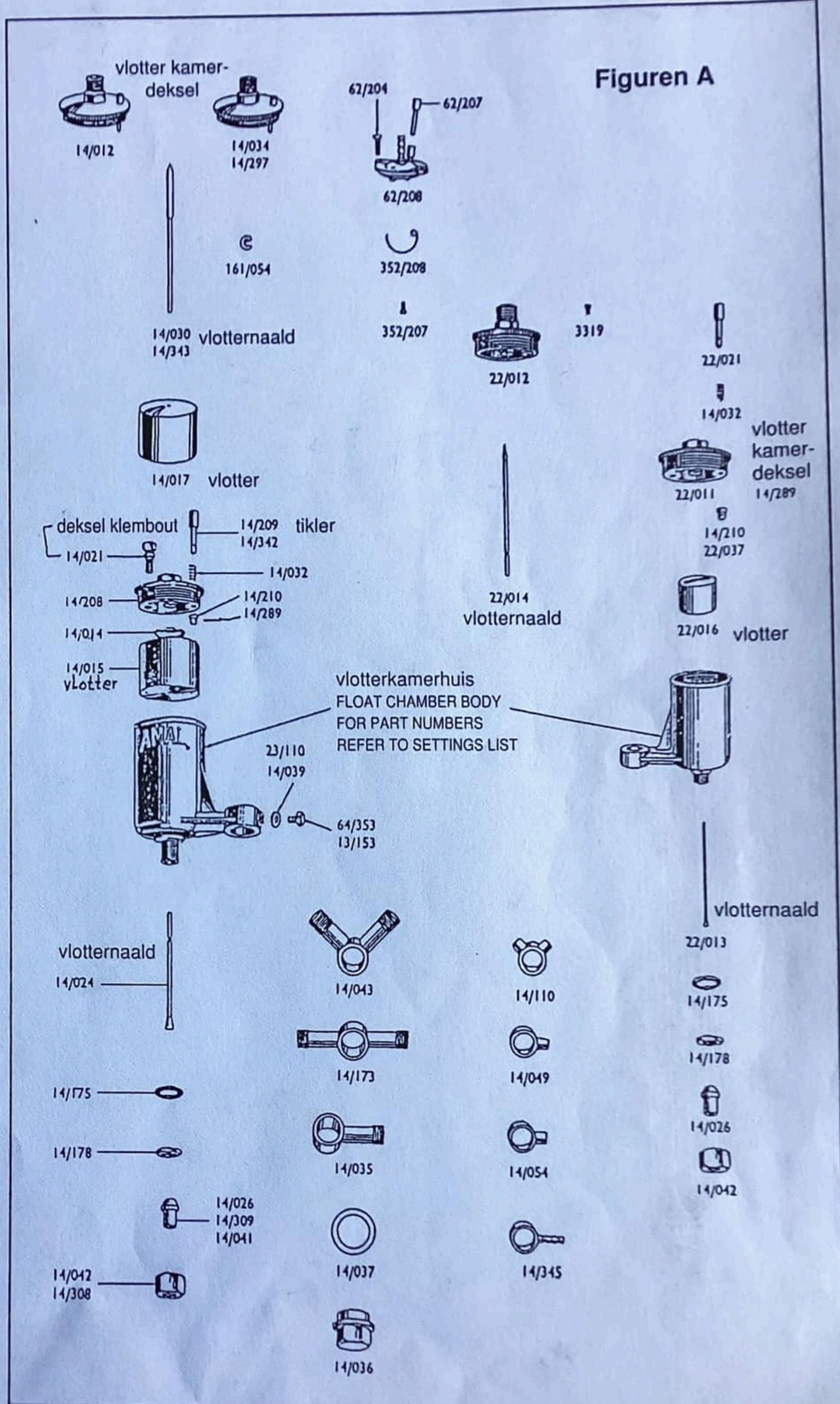


# Afstellen en/of controleren van carburateurs van het merk Amal

gefabriceerd tussen 1930 en 1954

DEEL 1

Figuren A



De meest voorkomende fouten ontstaan, doordat de carburateurs aan oude motoren, meestal niet meer de eerste montage carburateurs zijn.

**A. De vlotterkamer**  
Is deze van het goede type?

1. De benzine komt van boven in de vlotterkamer.

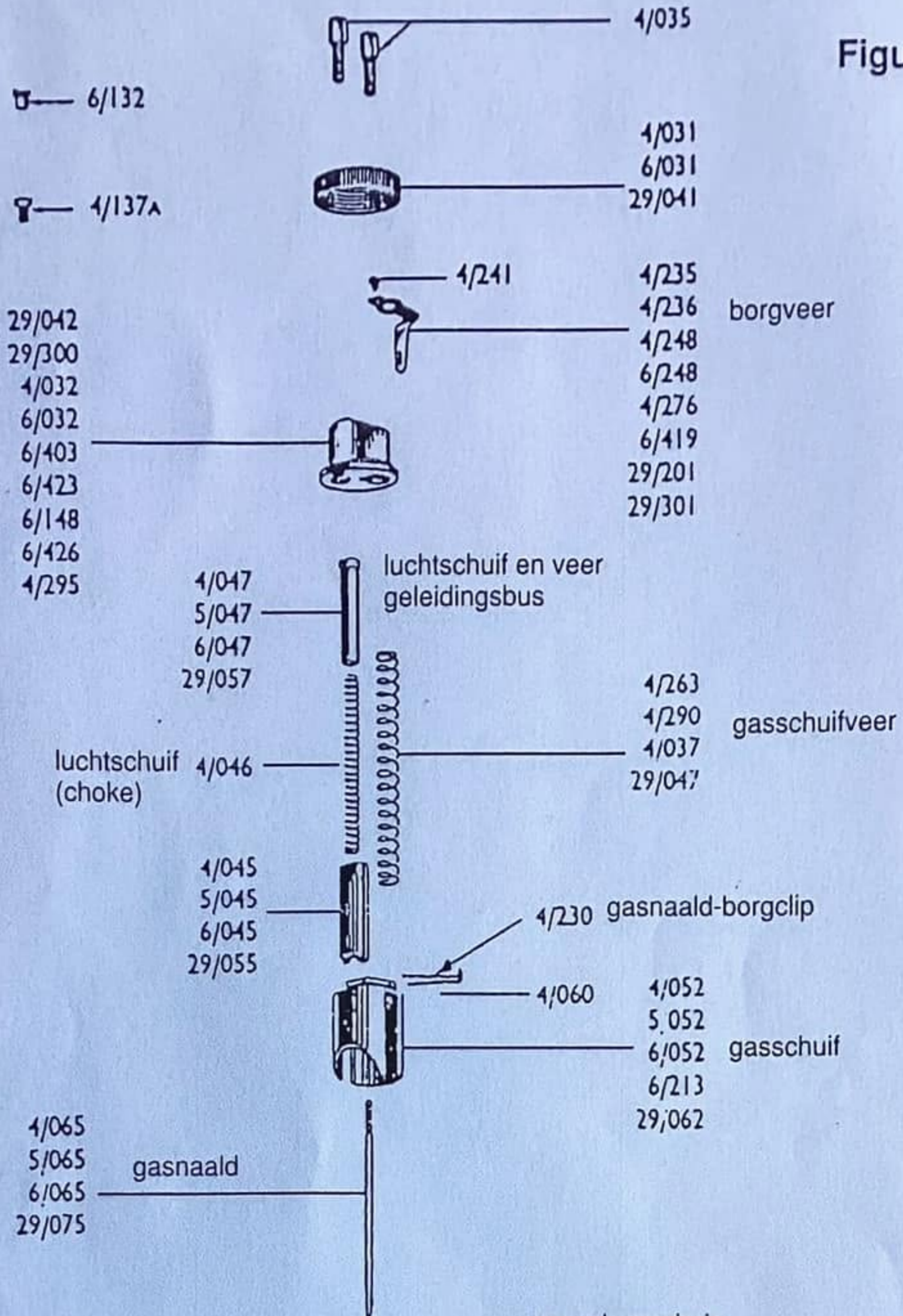
2. De benzine komt van onderen in de vlotterkamer.

3. Staat de vlotterkamer onder een bepaalde hoek t.o.v. de carburateur. Deze hoek kan variëren n.l. 3°, 7°, 8°, 10°, 12°, 15° en 20°. Men kan deze hoeken vinden in de fabrieksgegevens of met behulp van een geo-driehoek en een waterpasje opmeten t.o.v. de vertikaal. De vlotterkamer moet n.l. vertikaal staan als de motor op z'n wielen staat.

4. Is het vloeistofniveau correct? Dit punt komt in behandeling als wij de mengkamer behandelen.

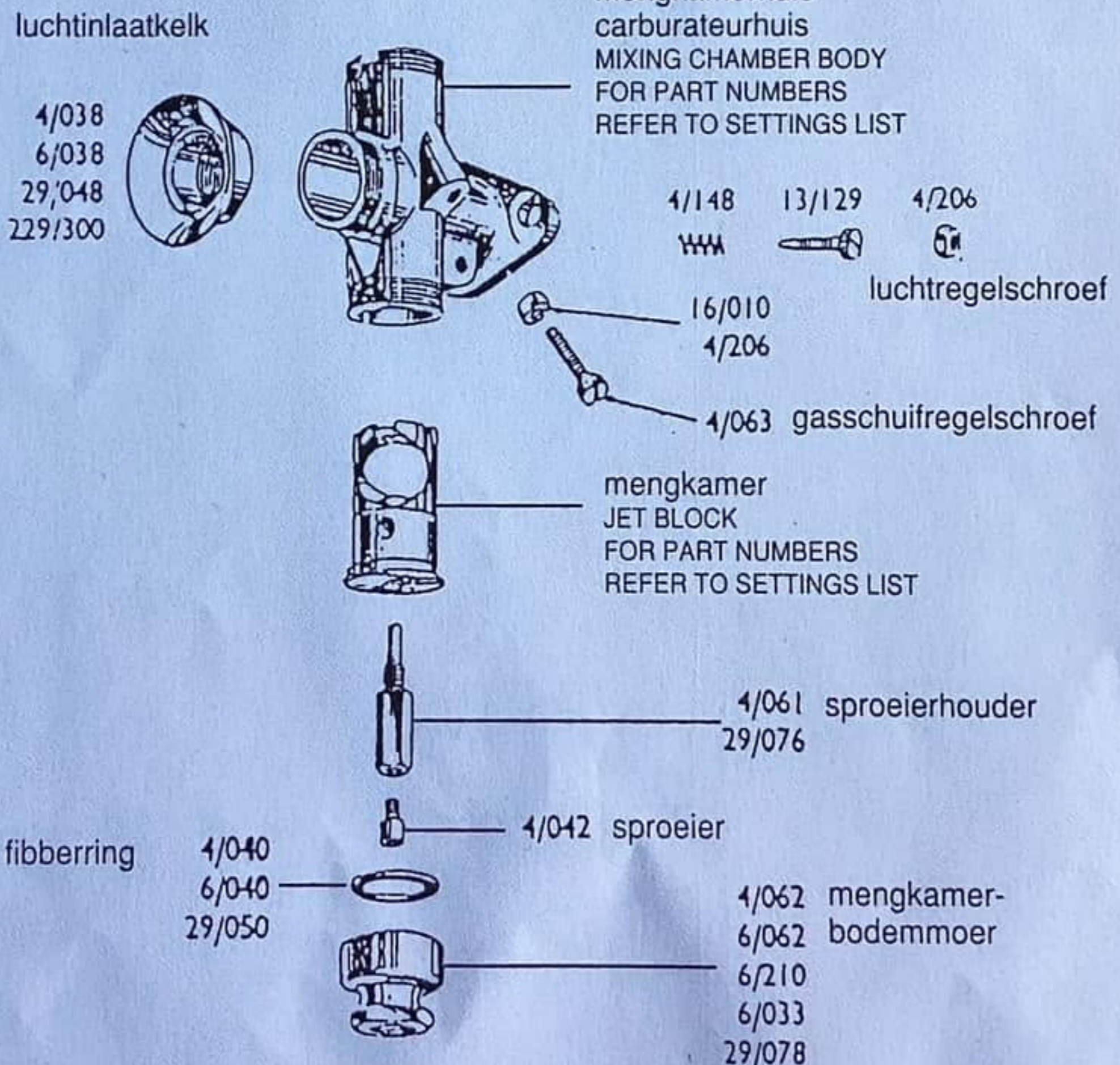
5. Zijn de onderdelen de juiste? (zie figuren A).

## Figuren B



### B. Het complete carburateurhuis (zie figuren B).

1. Is de gasschuif de juiste?
2. Is de gasnaald de juiste?
3. Is de mengkamer degene welke bij het carburateurhuis hoort?
4. Is de sproeierhouder de juiste?
5. Is de sproeier de juiste (Engelse maat)?
6. Is de fiberring voorzien van een gat met de juiste diameter?
7. Is de mengkamer bodemmoer van de goede hoogte?
8. Is de doorlaat van de carburateur gelijk aan die van de motor (cilinder- en/of cilinderkop aansluiting)?
9. Is de aansluiting van de carburateur met de cilinder of cilinderkop dicht (lekvrij)?

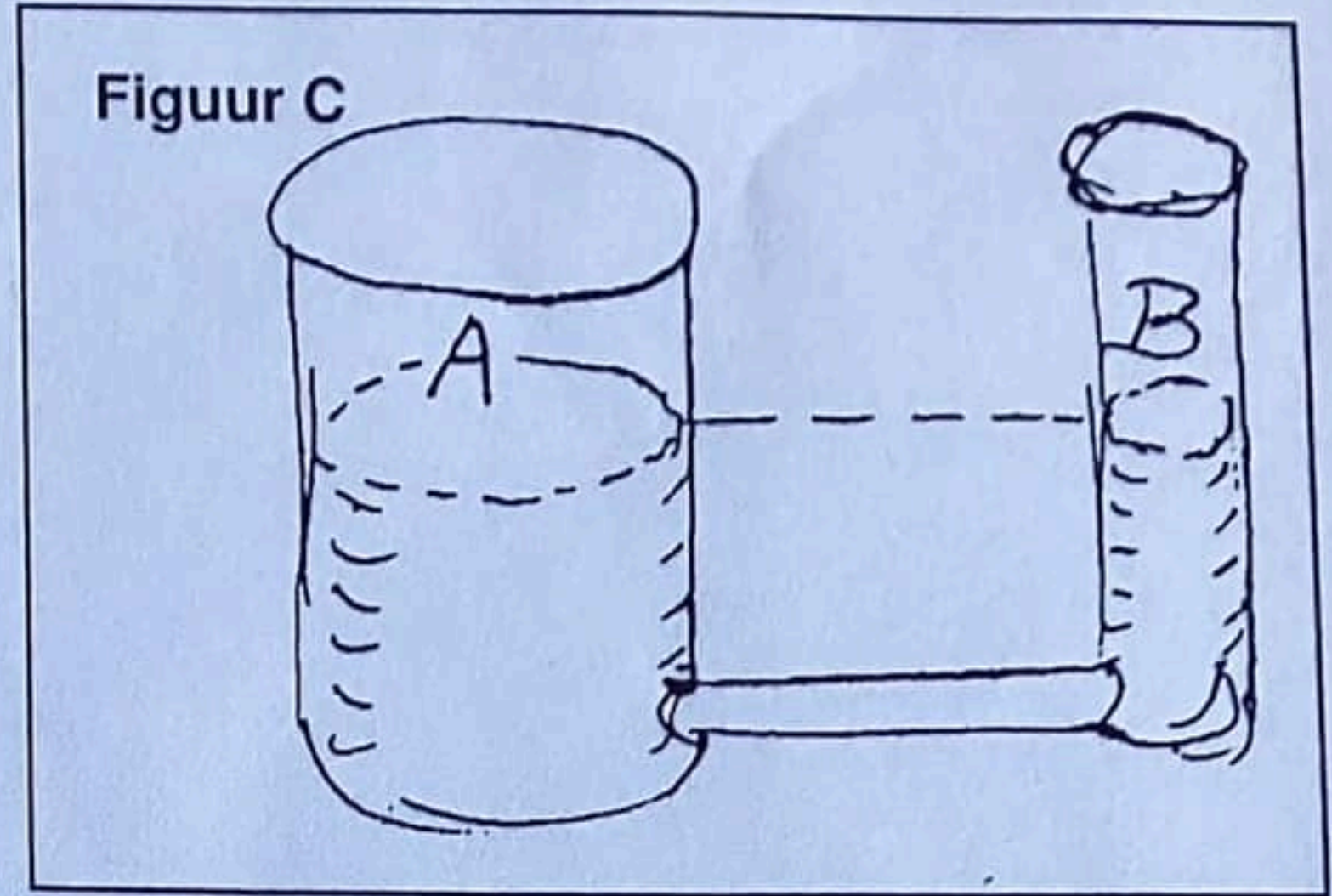


### De werking van de carburateur

De eerste vraag is, hoe komt het dat de benzine vanuit de vlotterkamer naar de sproeiers gaat. Hoe is het mogelijk dat de brandstof uit de sproeier stroomt en zich met de lucht vermengt.

Het verschijnsel van de brandstofstroom uit de vlotterkamer naar de sproeiers is het gevolg van de natuurkundige wet van de communicerende vaten, zie figuur C.

De vloeistofkolom in A is even hoog als die in B, mits beide buizen van boven geopend zijn en de druk op de vloeistof in A en B gelijk is. Gaan wij echter de druk in B boven de vloeistof verlagen, dan zal de vloeistofkolom in B stijgen totdat de druk in beide vloeistofbuizen weer gelijk is. Nemen wij nu als voorbeeld een fixeerspuitje (zoals kunstschilders bezigen) dan maken wij gebruik van het laatstgenoemde.



Blazen wij hard door het buisje bij punt 1 (zie figuur D) dan wordt het buisje bij de uitstroomopening 2 hoog en daardoor de druk bij punt 2 lager dan bij punt 3, nl. de buitenluchtdruk.

Dit heeft tot gevolg dat de vloeistof omhoog gedrukt wordt tussen punt 2 en punt 3. M.a.w. de vloeistof stroomt uit het pijpje welke in het bakje is geplaatst.

De langsstromende lucht uit het blaaspijpje mengt zich met de uitstromende vloeistof uit het in het bakje geplaatste pijpje.

Plaatsen wij nu 2 pijpjes in het bakje (zie figuur E) en zijn wij in staat om zeer hard te blazen, dan zien wij dat uit beide buisjes de vloeistof gaat stromen en door de lucht wordt meegenomen.

#### Opmerking:

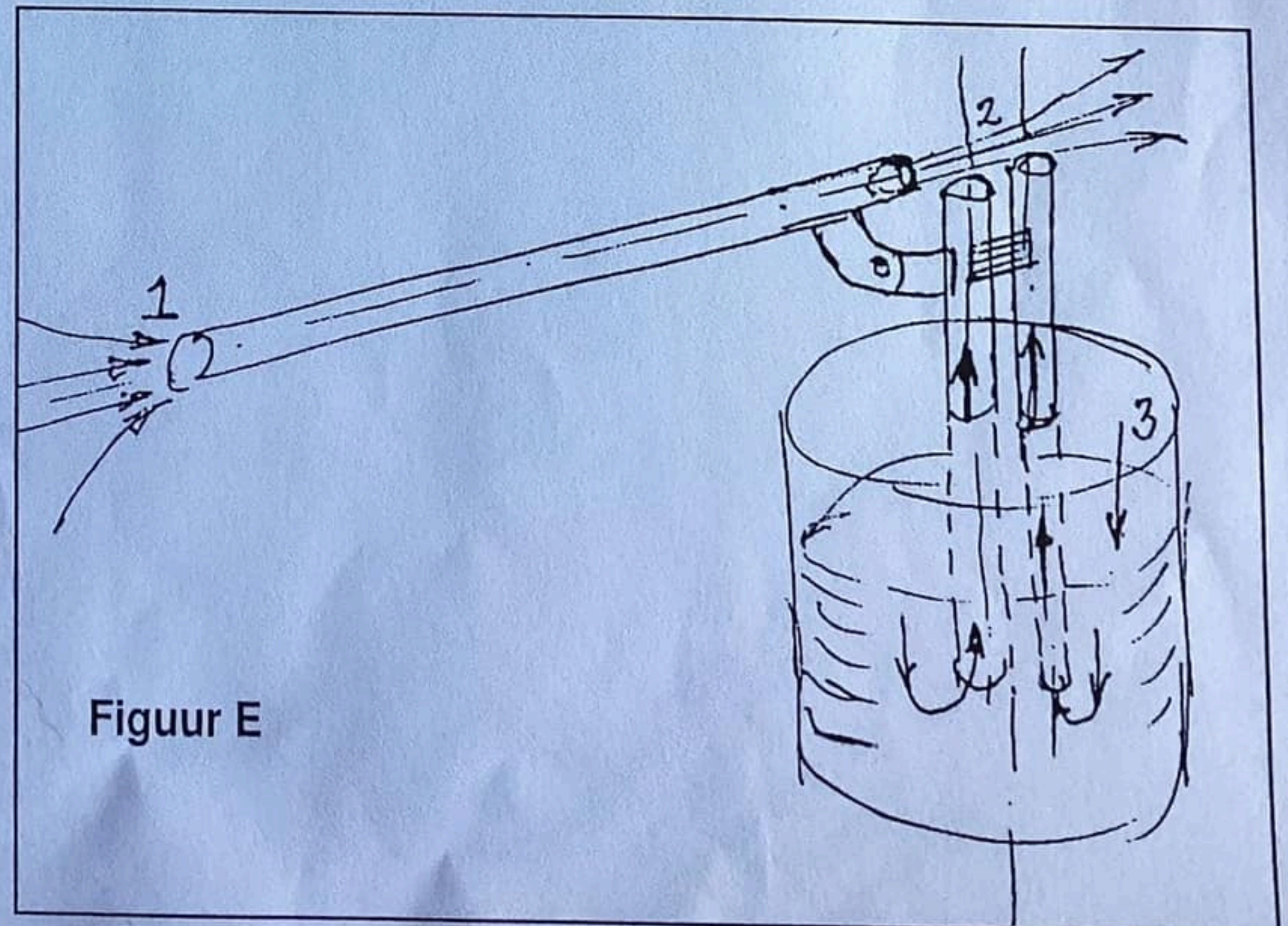
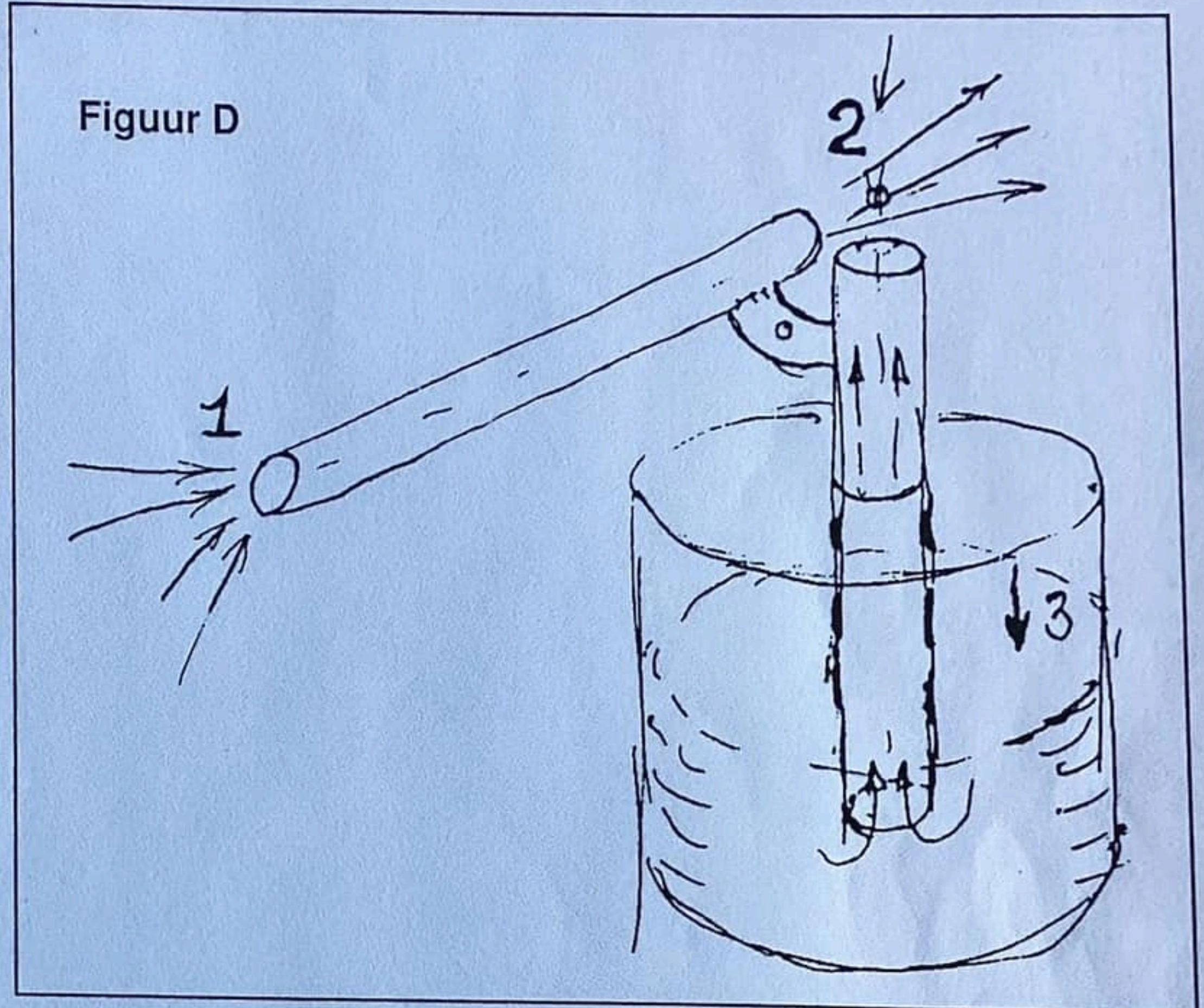
Als wij het reservoir waar de twee buisjes in staan hermetisch afsluiten dan ontstaat er bij hard blazen geen drukverschil tussen punt 2 en punt 3. Dit heeft tot gevolg dat er geen vloeistof uit het reservoir gedrukt zal worden m.a.w. het systeem werkt niet meer.

Gaan wij dit systeem terug brengen in de carburateur dan is de vlotterkamer te vergelijken met het reservoir als beschreven. Zo ook de verbinding van de vlotterkamer met de sproeier, sproeierhouder en de mengkamer in de carburateur (wet van communicerende vaten).

Uit het hiervoor beschrevene begrijpt u, dat wanneer het vlotterkamerdeksel hermetisch gesloten is er geen drukverschil tussen punt 2 en 3 kan ontstaan.

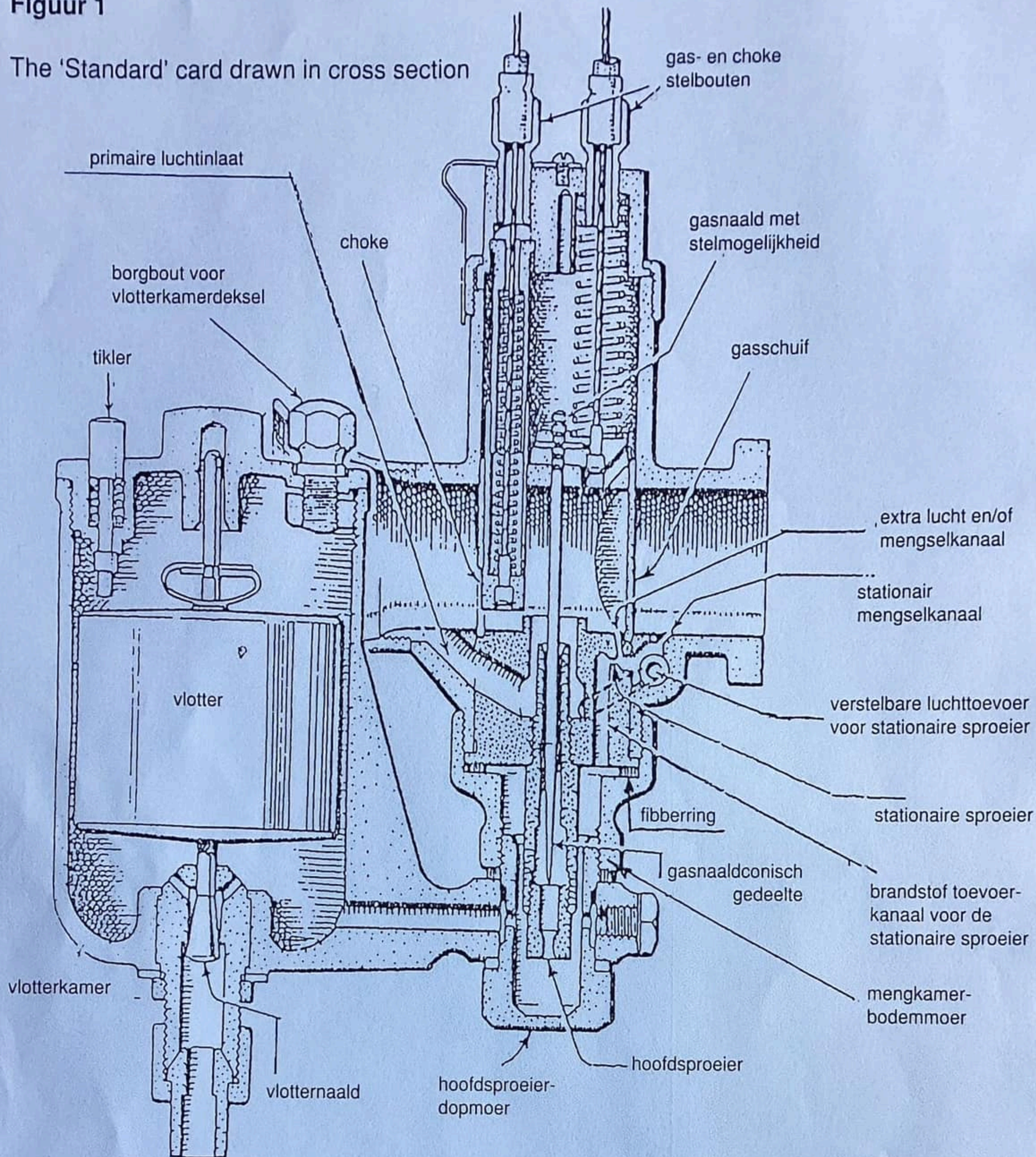
Wij kunnen dus zeggen tussen de vloeistof in de vlotterkamer en de sproeieropening kan geen drukverschil ontstaan, er zal dus geen vloeistofaanvoer zijn (communicerende vaten) en ook geen uitstroom van vloeistof.

De carburateur in ons geval, zal dus niet functioneren.



**Figuur 1**

The 'Standard' card drawn in cross section



Genoeg hierover, wij gaan nu over naar de carburateur zie fig. 1.

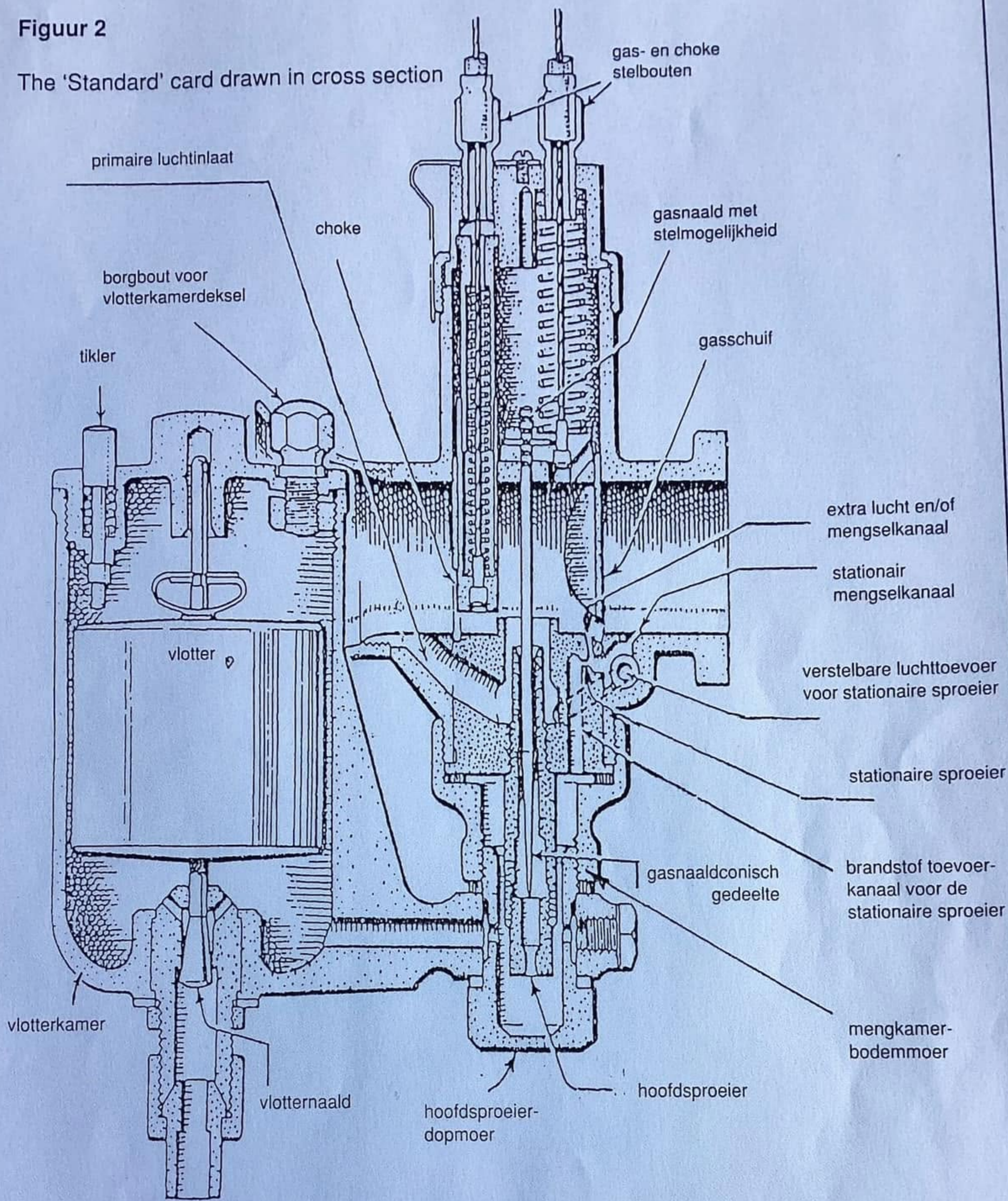
In figuur 1. zijn de diverse benamingen bij geschreven. Over deze benamingen valt waarschijnlijk te discussiëren, dus wie daar behoefte toe gevoeld, gaat zijn gang maar.

Stel wij willen de motor starten, welke is dan de procedure bij koude motor:

1. De chokeschuif dicht.
2. De gasschuif op  $\frac{1}{8}$  van de totale gasschuifopening openen.
3. De tikler indrukken (!! natuurlijk de benzinekraan geopend) en niet op en neer rammelen want dan komen er deuken en gaten in de vlotter.
4. Dan de motor aantrappen (starten).
5. Is de motor warm, dan de choke niet gebruiken bij het starten.

Figuur 2

The 'Standard' card drawn in cross section



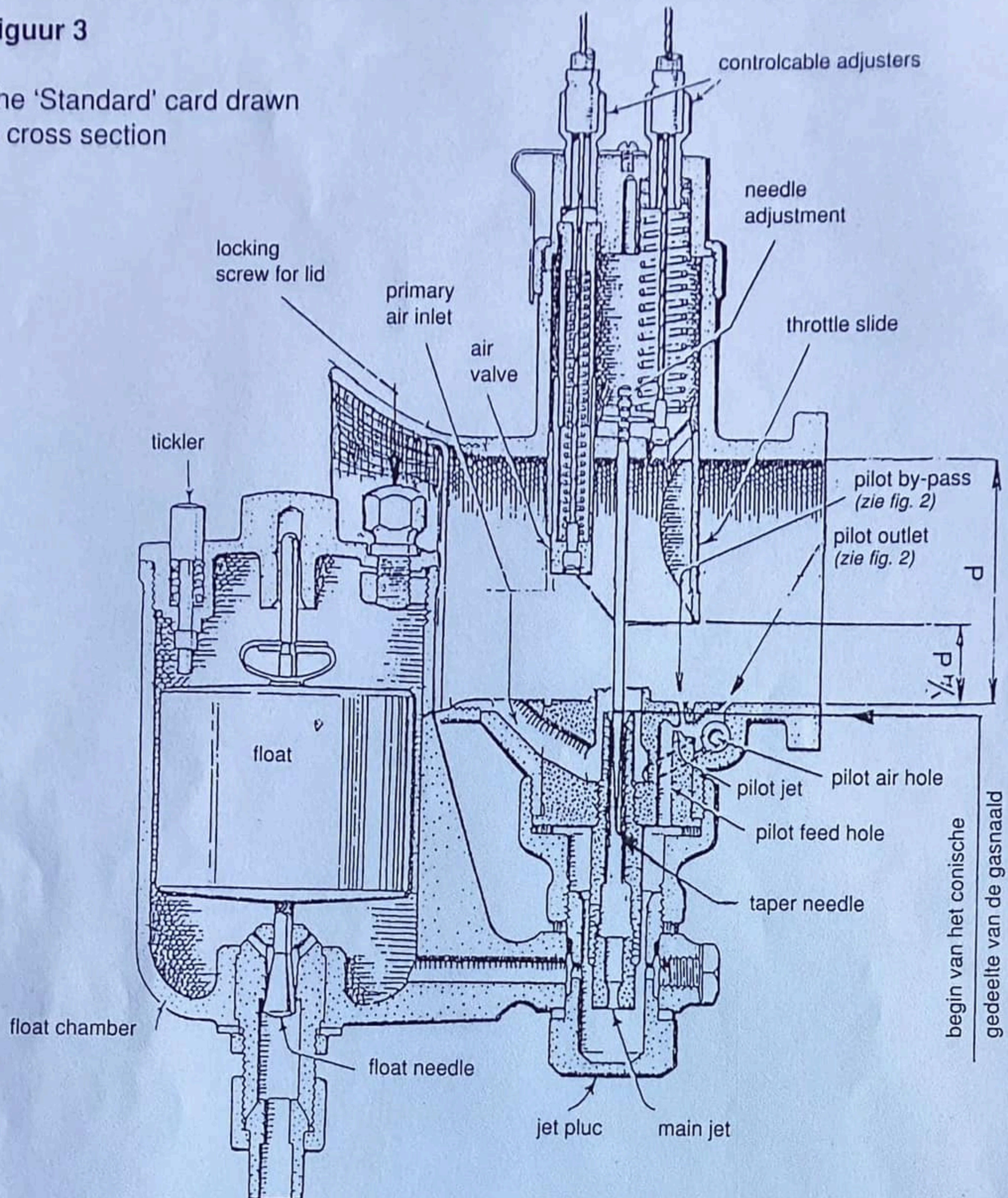
De motor is op temperatuur (we gaan rijden)

1. Op de gasschuifstand  $\frac{1}{8}$  van de totale slag d.i. dus de stationaire stand, zie fig. 2. De gasschuif is dus haast gesloten, er zal dan lucht stromen door het primaire luchtkanaal en door het extra-luchtkanaal. Een deel van de lucht is te regelen met de verstellbare luchtregel-schroefbout, zie ook fig. 2.

Door de hoge lichtsnelheid door beide voornoemde kanalen zal door de stationaire sproeier benzine stromen (denk aan communicerende vaten en drukverschil tussen vloeistof in vlotterkamer en stationaire sproeieropening). Het benzine-luchtmengsel zal uitsluitend achter de gasschuif stromen nl. het stationaire mengselkanaal.

**Figuur 3**

The 'Standard' card drawn in cross section



2. Op de gasschuifstand  $\frac{1}{4}$  van de totale slag d.i. dus de stand van de gasschuif in figuur 3 (!! dit is ongeveer de gasschuifstand waarmee de meeste V.M.C.-ers hun ritten rijden). In figuur 3, zien wij dat er lucht zal stromen via het primaire-luchtkanaal en de ruimte onder de gasschuif welke  $\frac{1}{4}$  van de doorlaat vrij geeft. Er zal dus een drukverschil ontstaan bij de openingen van het extra luchtmengselkanaal en het stationair mengselkanaal.

!! Er zijn dus in deze schuifstand twee kanalen waaruit benzine en lucht stroomt. Deze stand van de gasschuif is belangrijk in verband met de juiste gasnaaldafstelling. Het begin van de conisch van de naald komt dan gelijk te staan met de uitmonding (bovenzijde) van sproeierhouder (zie figuur 3.) Dus van een  $\frac{1}{8}$  tot  $\frac{1}{4}$  gasschuifstand loopt de motor op een benzine-luchtmengsel uit deze twee kanalen. Men zegt nu de motor loopt (draait) op het z.g. overneemingsel.

3. Op de gasschuifstand  $\frac{1}{4}$  slag tot  $\frac{3}{4}$  slag van de totale openingsslag zal de conus van de gasschuifnaald de sproeierhouderopening vrij gaan geven (afhankelijk van de stand

van de naaldconisch) Deze stand is bij benadering het rijden op kruissnelheid. Door de groter wordende opening van de gasschuif zal ook bij de gasnaald en de twee onder 1 en 2 genoemde openingen benzine n.l. de eerste twee met het overneemingsel en de derde door de naaldregeling.

4. Gasschuifstand van  $\frac{3}{4}$  slag tot gehele slag (volopen). Wij spreken nu van volgas draaien. In deze stand wordt de hoofdsproeier alles gevraagd, want de doorlaat tussen gasnaaldconus en opening van de sproeierhouder bereikt haar maximum. Denk nu niet dat beide andere kanalen worden uitgeschakeld. Het tegendeel is waar n.l. het drukverschil t.o.v. de vlotterkamer blijft aanwezig en dus blijven beide kanalen onder punt 1, 2 en 3 gewoon mee functioneren.

Dus lezers, de stationaire-sproeier is belangrijk want deze doet in alle gasschuifstanden haar werk n.l. brandstof leveren (!! bij dit type carburateur).

Vervolg in maart-clubblad.

# Afstellen en/of controleren van carburateurs van het merk Amal

gefabriceerd tussen 1930 en 1954

DEEL 2

## Gasschulfnalden

Voor het standaardtype Amal zijn 4 typen (no's) carburateurhuizen. Deze zijn:

no 74 of 274 - no 75 of 275 - no 76 of 276 - no 29/89/289

De bijbehorende naalden zijn:

no 74/274 type 4/065 lang  $2 \frac{5}{8}$ " = 66,675 mm en de  $\varnothing = 2,54$  mm

no 75/275 type 5/065 lang  $2 \frac{7}{8}$ " = 73,025 mm en de  $\varnothing = 2,54$  mm

no 76/276 type 6/065 lang  $3 \frac{3}{16}$ " = 80,963 mm en de  $\varnothing = 2,54$  mm

no 29/89/289 type 29/075 lang  $3 \frac{7}{16}$ " = 87,313 mm en de  $\varnothing = 2,54$  mm

De type no's staan bij originele naalden bij de groefjes ingegraveerd. Dus naald type 4/065 heeft het getal 4 op de naald staaf, type 5/065 no 5, bij type 6/065 no 6 en bij type 29/075 no 29.

## Gasschuiven (zie figuur 4)

Deze zijn voorzien van 2 en soms van 3 cijfers.

Het eerste cijfer geeft aan bij welke carburateurhuis de schuif thuishoort. Dus het eerste getal is een 6 dan hoort zij thuis in een huis no. 76 of 276, of het eerste getal is een 4 dan hoort zij thuis in een huis no. 74 of 274.

Het tweede cijfer is de maat van de luchtafschuining in zestiende delen van één inch.

Is het tweede getal een 4 dan is de afschuining:

$$\frac{4}{16} \times 25,4 = \frac{1}{4} \times 25,4 = 6,35 \text{ mm}$$

of is het tweede getal een 3, dan is de afschuining

$$\frac{3}{16} \times 25,4 = 4,763 \text{ mm}$$

Het derde cijfer geeft aan dat de afschuining vermeerderd is met de helft van  $1/16$  inch

$$\frac{1}{2} \times \frac{1}{16} \text{ inch} = \frac{1}{32} \text{ inch} = \frac{1}{32} "$$

Voorbeeld: Wij hebben een schuif met 3 cijfer n.l. 4/3/5.

Het cijfer 4 (eerste getal) geeft aan dat de schuif voor een 74 of een 274 carburateurhuis is.

Het cijfer 3 (tweede getal) geeft aan dat de afschuining

$$3 \times \frac{1}{16} = \frac{3}{16} \text{ is}$$

Het cijfer 5 (derde getal) geeft aan dat de afschuining met de helft van  $1/16$  inch is vermeerderd.

De totale hoogte van de afschuining is dus

$$(3 \times \frac{1}{16}) + (\frac{1}{2} \times \frac{1}{16}) = \frac{3}{16} + \frac{1}{32} = \frac{6}{32} + \frac{1}{32} = \frac{7}{32} = 21,875 \text{ mm}$$

## Mengkamers

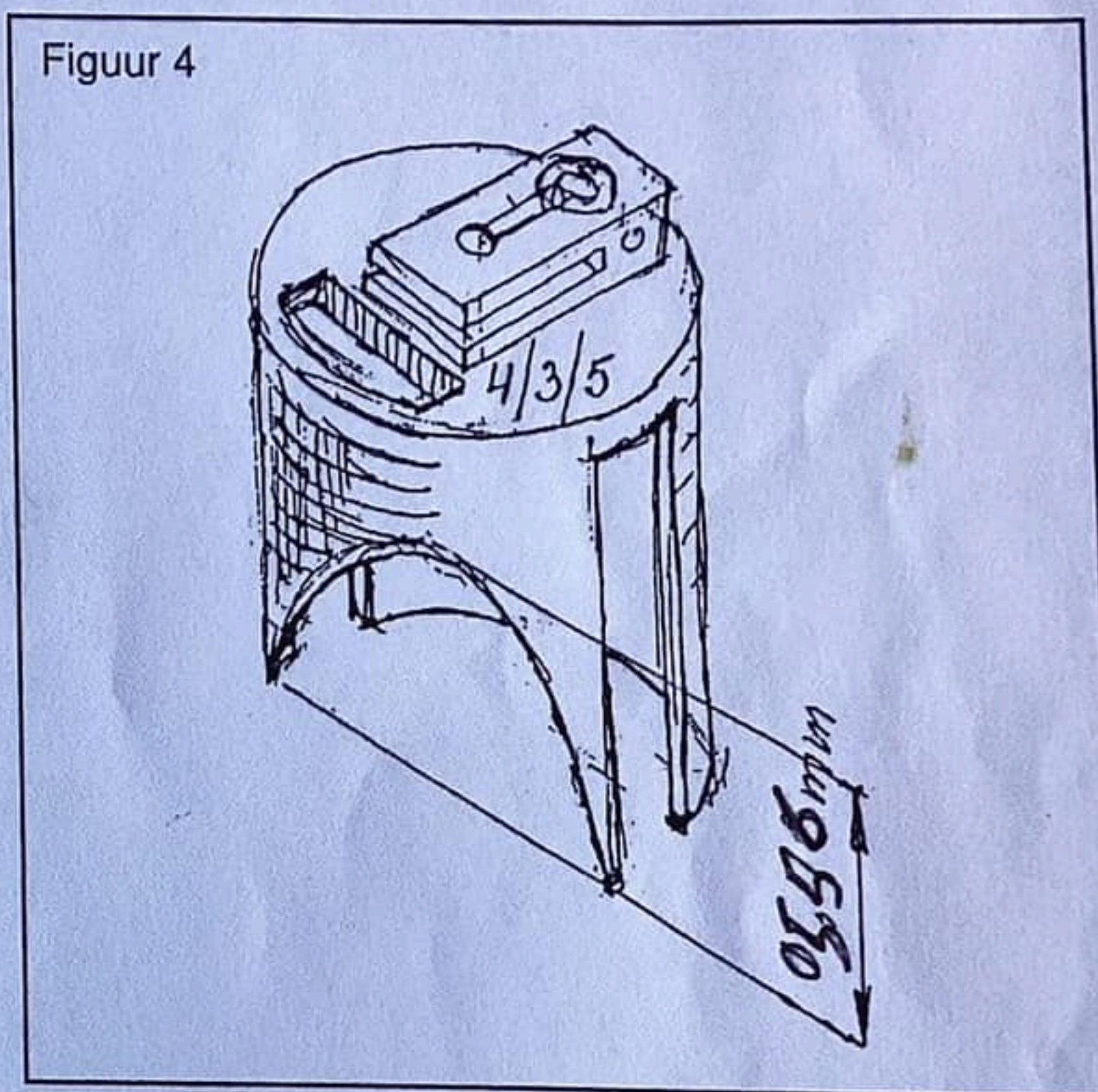
Voor het type 4/74/274 carburateurhuizen zijn 3 mengkamers

n.l. maat 17 met een doorlaat van  $\frac{21}{32}$ " = 16,67 mm

maat 21 met een doorlaat van  $\frac{21}{32}$ " = 18,26 mm

maat 25 met een doorlaat van  $\frac{21}{32}$ " = 19,84 mm

Figuur 4



Voor het type 5/75/275 carburateurhuizen zijn 2 mengkamers

n.l. maat 28 met een doorlaat van  $\frac{13}{16}$ " = 20,64 mm

maat 33 met een doorlaat van  $\frac{7}{8}$ " ( $\frac{14}{16}$ " ) = 22,23 mm

Voor het type 6/76/276 carburateurhuizen zijn 3 mengkamers

n.l. maat 39 met een doorlaat van  $\frac{15}{16}$ " = 23,81 mm

maat 45 met een doorlaat van 1" = 25,4 mm

maat 51 met een doorlaat van  $1 \frac{1}{16}$ " = 26,99 mm

Voor het type 29/89/289 carburateurhuizen zijn 4 mengkamers

n.l. maat 54 met een doorlaat van  $1 \frac{3}{32}$ " = 27,78 mm

maat 58 met een doorlaat van  $1 \frac{1}{8}$ " = 28,58 mm

maat 61 met een doorlaat van  $1 \frac{5}{32}$ " = 29,37 mm

maat 65 met een doorlaat van  $1 \frac{3}{16}$ " = 30,16 mm

## Kenmerkende eigenschappen van

### Een te rijk mengsel:

zwarte uitlaatgassen,  
uitsproeiende benzine bij de carburateur  
4-slag motoren gaan 8-takten  
2-slag motoren gaan 4-takten  
zwaar onregelmatige lopen  
hoog benzine verbruik

Zit de mengkamer goed vast en zijn de pakkingen in orde,  
anders benzinelekkage

Is het luchtfilter schoon?  
Is de naaldsproeier uitgeslagen?  
Is de bougie nat en beroet?

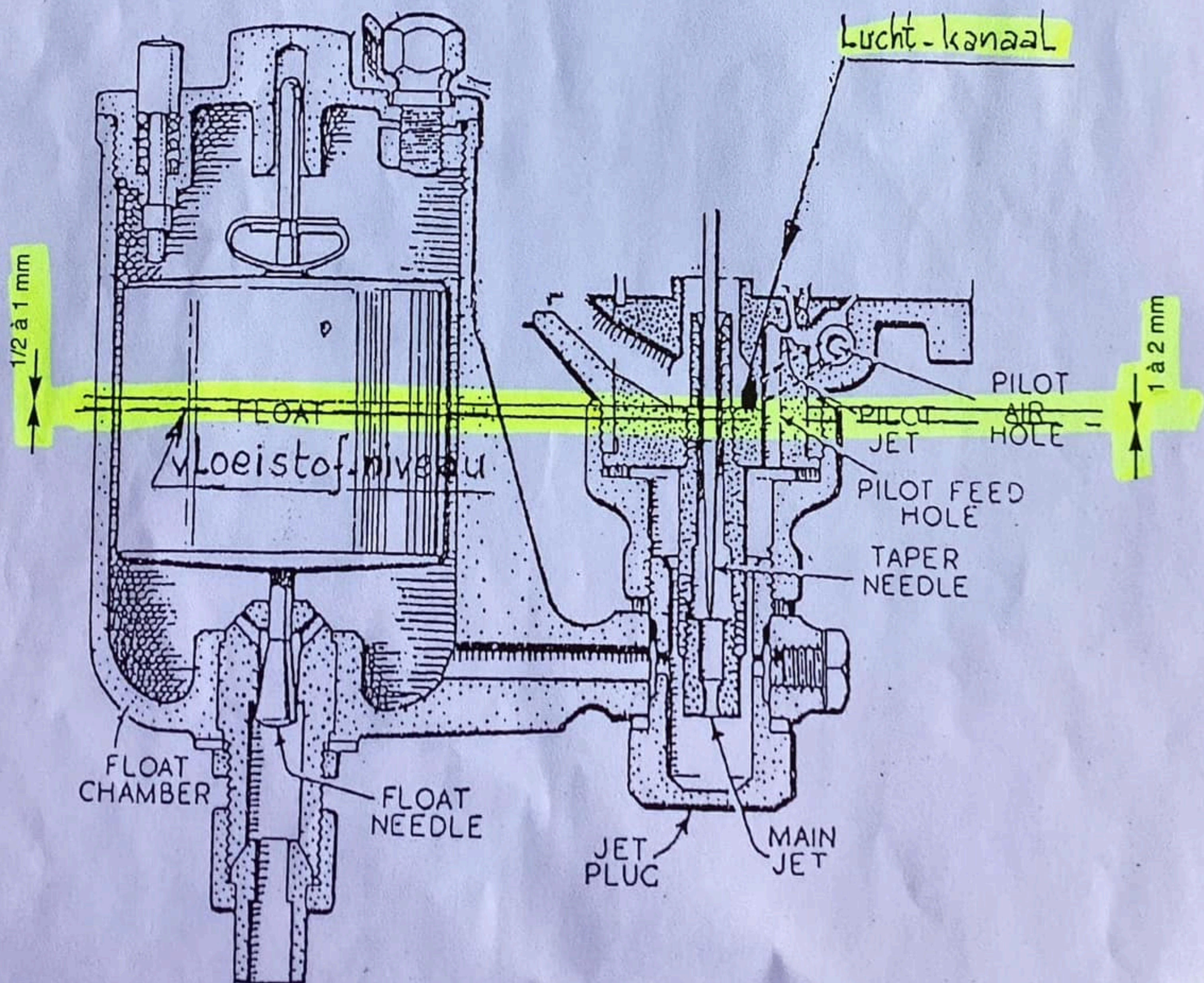
### Een te arm mengsel:

terugslaan in de carburateur  
onregelmatig stationair lopen  
overhitting  
slecht optrekken  
als de motor beter loopt met niet geheel geopende gasschuif  
of wanneer de choke gedeeltelijk gesloten is  
sproeiers vervuild  
het wijzigen van de uitlaatdemper (schotjes eruit) vraagt om  
een grotere hoofdsproeier

Ga met proefrijden na, bij welke gasschuifstand de motor  
slechter loopt en of dit door een te arm of een te rijk mengsel  
wordt veroorzaakt. Loopt de motor bij een bepaalde snelheid  
beter, wanneer de choke gedeeltelijk wordt afgesloten, dan is  
het benzine-luchtmengsel te arm. Gaat de motor hierdoor  
slechter lopen, dan is het benzine-luchtmengsel te rijk.

The 'Standard' carb  
drawn in cross section

Figuur 10



# Afstellen en/of controleren van carburateurs van het merk Amal

gefabriceerd tussen 1930 en 1954

DEEL 3

Wij hebben nu wel enige kennis van de buitenzijde van de mengkamer, maar wat zit er in het inwendige? Aan de hand van figuur 9, zal ik trachten hier iets over uit de doeken te doen. Om de figuur niet nog moeilijker leesbaar te maken heb ik het brandstofdeel van de hoofdsproeier (sproeierhouder) weggelaten.

Kanaal A is de benzinetoevoer naar de stationaire sproeier H (zie pijl). Kanaal E is het primaire luchttoevoerkanaal, deze komt in de luchtkamer D, van D loopt een luchtkanaal C, naar de buitenzijde van de mengkamer. Vanaf dit kanaal loopt een boring, naar een oppervlakte boring, waarin de stationaire sproeier is geboord (zie pijl H). Van H loopt een boring G naar de grote opening van de mengkamer welke door de gaschuijf geregeld wordt. De kamer D omringt ook het bovenste stuk van de sproeierhouder (fig. 1, 2 en 3). Als u in de mengkamer kijkt, dan ziet u om de sproeierhouder enige ruimte, waardoor ook lucht kan en zal stromen vanuit het primaire luchtkanaal. In het onderaanzicht ziet u de pijl (K), hierin wordt de sproeierhouder gedraaid.

**Het vlotterniveau**, dit moet zo worden afgesteld, dat deze ongeveer 1/2 mm tot 1 mm onder de onderzijde van luchtkanaal C staat (zie ook figuur 9 en 10).

**Een andere methode om het vlotterniveau te controleren is:** een lijn te trekken vanaf de bovenrand van de mengkamerbodemmoer naar de vlotterkamer en te zorgen dat het brandstofniveau hier ongeveer 1 à 2 mm onder komt te liggen (zie figuur 10 op de volgende bladzijde).

### Het opsporen van fouten

Er zijn twee fouten bij de afstelling van de carburateur mogelijk, n.l. **een te arm** of **een te rijk mengsel**. Men controleert, wat hiervan de oorzaak kan zijn door:

- De benzinetoevoer te controleren
  - Is de benzinetank voldoende gevuld?
  - Is de toevoerleiding van tank naar carburateur vervuld?
  - Zijn de sproeiers en of de kanalen hiervan verstopt?
  - Is de vlotter in orde (is deze lek) en hoe is het met de vlotternaald?
- Wordt er valse lucht aangezogen via de montageflens tussen motor en carburateur of via de klepgeleiders?
- Zitten alle carburateurdelen goed vast en zijn zij niet versleten?
- Is de motor in een goede conditie?
- Met de choke (luchtschuij) het mengsel rijker te maken, waardoor de motor beter of slechter gaat lopen (draaien).

## Naschrift bij deel 2

Door één of andere stomiteit mijnerzijds is er een rekenfout in deel 2 van het carburateur verhaal geslopen.

Op blz. 24 één regel boven het woord 'mengkamer' staat:

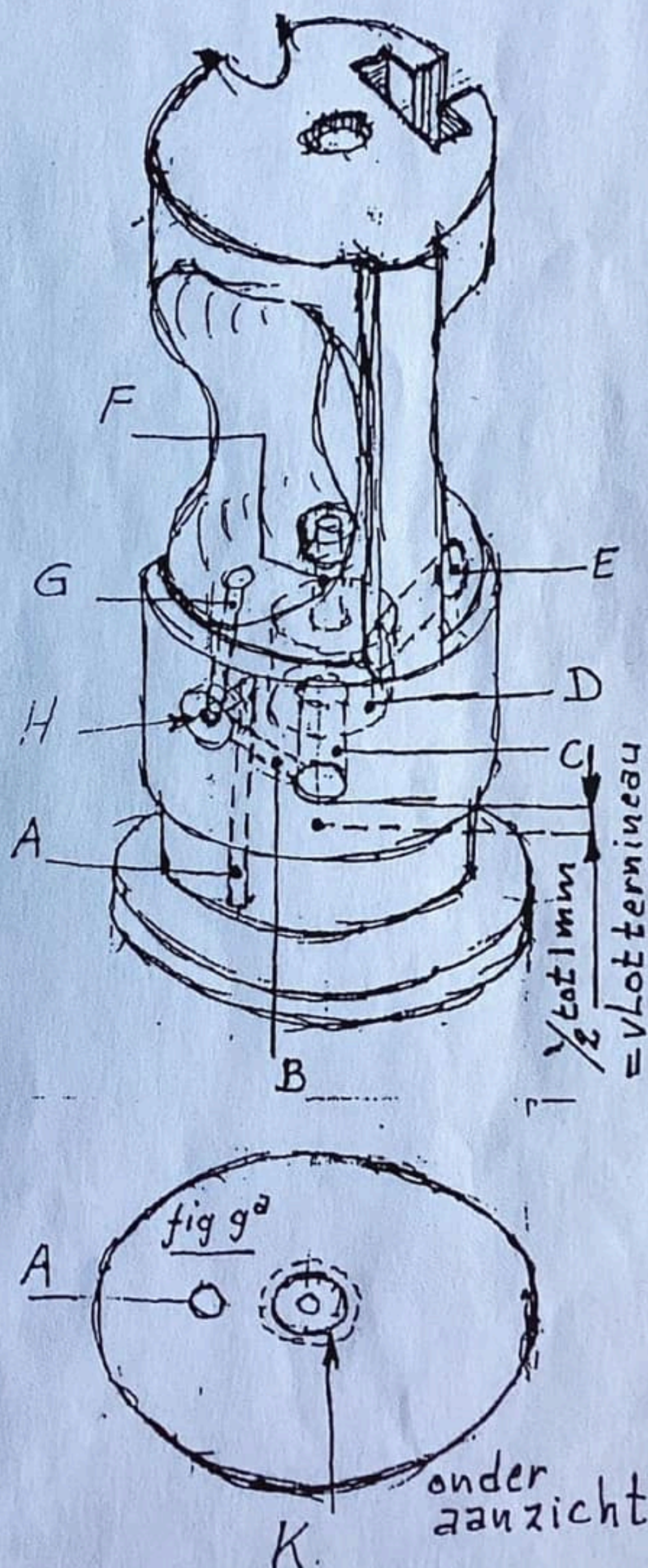
$$\frac{6''}{32} + \frac{1''}{32} = \frac{7}{32} = 11,13 \text{ mm}$$

$$\text{Dit moet zijn: } \frac{7}{32} \times 25,4 = 5,56 \text{ mm}$$

Zo ook in fig. 4 moet 11,13 dus ook 5,56 zijn.

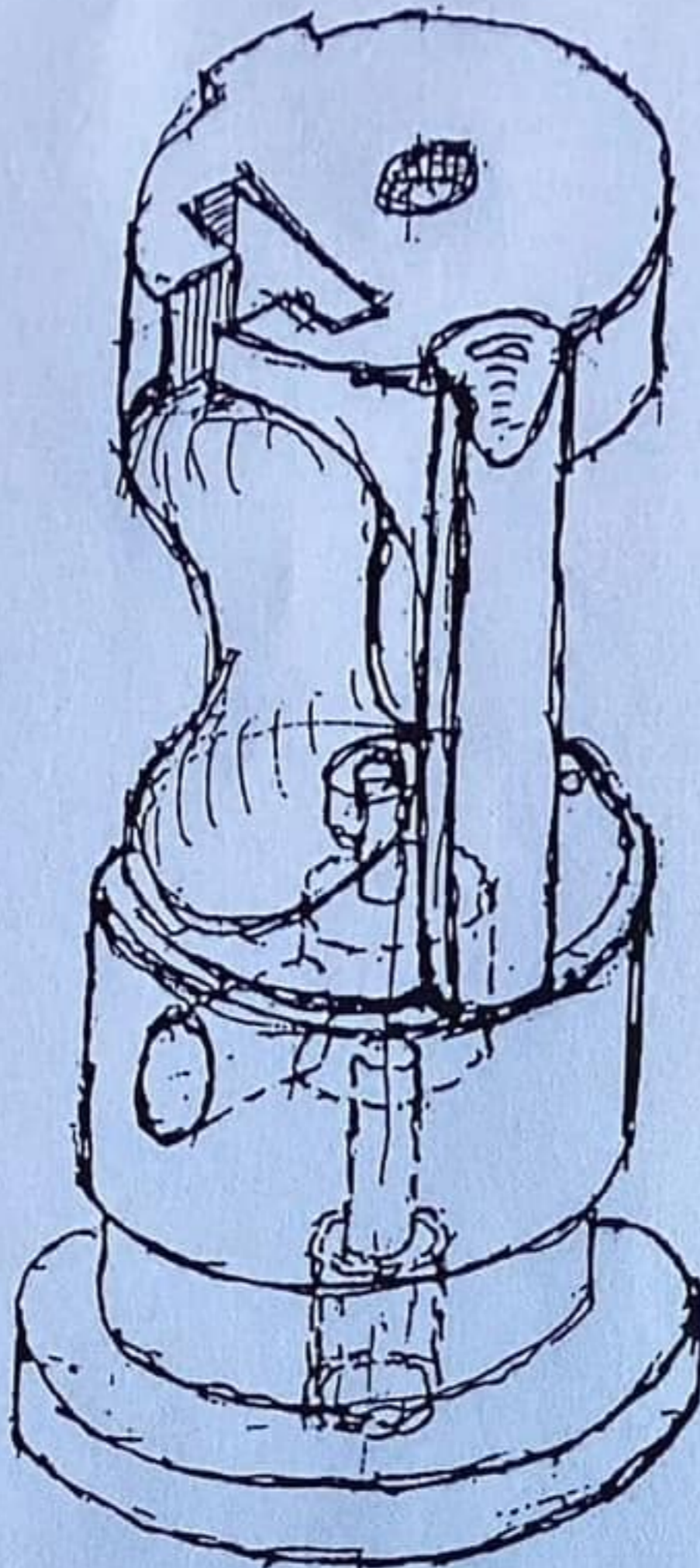
S. de Vries

Figuur 9



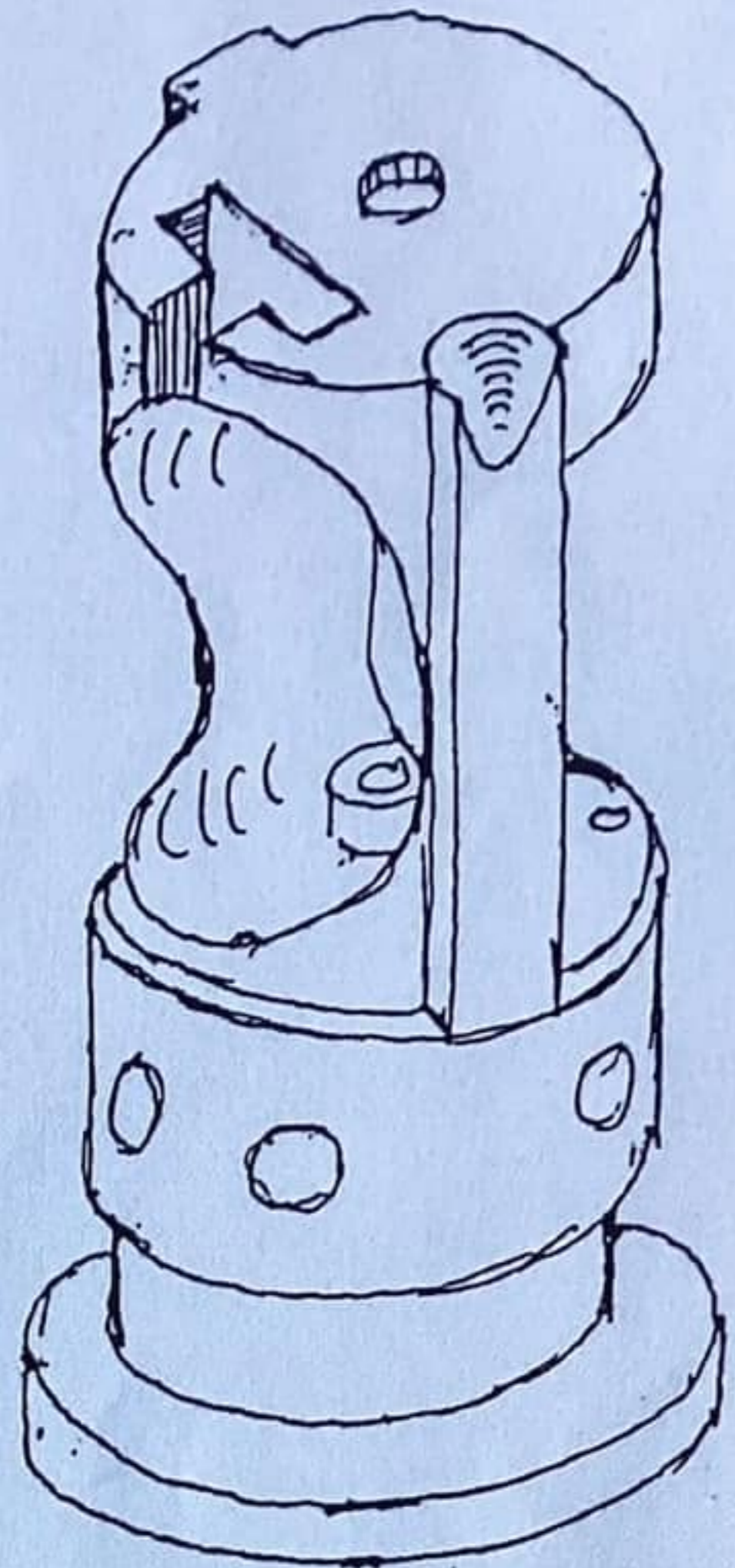
We hebben nu over de vele typen gesproken, maar dan zijn er nog 3 modellen (uitvoeringen) zie figuren 5, 6 en 7.

Figuur 5



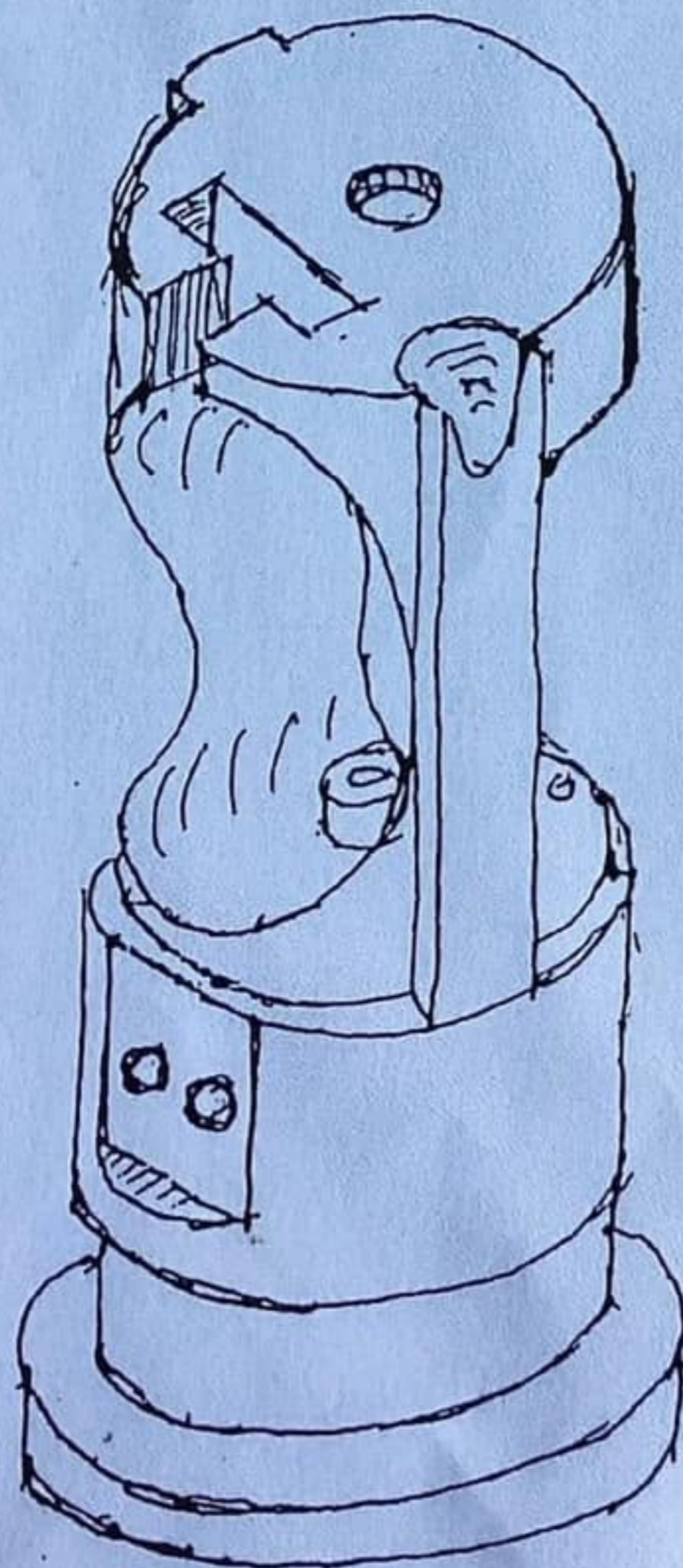
De mengkamer van figuur 5 wordt gebruikt bij een carburateurhuis waarbij aan de luchtinlaatzijde een kanaal met een diameter van ongeveer 6 mm is ingegoten, hetwelk onder een hoek van 45 graden ten opzichte van de horizontaal loopt. Zie voor dit kanaal ook de tekening met benamingen (zie clubblad februari). Het kanaal wordt hier aangegeven met de benaming 'primaire luchtinlaat'.

Figuur 6



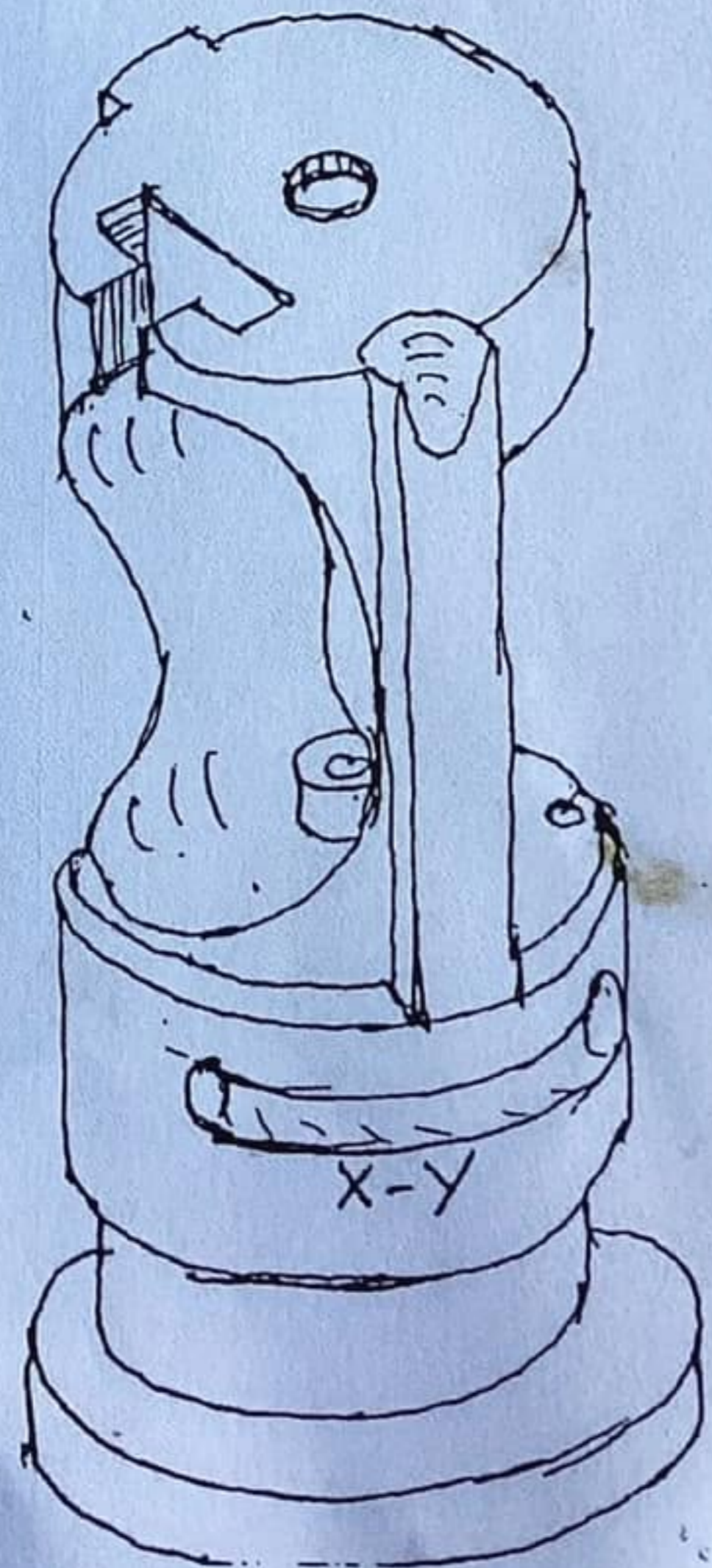
De mengkamer van figuur 6 wordt gebruikt bij een carburateurhuis waarbij vlak boven de mengkamer-bodemmoer aan de omtrek 4 gaten ingegoten zijn van 5 mm diameter. Deze gaten hebben dezelfde functie als het kanaal van de primaire luchtinlaat van het voorgaande type.

Figuur 7



De mengkamer van figuur 7 is een overgangstype en wordt gebruikt bij een carburateurhuis waarbij: a. nog geen primair luchtkanaal is ingegoten. b. de 4 gaten vlak boven de mengkamer-bodemmoer niet zijn ingegoten.

Figuur 8



De mengkamer van figuur 8 is een mogelijkheid om de mengkamer van figuur 2 en figuur 3 te gebruiken voor een carburateurhuis van figuur 1.

et wel, dan moet de groef x-y zelf aangebracht worden met bijvoorbeeld een ronde vijl van ongeveer 6 diameter.

# Afstellen en/of controleren van carburateurs van het merk Amal

gefabriceerd tussen 1930 en 1954

SLOT

## De afstelling

Voor een juiste controle en afstelling gaat men als volgt te werk:

**A. Voor de hoofdsproeier, de gasschuif geheel geopend zie fig. 11.** Probeer de motor met de gasschuif geheel open. Loopt de motor krachtiger, wanneer de schuif een weinig gesloten wordt, dan is de hoofdsproeier te klein. Loopt de motor 'zwaar', dan is de hoofdsproeier te groot.

Bij wedstrijd motoren moet men er op letten, dat de sproeier groot genoeg is om oververhitting van de motor te voorkomen. Dit kan men controleren, door een snelle korte proefrit te houden, waarna de motor onmiddellijk moet worden afgezet. Is nu de bougie bij de punten donkerbruin tot bijna zwart, dan is hiervoor het mengsel juist. Is de bougie koolzwart en nat, dan is het mengsel te rijk, een arm mengsel veroorzaakt een lichtgrijze bougie, zodat men voor dit laatstgenoemde een grotere hoofdsproeier moet monteren.

**B. De stationaire sproeier, de gasschuif in de stand van fig. 12, dit is dus tot  $\frac{1}{8}$  van de slag geopend.** Een te snel lopende motor, met geheel teruggedraaid gashandle en de gasschuif tot op de gasschuifregelschroef in de laagste stand! De ontsteking moet afgesteld zijn voor stationaire toerental.

1. Draai de gasschuifregelschroef uit, totdat de motor langzamer en haperend gaat lopen, draai daarna de stationaire luchtregelschroef ver in en of uit, totdat de motor beter en regelmatig gaat lopen (draaien).

2. De gasschuifregelschroef weer een weinig verder teruggedraaien tot de motor langzamer loopt en gaat haperen.

Draai de borgmoer van de regelschroef vast en begin weer met in- of uitdraaien van de stationaire luchtregelschroef tot de motor regelmatig loopt. Loopt de motor na deze handelingen nog te snel, dan voorgaande procedure herhalen. Let op dat de bowdenkabel het stelproces niet beïnvloed.

## Het schuin afgenomen gedeelte van de gasschuif

De gasschuif in de stand van figuur 13.

Als bij stationair draaien de carburateur 'niest', dient het mengsel verrijkt te worden door de stationaire luchtregelschroef een halve slag in te draaien.

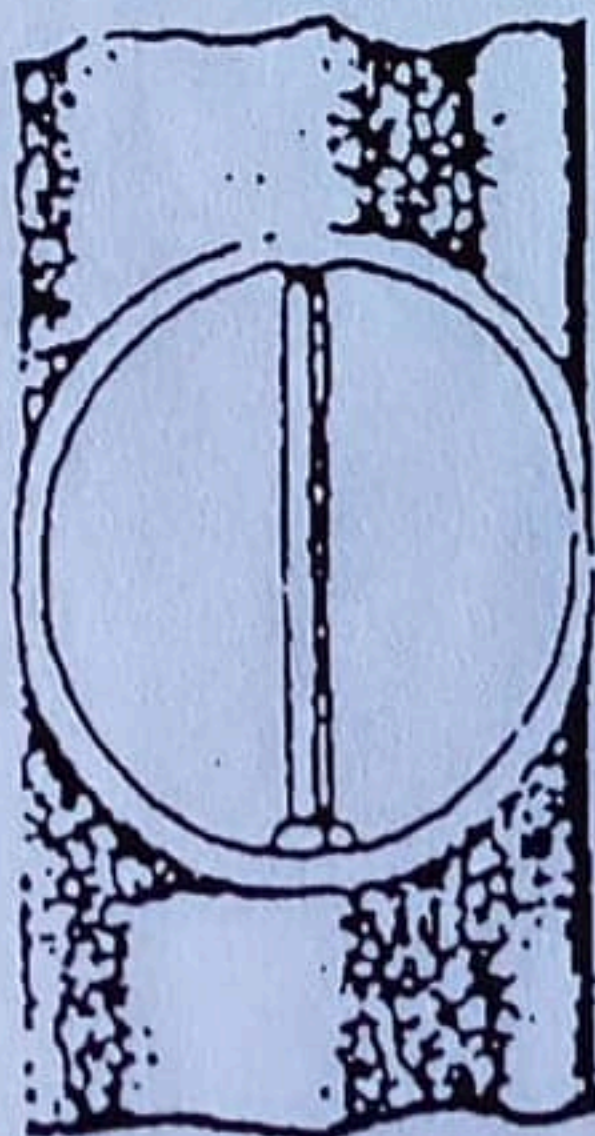
Heeft dit geen effect, dan de regelschroef weer in z'n oorspronkelijke stand draaien en een gasschuif met een kleinere afschuining monteren. Boven op de gasschuif (zie voorgaande verhaal over de gasschuif) staat bijvoorbeeld  $\frac{4}{3}$ . Dient dit kleiner te zijn dan wordt het gasschuif  $\frac{4}{2}$  of  $\frac{4}{2}$ , of wel groter dan wordt het gasschuif  $\frac{4}{3}$  of  $\frac{4}{4}$  welke men kan monteren.

Let wel, hoe kleiner het 2e getal, hoe kleiner de afschuining, waardoor minder lucht kan toestromen m.a.w. het mengsel wordt rijker.

Wordt het 2e getal groter, dan wordt ook de afschuining groter hetgeen tot gevolg heeft dat het mengsel armer wordt.

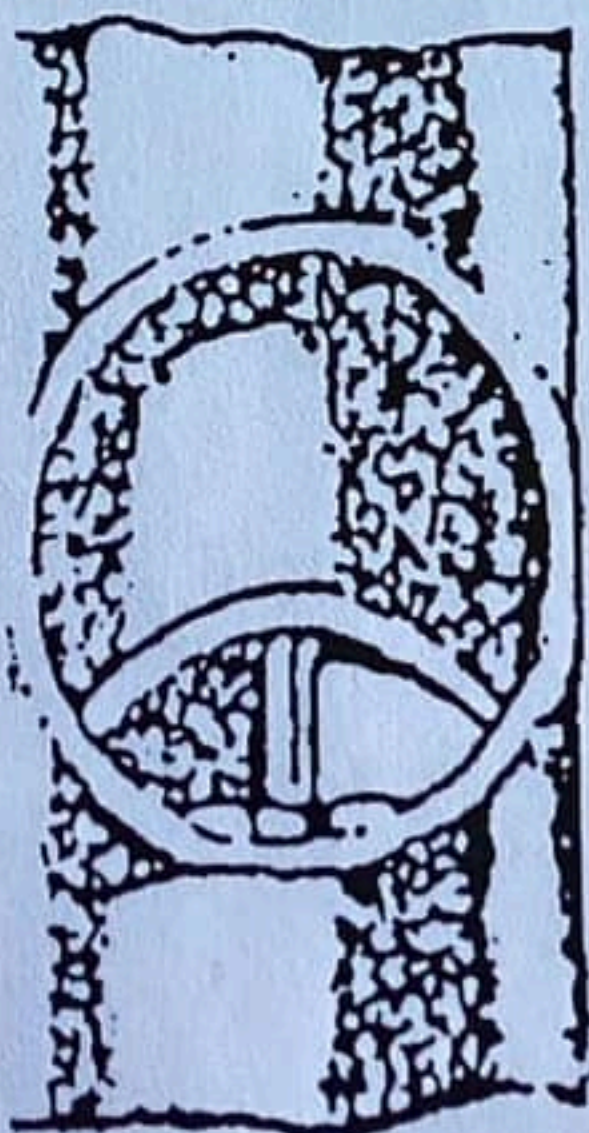
Daar de gasschuifstand van fig. 13 een overgang is van stand fig. 12 naar fig. 14 en fig. 11, zal men, indien het mengsel te arm of te rijk is, dit bemerken tijdens het overgaan van langzaam lopen in sneller lopen. Een te rijk mengsel kenmerkt zich door zwaar en onregelmatig lopen.

Fig. 11



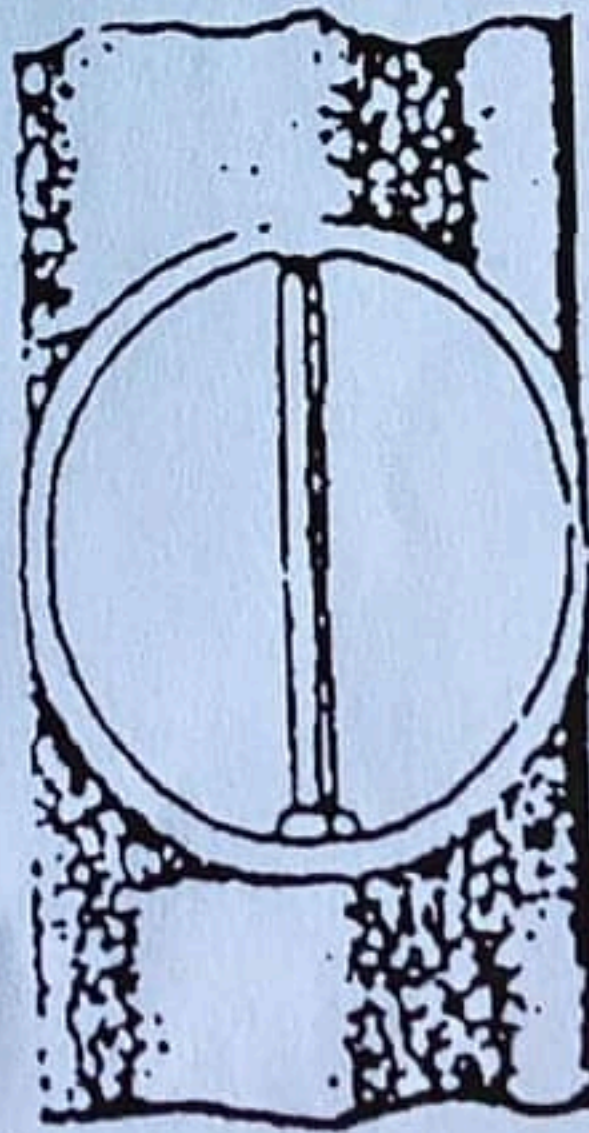
geheel geopend

Fig. 12



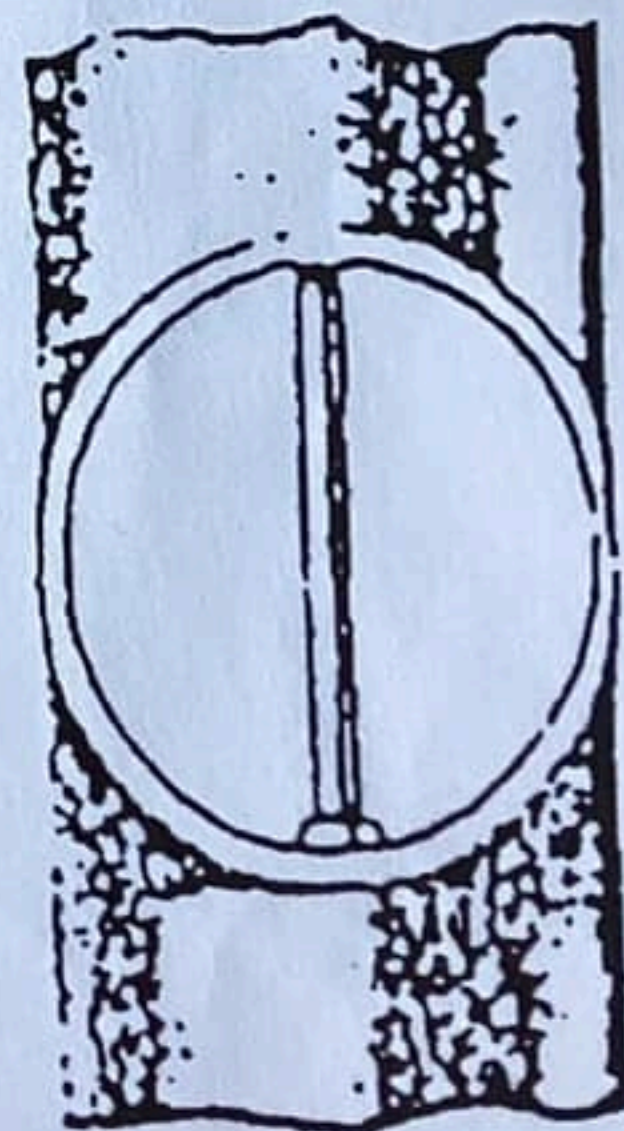
tot  $\frac{1}{8}$  geopend

Fig. 13



$\frac{1}{8} - \frac{1}{4}$  geopend

Fig. 14



$\frac{1}{4} - \frac{3}{4}$  geopend

Fig. 15



De sproeiernaald met de gasschuif in de stand van fig. 16

De naald is met behulp van een borgclip (klemveertje) aan de gasschuif bevestigd en heeft een conisch toelopend uiteinde. Bij meer gas geven wordt de naald met de gasschuif opgetrokken en laat, hoe verder dit optrekken (gas-geven) geschiedt, een grotere doorlaat in de sproeierhouder vrij, waardoor een grotere hoeveelheid benzine kan doorstromen. Door het klemveertje hoger of lager te plaatsen kan de doorstroming minder of meer worden. Voor het verkrijgen van de juiste afstelling wordt het klemveertje in stand 1 geplaatst, dit is de laagste gasnaald stand. Is het optrekken van de motor slecht, en zijn de resultaten niet een gedeeltelijk gesloten choke beter, dan kan de naald omhoog in de gasschuif, dus de klemveer in stand 2, of in stand 3 (zie fig. 17).

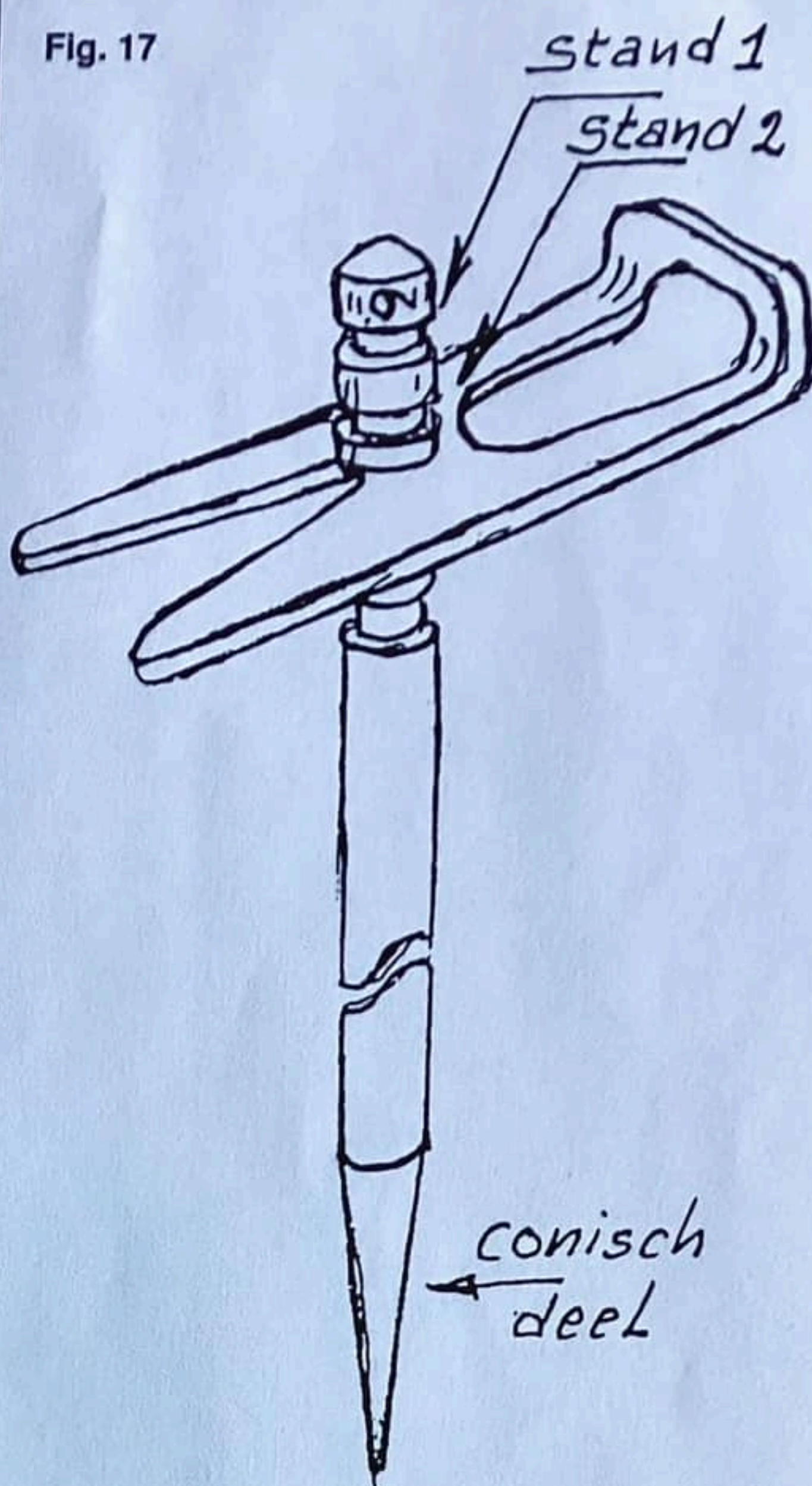
Fig. 16



$\frac{1}{4} - \frac{3}{4}$  geopend

Opmerking: Is het mengsel bij de laagste naaldstand, het mengveertje in groef stand 1 (fig. 17) nog te rijk, dan is het mogelijk dat de sproeierhouder is uitgeslagen. Deze moet dan vernieuwen. De naald slijt vrijwel nooit of deze moet niet worden vernieuwd, dan natuurlijk wel vervangen.

Fig. 17



#### Fouten bij de verschillende gasschuifstanden

Het verhelpen van een te rijk mengsel:

1. Monteer kleinere hoofdsproeier
2. Draai stationaire luchtregelschroef uit
3. Monteer een gasschuif met grotere afschuining
4. Laat sproeiernaald 1 à 2 standen zakken

Het verhelpen van een te arm mengsel:

1. Monteer grotere hoofdsproeier
2. Draai stationaire luchtregelschroef in
3. Monteer een gasschuif met kleinere afsluiting
4. Laat sproeiernaald 1 à 2 standen stijgen

Als wij vandaag de dag naar onderdelenbeursen gaan dan is het mogelijk, dat wij daar Amal carburateurdelen vinden met een letter M.

Wat betekent dit?

Wel in Duitsland zijn Amal-carburateurs in licentie gemaakt. Wat is er nu aan de hand, wel alle schroefdraden in de diverse onderdelen zijn voorzien van metrische schroefdraad en passen dus niet in de engelse Amal carburateurs. Zo is het ook met de sproeier-maten. Als wij een metrische sproeier no. 100 hebben dan is het gaatje 1 mm diameter. Hebben wij nu een Engelse sproeier dan geeft het nummer op de sproeier aan hoeveel kubieke centimeter er per tijdseenheid er doorheen kan stromen. Zo heeft een Engelse sproeier no. 100 een gaatje van 0,864 mm diameter. U ziet dus: dat het verschil in gat-doorsnede  $1,00 \text{ mm} - 0,864 \text{ mm} = 0,136 \text{ mm}$  bedraagt.

## Open brief aan voorzitter Wim Marijn

Beste Wim,

Omdat ik zelf ook op vrijdag 24 maart bij de jaarvergadering van de FEHAC aanwezig was, heb ik met meer dan gewone aandacht je verslag hierover gelezen in Clubmededelingen 374.

En, ook al zou ik zelf hier en daar 'de toon' wat anders hebben gezet, ik moet zeggen dat je verslag wel zo ongeveer de feiten weergeeft. Maar bezwaar wil ik toch aantekenen tegen het slot van je verslag. Op de bewuste avond was er bij de aanwezige leden een kleine meerderheid, die enkele voorstellen van het FEHAC-bestuur afstemde.

Daar bepaald niet alle leden (= de clubs) aanwezig waren, dient met de nodige terughoudendheid vastgesteld te worden in hoeverre de besluitvorming ook door een meerderheid onder alle leden wordt gedragen. Dit overwegende vind ik je vergelijking in de voorlaatste alinea met de politiek een beetje flauw, te meer daar al aan het einde van de vergadering sommige leden (= clubs) zelf reeds verklaarden de consequenties van de besluitvorming niet helemaal overzien te hebben.

Maar nog meer moeite heb ik met het nauwelijks verholde dreigement in je laatste alinea. Wanneer binnen de statutaire mogelijkheden een aantal van de leden (= clubs) of het bestuur aanleiding c.q. noodzaak ziet om een Algemene Vergadering bijeen te roepen, is dat gelukkig volgens de democratische spelregels van de FEHAC mogelijk. Afwijzing van de besluitvorming van zo'n extra Algemene Vergadering door één van de leden (= clubs) middels een dreigement met 'onaangename gevolgen' past niet binnen bovengenoemde democratische spelregels.

Met vriendelijk groet,

Willem Kooijmans  
Lid nr. 866

*Commentaar op 'open brief'*

Beste Wim,

Dank voor je brief d.d. 14 mei 1995, tot nu toe de enige reactie uit V.M.C.-kring. Wie zwijgt stemt toe is wellicht een wat flauwe constatering, maar weerspiegelt denk ik toch wel de door mij verwoorde ongerustheid. Mijn 'dreigement' - ik zie het liever verwoord als 'een schot voor de boeg' - is een reactie op het 'dreigement' van de FEHAC dat de werkzaamheden

beperkt zullen moeten worden wanneer de contributie niet mag worden verhoogd.

Te weinig of in het geheel niet, wordt de gigantische misser die Fehacmobiel was met een niet uit te vlakken negatief saldo van netto f 26.000,- (bruto ruim f 40.000,-) aangekaart. Bestuurstechnisch gesproken zou ik me en zeker als voorzitter zo'n misser geweldig aantrekken. Nu, daar bespeur ik niets van bij het FEHAC-bestuur.

Die miskleun moet nu door de leden (lees clubs) worden 'rechtgebreid'. Let wel zonder deze flop was contributieverhoging niet nodig geweest en kon ook het secretariaat zonder problemen worden bekostigd.

Mijn zorg als V.M.C.-voorzitter is: waar is het eind? Zeker bij de wetenschap dat het FEHAC-bestuur soortgelijke manifestaties als Fehacmobiel niet wenst uit te sluiten. Dat bepaalde leden (lees clubs) de consequenties van de besluitvorming niet zouden hebben overzien is jammer, maar dan 'moeten ze maar bij de les blijven'. Vertoon van angsthazerij op het eind van een vergadering -ver na 24.00 uur- is overigens een weinig verheffende zaak, vandaag mijn vraag ter plekke of we de hele vergadering weer gingen overdoen.

Democratie is overigens m.i. een door de Ledenvergadering genomen besluit respecteren en doet het FEHAC-bestuur dat dan wel wanneer men op korte termijn weer een extra ledenvergadering gaat uitschrijven?

Dat misschien een meerderheid van de aangesloten leden de besluitvorming niet zou dragen is een veronderstelling die wellicht past in de filosofie van het bestuur. Dan denk ik hadden die leden (lees clubs) maar aanwezig moeten zijn op een zo belangrijke vergadering.

Een contributie van f 3,- per (V.M.C.)-lid betekent voor de V.M.C. op jaarbasis f 4500,- aan FEHAC-contributie. Ik acht een contributie van f 2,- per lid (is f 3000,- per jaar), voor een Fehac als lobby-oorgaan, met name bij de overheid, ruim voldoende. Zoals eerder gesteld: alles heeft zijn prijs.

Wim, dit was een reactie als voorzitter van de V.M.C. op je 'open brief' en mijn misschien ongezoeten mening.

Let wel. Uiteindelijk beslist de Algemene Ledenvergadering van de V.M.C. op basis van de door het Algemeen Bestuur van de V.M.C. genomen besluiten/aanbevelingen. Wij -het bestuur- zullen zien wat er verder staat te gebeuren op FEHAC-gebied en naar bevind van zaken handelen.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter V.M.C., Wim Marijn

## CORRECTIE

op 'Afstellen en/of controleren van  
Carburateurs merk Amal - SLOT

Op blz. 20 van het mei-clubblad zijn de figuren nr. 13 en nr. 14, door ons onverklaarbare reden niet correct weergegeven.

Voor de goede orde geven wij hierbij nogmaals de juiste plaatjes nr. 11/12/13 en 14. Wij hopen dat deze artikelserie hiermee tot volle tevredenheid is afgerond.

S.J. de Vries, A. Vermeulen

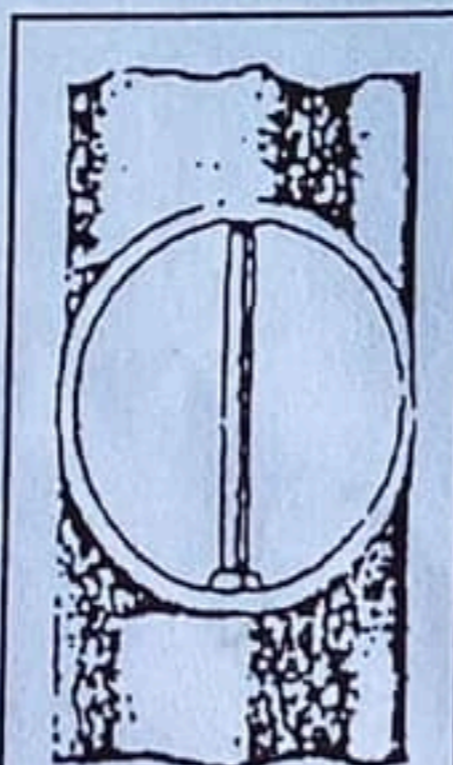


fig. 11  
geheel geopend

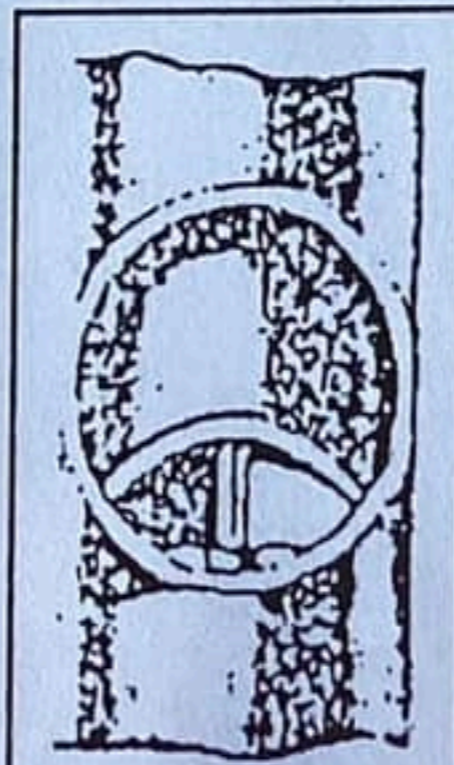


fig. 12  
tot 1/8 geopend

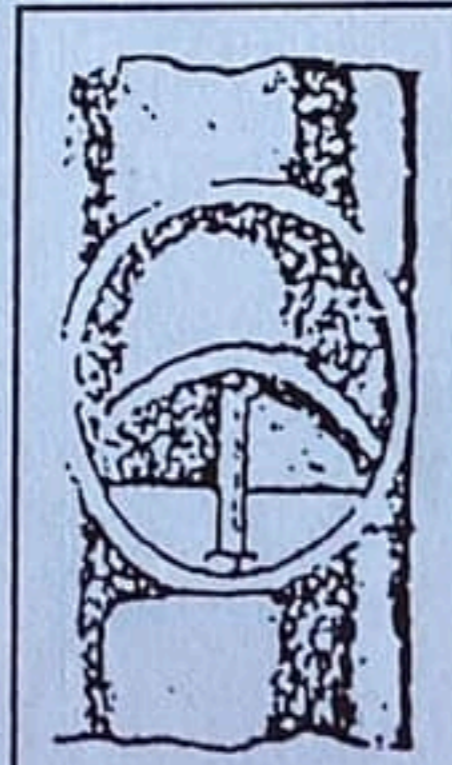


fig. 13  
1/8 - 1/4 geopend

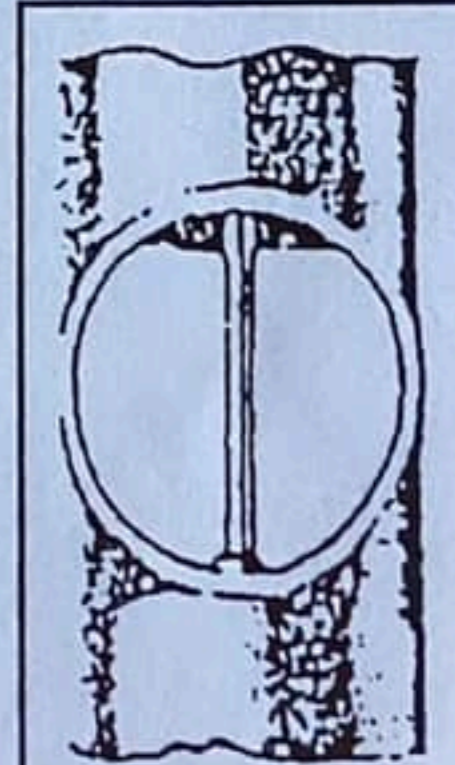


fig. 14  
1/4 - 3/4 geopend

### Sproeier maten Engelse en metrische aanduiding.

- a. Bij de Engelse aanduiding geeft het getal aan, het aantal  $\text{cm}^3$  brandstof welke per seconde passeert.  
b. Bij de metrische aanduiding geeft het getal gedeeld door honderd, de diameter van het gat aan.

S.J. de Vries, Heemstede

#### A. ENGELSE AANDUIDING

nummer	inches	Ø in mm's
60	0.026"	0.6604
70	0.028"	0.7112
80	0.030"	0.762
90	0.032"	0.8128
100	0.034"	0.8636
110	0.035"	0.889
120	0.037"	0.9398
130	0.038"	0.9652
140	0.040"	1.016
150	0.041"	1.0414
160	0.043"	1.0922
170	0.044"	1.1176
180	0.045"	1.143
190	0.0465"	1.1582
200	0.048"	1.2192
220	0.050"	1,27
240	0.052"	1.3208
260	0.055"	1.397
280	0.057"	1.4478
300	0.059"	1.4986

#### B. METRISCHE AANDUIDING

nummer	Ø in mm's
60	0.6
70	0.7
80	0.8
90	0.9
100	1.0
110	1.1
120	1.2
130	1.3
140	1.4
150	1.5
160	1.6
170	1.7
180	1.8
190	1.9
200	2.0
220	2.2
240	2.4
260	2.6
280	2.8
300	3.0