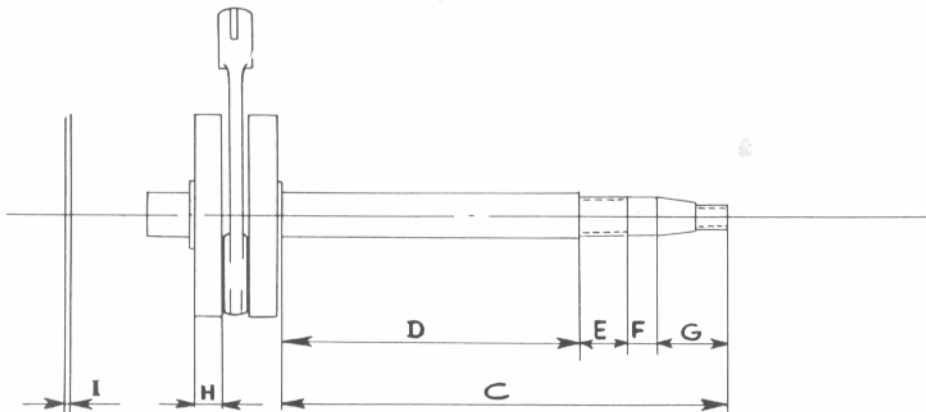
Technische documentatie sparta f enige bijz.h. m23 motor

F 3



| motor nrs.       | A   | onderdeel nr. | B    | onderdeel nr. |
|------------------|-----|---------------|------|---------------|
| 101 t/m. 578     | 106 | 23110 - 11a   | 28,5 | 23123 - 12    |
| 579 t/m. 16764   | 107 | 23110 - 21    | 29   | 23123 - 32    |
| 16765 t/m. heden | 112 | 23110 - 31    | 26   | 23123 - 42    |

Middencarter —31 is óók te gebruiken voor —21, doch dan uitsluitend samen met magneetcarter —42.



| motor nrs.       | C   | D   | E  | F | G  | H     | onderdeel nr. | I   |
|------------------|-----|-----|----|---|----|-------|---------------|-----|
| 101 t/m. 4858    | 157 | 100 | 22 | 8 | 27 | 10,75 | 23201 - 23    | 1,2 |
| 4859 t/m. 24748  | 157 | 107 | 16 | 7 | 27 | 10,75 | 23201 - 33    | 1,2 |
| 24749 t/m. heden | 157 | 107 | 16 | 7 | 27 | 9,2   | 23201 - 43    | 1,7 |

Vanaf motornr. 25365: a) is lichtinstallatie 17 watt,  
b) is koeloppervlak van de cilinder vergroot.

Afb. F 2