

Informationen zum M. A. G. Motor

In der untenstehenden Tabelle sind die Hauptdaten der MAG-Motoren angegeben. Der Motor 1C 14K wurde später von TWN mit Seitenventilen versehen, die obengesteuerten 500er hatten auch einen Bruder mit 600 ccm (90 x 104, von Imperia eingebaut). Der wechselgesteuerte 500-Zweizylinder hatte auch einen halbierten 250er im Gefolge (Monet & Goyon zirka 1929!), andererseits hat MAG selbst einmal einen bildsauberen 250 ohv (61 x 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 europäischen Rennen gemacht. Diese Rennmotoren, es waren auch ohc darunter, wurden aber nicht serienmäßig geliefert, ihre Stückzahl war auch außerordentlich klein.

Nun zu den Details in der Typentabelle: Die Kennzeichnung "1C9 H" usw. ist auf der Seitenfläche neben der Motornummer eingeschlagen und ist die beste Möglichkeit, die verschiedenen Modelle auseinanderhalten zu können. Die Zahlen und Buchstaben bedeuten folgendes:

1 = Zylinderanzahl

C = Cylinder (französisch)

9 = Neunte Konstruktion eines Grundmotors seit 1905, in Wirklichkeit wurde der neunte Motor schon 1912 und zwar als ein **2 C 9** 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 **1 C 9** erhalten. (500er Einzylinder alle "9", alle gleiches Hubbohrungsverhältnis, daher der 1000er - **2C9 C**)

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

H = Kopfgesteuert (ohv)

K = Wechselgesteuert (wg)

L = Seitengesteuert (sv)

Eine Ausnahme bildet die Kopfgesteuerte Ausführung des Jubiläums-Motors, welcher für die dreißiger Jahre entwickelt wurde, indem er die Bezeichnung **1 C 9 M** erhalten hatte.

Die letzte Zahl (z.B. 1 C 9 H **8**) bedeutet den Entwicklungsstand eines Motors, bei der Einführung wichtiger Änderungen wurde die nächste Zahl verwendet.

Die Jahrgänge bewegen sich zwischen:

1927 für die Ausführung **4**

1928 für die Ausführung **6**

1929 für die Ausführung **8**.

Nach Motornummern geordnet und wichtige Änderungen:

Hubraum	Motor- bezeichnung	Motornummer	Bohrung/ Hub	PS	Änderungen
350 ccm	1 C 14 K	91 501 - 92 00			
		95 501 - 95 820			
	1 C 14 K-6	95 821 - 96 000			
		103 001 - 103 500	72/85	8	
		107 501 - 108 000			

500 ccm	1 C 14 H	91 001 - 91 500 94 501 - 95 000 102 501 - 102 503			
	1 C 14 H-6	102 504 - 103 000 105 501 - 106 000	72/85	13	
	1 C 9 H	92 001 - 92 500 94 001 - 94 489	82/94		
	1 C 9 K	92 501 - 93 000 93 501 - 94 000 96 501 - 97 000	82/94		
	1 C 9 K 4	98 501 - 99 000 99 000 - 100 478	82/94		
	1 C H 6	94 490 - 94 500 101 001 - 101 500 103 502 - 104 500 110 001 - 112 991	82/94		
	1 C 9 K 6	101 501 - 102 500 104 501 - 105 500 108 501 - 104 500 116 501 - 112 991	82/94		Verlängerte Antriebsachse, größerer Durchmesser der Ventilstößel- mantelrohre, Ventilheber auf Standrohre montiert
	1 C 9 H 7	500 001 - 502 000	82/94		
	1 C 9 K 7	600 001 - 600 900	82/94		
	1 C 9 H 7 A	500 001 - 502 000	82/94		
1 C 9 K 7 A	600 001 - 600 900	82/94		Kolben mit drei Kolbenringen, alle ohne Ölfangeffekt.	
1 C 9 H 8	502 001 - 508 750	82/94			
1 C 9 K 8	600 901 - 602 700	82/94	13	Verstärktes Pleuel-Rollenlager, breitere Verzahnung der Ventil- Steuerungsorgane, Kettenschmierung durch Entlüfter abgeschafft, Kipphebel auf verlängerten Rollenlagern, Ventilführung mit eingesetzter Bronzebuchse.	
1 C 9 K 10	602 501 - 606 200	82/94		Neue Ansaugglocke mit verstärkten Befestigungslappen.	
1 C 9 HT	509 001 - 511 000	82/94		Kurbelgehäuse auf der Antriebsseite mit strahlenförmigen Aluminium- Rippen , neuer Zylinder, Befestigung auf dem Kurbelgehäuse durch Bolzen. Flanschzylinder - Kopfbefestigung durch 6 Bolzen.	
1 C 9 K 11	606 201 - 606 500	82/94		Kurbelzapfen mit zwei Schmierlöchern, Ventileinstellung durch unteren Ventilstößel, Befestigungen der Mantelrohre durch Bügel. Kipphebel mit unregulierbarer Schleifschuhschmierung der Ventilführungen auf dem Kipphebelgehäuse	
	1 C 9 M	nicht bekannt	82/94	18	
	1 C 9 KL	nicht bekannt	82/94	11	
	1 C 9 L	nicht bekannt	82/94	12	
	1 C 9 H	nicht bekannt	82/94	15	
	2 C 10 C	nicht bekannt	64/77	13,5	
600 ccm	2 C 12 C	nicht bekannt	64/92	16	
750 ccm	2 . . .	nicht bekannt	72/91	18	
850 ccm	85 L	nicht bekannt	72/104	18	
1000ccm	2 C 9 C	nicht bekannt	82/94	20	

Ventileinstellung mit Zündzeitpunkt in mm

Die in dieser Tabelle von Motosacoche angegebenen Ventilzeiten decken sich nicht mit denjenigen, die vor dem Kriege in Deutschland veröffentlicht wurden. Die Differenz dürfte im Ventilspiel liegen, die hier aufgeführten Überschneidungswerte sind nur ohne Ventilspiel zu erreichen. Nach dem Einstellen ist wieder Ventilluft zu geben! Bei der Angabe des Ventilspieles selbst war MAG sehr vorsichtig, aufmerksame Fahrer werden am sauberen Motoren die 0,25 mm oder 0,30 mm Spiel nicht benötigen, bei sehr schlechtem Zustand der Steuerungsteile sind sie aber noch nicht zu reichlich.

Typ	Einlass öffnet vor o.T.	Einlass schließt nach u.T.	Auslass öffnet vor u.T.	Auslass schließt nach o.T	Spiel-kalt Einlass	Spiel-kalt Auslass	Zündzeitpunkt
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				