

Links die 500 Wechselgesteuert, ein unverwüstliches, solides Motorrad, rechts die 750 Wechselgesteuert ein Beiwagenbüffel, beide im Original MAG-Rahmen. Auf der rechten Seite unten 1 C 9 H (500 ohv) wie er von TWN bis 1938 eingebaut wurde.

Die einzelnen MAG-Typen.

In einer Tabelle sind untenstehend die Hauptdaten der wichtigsten Modelle angegeben. Der Motor 1 C 14 K wurde später von TWN mit Seitenventilen versehen, die obengesteuerten 500er hatten auch einen Bruder mit 600 ccm (90×104, von Imperia eingebaut). Der wechselgesteuerte 500-Zweizylinder hatte auch einen halbierten 250er im Gefolge (siehe Monet & Goyon zirka 1929!), andererseits hat MAG selbst einmal einen bildsauberen 250 ohv (61×85) gezeigt. Aber alle diese in der Tabelle nicht enthaltenen Varianten haben keine Verbreitung gefunden, sei es, weil sie nur auf Sonderwünsche kleiner Einbaufirmen zurückzuführen waren oder sei es wie beim 250 ohv, daß er zu gut und damit zu teuer gemacht war, als daß er hätte in seiner Klasse vordringen können.

MAG hat aber nicht nur hervorragende Touren- und Tourensportmaschinen geliefert, sie hat sich etwa um 1928—1929 einen großen Namen bei den europäischen Rennen gemacht. Diese Rennmotoren, es waren auch ohne darunter, wurden aber nicht serienmäßig geliefert, ihre Stückzahl war auch außerordentlich klein.

Nun zu den Details der Typentabelle: Das Zeichen wg ist die Abkürzung für wechselgesteuert. Die Kennzeichnung „1 C 14 K“ usw. ist auf der Karterfläche neben der Motornummer eingeschlagen und ist die beste Möglichkeit, die verschiedenen Modelle auseinanderhalten zu können. Die Zahl 1 oder 2 am Anfang nennt die Zylinderzahl, die Zahl in der Mitte hat einen Zusammenhang mit dem Hubraum (500er Einzylinder alle „9“, alle gleiches Hubbohrungsverhältnis, daher der 1000er-2 C 9 C). Die Typenbezeichnung des 750er liegt bei uns leider nicht auf.

Ventileinstellung mit Zündzeitpunkt in mm

Die wichtigsten MAG-Typen

ccm	Vent.	Typ	Bohr.	Hub.	PS	n	Übers
350	wg	1 C 14 K	72	85	8	4000	5,5
350	ohv	1 C 14 H	72	85	13	5000	5,6
500	wg	1 C 9 K 8	82	94	13	4000	5,0
500	ohv	1 C 9 M	82	94	18	4800	5,0
500	sv	1 C 9 KL	82	94	11	4000	5,0
500	sv	1 C 9 L	82	94	12	4500	5,3
500	ohv	1 C 9 H	82	94	15	4500	5,0
500	wg	2 C 10 C	64	77	13,5	3500	5,0
600	wg	2 C 12 C	64	92	16	3500	4,8
750	wg	2 -	72	91	18	3500	4,7
850	sv	85 L	72	104	18	3200	4,5
1000	wg	2 C 9 C	82	94	20	3500	4,5

Ventileinstellung mit Zündzeitpunkt in mm

Typ	E.ö.	E.s.	A.ö.	A.s.	Spiel-kalt		ZZ
	v.o.T.	n.u.T.	v.u.T.	n.o.T.	E	A	
1 C 14 K	10	21	25	7	0,05	0,2	12
1 C 14 H	20	31	36	14	0,05	0,05	12
1 C 9 K 8	13	23	14	8	0,05	0,15	12
1 C 9 K 11	12	20	29	6	0,05	0,20	12
1 C 9 KL	3	10	15	1	0,10	0,20	11
1 C 9 L	1,5	16	22	5	0,20	0,30	16
1 C 9 H	20	30	35	13	0,05	0,05	16
1 C 9 M	1,5	16	22	5	0,05	0,05	16
2 C 10 C	5	10	21	0,5	0,05	0,25	11
2 C 12 C	6	12	25	0,5	0,05	0,25	12
750 ccm	3	15	19	2,5	0,10	0,15	12
85 L	4	18	23	3,5	0,10	0,15	14
2 C 9 C	6	12	26	0,5	0,05	0,25	12

Zu den Ventilzeiten.

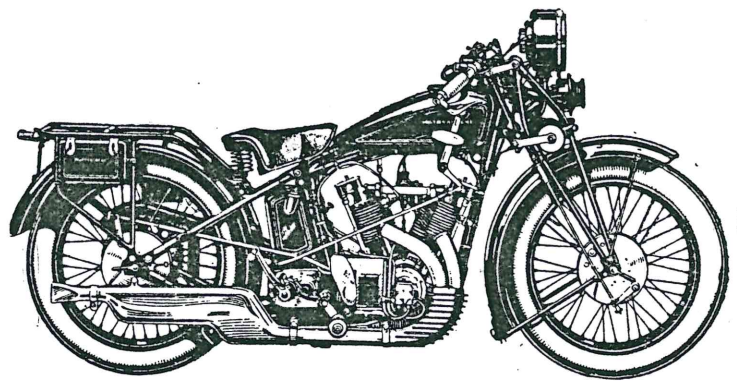
Die von uns vor einem Jahre von Motosacoche übersandten Ventilzeiten decken sich nicht ganz mit jenen, die vor dem Kriege in Deutschland veröffentlicht wurden. Die Differenz dürfte im Ventilspiel liegen, wir nehmen an, daß die hier veröffentlichten Überschneidungswerte nur ohne Ventilspiel zu erreichen sind. Nach dem Einstellen aber wieder Ventil-luft geben! Bei der Angabe des Ventilspieles

selbst war MAG sehr vorsichtig; aufmerksame Fahrer werden an sauberen Motoren die 0,25 oder gar 0,30 nicht benötigen, bei sehr schlechtem Zustand der Steuerungsteile sind sie aber noch nicht zu reichlich.

Die Vergasereinstellung

kann für die meisten MAG, die aus den Jahren 1927 bis 1930 stammen, nicht mehr angegeben werden, da einerseits für die damaligen Vergasertypen keinerlei Ersatzteile mehr

Motosacoché in Genf war ein Begriff. Die wechselgesteuerten Typen kann man mit Fug und Recht als Drossel­motoren bezeichnen. Von Ariel 1922 montiert, hielt sich der MAG bis zur TWN von 1938, wo er lange in Lizenz gebaut werden konnte. Daneben wurden die Motoren von Imperia, Ernst-MAG, von belg., franz., engl. und österr. Marken verwendet.



aufzutreiben sind, andererseits sich Motoren und Vergaser abgenützt haben und damit eine weitere Veränderung bringen. Die MAG's nach 1933 wurden fast stets mit den modernen Amals ausgerüstet, die schon auf die Einstell­daten, wie wir sie heute kennen, „hören“! Amal empfiehlt die in der Tabelle genannte Grundeinstellung, wobei Leerlauf­luft und Nadelposition noch feinreguliert werden müssen. Da immerhin die Möglichkeit besteht, daß ein- und derselbe Typ im Jahre 1924 eine andere lichte Ansaugweite (diese muß mit dem Vergaserdurchlaß identisch sein) hatte als 1934, empfiehlt es sich zuerst, kontrollhalber den Durchmesser des Saugquerschnittes zu messen und zu vergleichen. Es muß bei der Wahl eines neuen Vergasers nicht immer die Zahl bis auf das letzte stimmen, da hier auch Ausführungsvarianten vorhanden sind. Zum Beispiel 4/022 in Messing und 74/022 in Aluminium sowie M 74/022 in Leichtmetall mit metrischem Gewinde. Wichtig hingegen ist die Größe bzw. der Durchlaß, der Schieberausschnitt, die Befestigung sowie die richtige (horizontale) Lage vom Schwimmer zur Düse.

Amal-Grundeinstellung

Motor	Vergaser	Ø	HD	Sch.	NP	LL
1 C 14 K	74/022	19,8	80	4/4	3	1/2
1 C 14 H	76/001	23,8	130	6/4	3	1 1/2
1 C 9 K 8	75/012 H	22,2	110	5/4	3	1 1/2
1 C 9 K 11	75/012 H	22,2	110	5/4	3	1 1/2
1 C 9 KL	76/001	23,8	120	6/4	3	1 1/2
1 C 9 L	76/001	23,8	120	6/4	3	1 1/2
1 C 9 H	76/011 H	25,4	150	6/4	3	1 1/2
1 C 9 M	76/011 H	25,4	150	6/4	3	1 1/2
750 ccm	74/022	19,8	80	4/4	3	1 1/2
85 L	76/001	23,8	160	6/4	3	1 1/2
2 C 9 C	75/012 H	22,2	110	5/4	3	1 1/4

Die Feinregulierung des Vergasers

hat zuerst beim Leerlauf am warmem Motor zu erfolgen. Die Leerlauf­luftschraube (horizontal mit geschlitztem Rändelkopf) beeinflusst direkt den Bereich zwischen Leerlauf und 1/8 Gas und indirekt auch das Gebiet bis Halbgas und mehr. Man dreht die LL bis zum Anschlag hinein (nicht anknallen, man spürt das auch, wenn man ganz zart dreht) und dann 1 1/2 Umdrehungen zur Grundstellung heraus. Jetzt setzt man die Drehzahl durch Herausschrauben der schrägen Anschlag-

schraube für den Drosselschieber soweit als möglich herunter und reguliert die LL fein nach, und zwar sucht man mit Herausdrehen (abmagern) und hineindre­hen (anfetten) jene beiden Punkte, wo der Motor unruhig wird und stellt bei gutem Schieber- und Ventil­führungszustand auf eine etwas magere Mittelstellung, bei schlechtem Zustand dieser Teile die fettere Mitte ein. Springt der Motor kalt schlecht an, so ist die LL zu weit her­außen, springt er warm nicht gern an, so ist die LL zu weit drinnen, soweit überhaupt der Vergaser schuld war.

Ein nochmaliger Versuch zur Drehzahlreduktion (schräge Schraube!) und Nachregulierung der LL (horizontal) empfiehlt sich.

Der Schieberausschnitt wird nur nach Tabelle gewählt, er ist nicht verstellbar und beeinflusst das Gemisch von 1/8 bis 1/4 Gas.

Die Nadelposition „NP“ ist von der Grundstellung — 3. Raste von oben — fein zu regulieren. Zweite Raste ist magerer, vierte fetter! Die Nadel bestimmt das Gemisch im Hauptfahrbereich zwischen 1/4 und 3/4 Gas hier ist also Aufmerksamkeit am Platze.

