

Wissenswertes von MAG Motoren 1C9:

1 bedeutet 1

C " Cylinder (auf französisch)

9 " neunte Konstruktion eines Grundmotores seit 1905, in Wirklichkeit wurde der neunte Motor schon 1912 und zwar als ein 2C9 mit 1000 ccm entwickelt. Mitte der zwanziger Jahre wurde dieser Motor als Einzylinder weiterentwickelt. Da es sich aber nicht um eine Neukonstruktion handelte, hat dieser Einzylinder die Bezeichnung 1C9 erhalten.

Die Buchstaben "H, K, L" geben die Lage der Ventile an.

H = Kopfgesteuert

K = Wechselgesteuert

L = Seitengesteuert

Eine Ausnahme bildet die kopfgesteuerte Ausführung des Jubiläums-Motors, welcher für die dreißiger Jahre entwickelt wurde, indem er die Bezeichnung 1C9-M erhalten hatte.

Die letzte Zahl (z.B. 1C9-H-8) bedeutet den Entwicklungsstand eines Motors, bei Einführung wichtiger Änderungen wurde die nächste Zahl verwendet.

Die Jahrgänge bewegen sich zwischen 1927 für die Variante 4, 1928 für die Ausführung 6 und 1929 für die Ausführung 8.

Nach Motornummern geordnet und wichtige Änderungen:

1C9-H (ursprünglicher Typ)

No.: 92 001 - 92 500 / 94 001 - 94 489

1C9-K No.: 92 501 - 93 000 / 93 501 - 94 000 / 96 501 - 97 000

Pleuel-Rollenlager ohne Käfig, Ventilheber auf Ringarm montiert

1C9-K-4 No.: 98 501 - 99 000 / 99 501 - 100 478

Pleuellager mit Rollenkäfig

1C9-H6 No.: 94 940 - 94 500 / 101 001 - 101 500 / 103 502 - 104 500

110 001 - 112 991

1C9-K6 No.: 101 501 - 102 500 / 104 501 - 105 500 / 108 501 - 109 000

116 501 - 117 100

Verlängerte Antriebsachse, größerer Durchmesser der Ventilstößel-Mantelrohre, Ventilheber auf Standrohre montiert

1C9-H7 No.: 500 001 - 502 000

1C9-K7 No.: 600 001 - 600 900

Entlüfter als Kettenschmierventil durchgebildet. Kolben mit drei Kolbenringen, wovon der eine als Ölfangring durchgebildet ist.

1C9-H7A No.: 500 001 - 502 000

1C9-K7A No.: 600 001 - 600 900

Kolben mit drei Kolbenringen, alle ohne Ölfangeffekt.

1C9-H-8 No.: 502 001 - 508 750

1C9-K-8 No.: 600 901 - 602 700

Verstärktes Pleuel-Rollenlager. Breitere Verzahnung der Ventilsteuerungs Organe, Kettenschmierung durch Entlüfter abgeschafft. Kipphebel auf verlängerten Rollenlagern. Ventilführung mit eingesetzter Bronzebuchse.

1C9-K-10 No.: 602 501 - 606 200

Neue Ansaugglocke mit verstärkten Befestigungslappen.

1C9-HT No.: 509 001 - 509 002 / 509 003 - 511 000

Kurbelgehäuse Antriebsseite mit strahlenförmigen Aluminiumrippen. Neuer Zylinder, Befestigung auf dem Kurbelgehäuse durch Bolzen. Flanschzylinder = Kopfbefestigung durch 6 Bolzen.

1C9-K-11 No.: 606 201 - 606 500

Kurbelzapfen mit 2 Schmierlöchern, Ventileinstellung durch unteren Ventilstößel, Befestigung der Mantelrohre durch Bügel. Kipphebel mit unregulierbarer Schleifschuhschmierung der Ventilführungen auf Kipphebel-Gehäuse, Ventil-