

Bedienungsanleitung **HERCULES K101**

Zweitakt-Freunde

Mainz



e.V.

Est. 2015



zum verlieben meine
HERCULES K101

N.1, Schwarz
N.2, Gelb
N.3, Rot

Zweitakt-Freunde

Mainz



e.V.

Est. 2015

Bedienungsanleitung **HERCULES K101**

Zweitakt-Freunde

Mainz



e.V.

Est. 2015





Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.

Liebe Freunde

Est. 2015

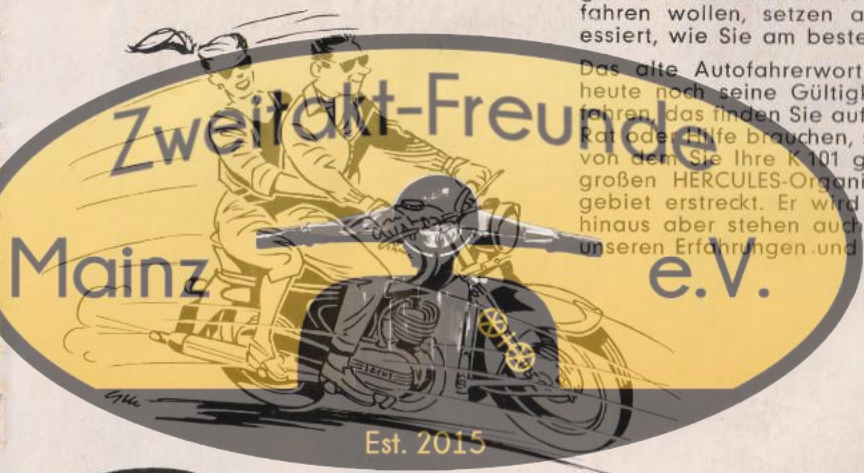
Es ist also soweit, Ihr großer Wunsch ging in Erfüllung und die K 101 gehört nun Ihnen. Dazu möchten wir Ihnen herzlich gratulieren und heute schon allerwegen frohe Fahrt wünschen.

Gleichzeitig wollen wir Ihnen auch für das geschenkte Vertrauen danken. Ihre K 101 wird Ihnen immer bestätigen, daß Sie richtig wählten.

Natürlich wollen gerade Sie mit besonderer Liebe Ihre K 101 behandeln, um lange Zeit Freude an ihrer Zuverlässigkeit, ihrer Schnelligkeit und an ihren schönen Fahreigenschaften zu haben. Wenn Sie vielleicht auch jetzt noch ängstlich sind vor der Frage, was Sie alles zu beachten haben, so möchten wir Ihnen mit dieser kleinen Druckschrift sagen, daß es ein bis ins letzte erprobtes und durchkonstruiertes Fahrzeug ist, und daß Sie wirklich bei Befolgung unserer Ratschläge keine Angst zu haben brauchen um die Lebenszeit Ihres Motorrades K 101. Absichtlich haben wir den Text für den jungen Motorradfahrer aufgebaut. Die alten Hasen kennen natürlich schon vieles aus der eigenen Praxis. Trotzdem, auch für sie ist die Schrift sehr wertvoll.

Wir werden uns bemühen, Ihnen unsere Ratschläge nicht wie der Herr Lehrer in der Schule an die Wandtafel zu schreiben, sondern hoffen, einen Plauderton zu finden, der Sie mit Interesse die folgenden Seiten durchgehen läßt. Natürlich verstehen wir es vollauf, daß Sie nun auch endlich fahren wollen, setzen aber ebenso gern voraus, daß es Sie interessiert, wie Sie am besten die Lebensdauer Ihrer neuen K 101 erhalten.

Das alte Autofahrerwort „Wer gut schmiert, der gut fährt“ hat auch heute noch seine Gültigkeit, und wie Sie gut „schmieren“, um gut zu fahren, das finden Sie auf den folgenden Seiten. Sollten Sie irgend einen Rat oder Hilfe brauchen, so wenden Sie sich am besten an den Händler, von dem Sie Ihre K 101 gekauft haben, oder an einen der Händler der großen HERCULES-Organisation, die sich ja über das ganze Bundesgebiet erstreckt. Er wird alles tun, um Sie zufriedenzustellen. Darüber hinaus aber stehen auch wir Ihnen in allen Fragen jederzeit gern mit unseren Erfahrungen und mit unserem Wissen zur Verfügung.



Wir wünschen Ihnen gute Fahrt!

Inhalts-

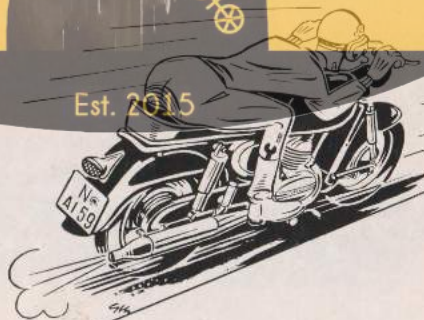


Zweitakt-Freunde

Mainz

für **ALLE** *Leise* e.V.

Est. 2015



Seite

Vorwort	2
Technische Daten	8
BEDIENUNGSANWEISUNG	10
Aufbau der K 101	11
Die Vorbereitungen zur Fahrt	11
Das Tanken	13
Der Kraftstoffbehälter	13
Der Kraftstoffhahn	14
Bedienungsgriffe am Lenker	17
Der große Moment, das Starten	18
Der Zündschalter	19
Der erste Schritt, das Anfahren	20
Das Schalten	20
Das Bremsen	22
Das Einfahren, ein wichtiges Kapitel	23
Hoch droben auf dem Berg	25
... und bergab	25
Benzin sparen, ein alter Fahrertrick	26
Ein Wort zum Kraftstoffverbrauch	26
Leise fahren	26
Abstellen des Motors	27
Die Diebstahlsicherung	27
Die Werkzeugkästen	28
Die vordere Schwinggabel	29
Die hintere Schwinggabel	31
Die Kette	32
Die Lichtanlage	33
Der Mittelständer	35

Verzeichnis...

	Seite
WARTUNG UND PFLEGE	36
Der Ansaug-Geräuschdämpfer und das Luftfilter	37
Der Vergaser und die Kraftstoffleitung	38
Das Entfernen der Ölkohle	40
Der Schwungrad-Lichtmagnetzündler	41
Die Zündkerze	42
Das Einstellen der Kupplung	43
Der Tachometerantrieb	44
Die Getriebebeschmierung	45
Das Einstellen des Vergasers	46
Das Nachstellen der Bremsen	47
Die Federung	48
Kettenpflege, Nachspannen	49
Der Radausbau	52
Der Reifenwechsel	54
Das Nachstellen der Steuerlager	55
Die Seilzüge	55
Die elektrische Anlage	56
Die Kraftstoffanlage	58
Die Pflege des Sattels	58
Die Reinigung des Motorrads	59
Die Überwinterung	60
Der Schmierplan	62
Die Schmier- und Wartungsarbeiten	64
Der Schaltplan	66
Motorstörungen, Ursache und Abhilfe	67
Sonderzubehör	69



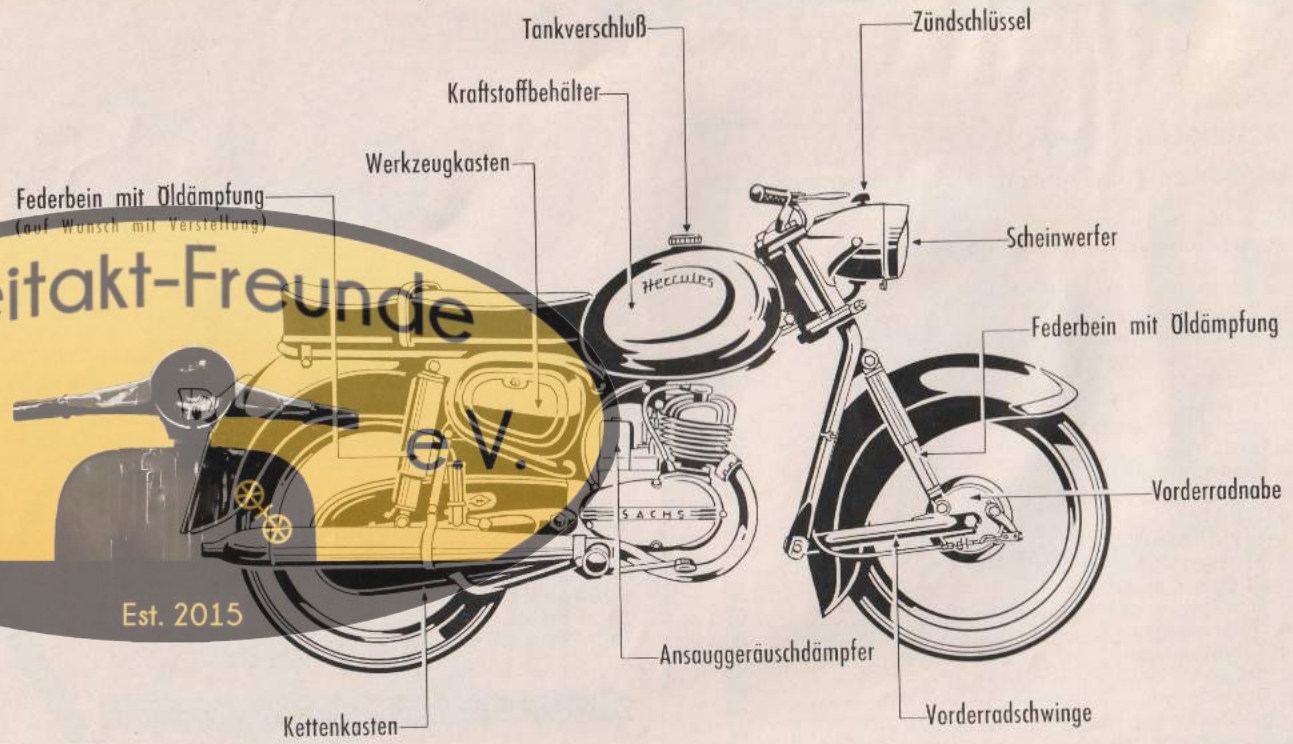
Hinweis auf die beigelegten Abbildungen

Bei den im folgenden Text in Klammern gesetzten Bildhinweisen bedeutet die **Ziffer vor dem schrägen Strich** die Nummer des Bildes, die **Ziffer oder der Buchstabe nach dem schrägen Strich** den Hinweis auf das beschriebene Einzelteil.

Die rechte Seite

Abb. 1

Zweitakt-Freunde
Mainz
e.v.
Est. 2015



Sparsam im Gebrauch, leicht in der



Abb. 2

Die linke Seite

Zweitakt-Freunde

Mainz

Reifen 3,00 - 16

Felge 1,85Bx16

Est. 2015

Fußschalthebel

Fahrerfußbraste

Bremslichtschalter

Vergaser

Kickstarter

Hinterradschwinge

Sitzbank oder Soziuskissen auf Wunsch
(serienmäßige Ausstattung mit Fahrerkrissen)

Soziusrasten
(auf Wunsch)

Reifen 3,00 - 16

Felge 1,85 x 16

Mittelständer

Handhabung und so fabelhaft sicher!



Zweitakt-Freunde



Mainz MOTOR e.V.

Bauart:

Sachs. Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung (System Schnürle) und Gemisch-Ölschmierung.

Abmessungen:

Bohrung	Est. 2015	48 mm
Hub		54 mm
Hubraum		97 ccm
Verdichtung		1:6

Leistung:

5,2 PS bei 5500 U/min

Getriebe:

Dreigang-Getriebe im Motorblock

Kupplung:

Dreischeiben-Lamellenkupplung

Schaltung:

Fußschaltung

Startanlage:

Kickstarter

Tachoantrieb:

Von der Motor-Hauptwelle aus.

Vergaser:

Bing-Kolbenschiebervergaser mit Starteinrichtung und Naßluftfilter Typ Bing 1/20/35
Einstellung: Hauptdüse 85; Leerlaufdüse 50; Nadeldüse 2,70; Startdüse 90; Nadeleinstellung 3 Leerluftschraube ca. 1 1/2—2 Umdrehungen geöffnet.

Getriebeöfüllung:

ca. 450 ccm Getriebeöl SAE 80

Übersetzung:

Kurbelwelle zu Vorlegewelle	1: 2,43
Vorlegewelle zu Hauptwelle	1. Gang 1: 3,25
	2. Gang 1: 1,69
	3. Gang 1: 1,06
Hauptwelle zu Hinterrad	1: 3,08
Gesamtübersetzung	1. Gang 1: 24,32
	2. Gang 1: 12,66
	3. Gang 1: 7,92

Zähnezahlen:

Ritzel/Hinterrad = 12/37

Ketten:

Getriebe: **Primärkette** Hülsenkette 9,525×7,5;
42 Glieder; Rollen ϕ 7,5 mm
Hinterrad: Rollenkette 1/2×5/16
Rollen ϕ 8,5 mm;
106 Glieder einschl. Steckglied

Elektrische Anlage:

Bosch Schwungrad-Lichtmagnetzündler	6 V, 30 W
Vorzündung	3—4 mm vor oT
Zündkerze	Bosch M 225 P 11 S
Scheinwerfer	Bilux 6 V; 25 W
Standlicht	6 V; 1,5 W
Tachobeleuchtung	6 V; 0,6 W
Schlußlicht	6 V; 5 W
Bremslicht	6 V; 15 W

FAHRGESTELL

Offener verwindungsfreier Einrohr-Stahlrahmen, geschweißt.

Abmessungen:

Radstand	ca. 1160 mm
Gesamtlänge	ca. 1840 mm
Gesamtbreite	ca. 600 mm
Gesamthöhe	ca. 930 mm
Bodenfreiheit	ca. 180 mm
Wendekreis	ca. 3 m

Federung:

vorn:	langhubige Schwinggabel mit 2 hydr. gedämpften Federbeinen
hinten:	Schwinge mit 2 hydr. gedämpften Federbeinen

Federwege:

vorn: 80 mm;	hinten: 100 mm
--------------	----------------

Bremsen:

Innenbacken-Trommelbremsen; Hinterrad mit Steckachse, Durchmesser 125 mm; Breite 25 mm

Reifengröße:

vorn und hinten: 3,00-16 auf Felge 1,85 B x 16

Reifendruck:

Solo	vorn 1,2 atü; hinten 1,5 atü
Beifahrer	vorn 1,2 atü; hinten 2,0 atü

Speichen:

vorn	M 3 × 3,5 × 143
hinten	M 3 × 3,5 × 147

Benzintank:

Inhalt ca. 13 Ltr., davon ca. 1,5 Ltr. Reserve.

Batterie:

Varta 3 Fo 1 — 6 V/4,5 Ah

Eigengewicht:

fahrfertig: 103 kg mit vollem Tank u. Werkzeug

Zulässiges Gesamtgewicht: 253 kg

Kraftstoff-Normverbrauch: ca. 2,0 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit:

Solo (aufrecht sitzend)	75—80 km/h
2 Personen (aufrecht sitzend)	70 km/h

Lautstärke:

Fahrgeräusch	82 Phon
Auspuffgeräusch	80 Phon

Ausstattung:

Ausfallenden vorn, hinten Steckachse. Lenker und Fußrasten verstellbar. Leichtmetall-Felgen. Breite, tiefgezogene Schutzbleche. Batterie und Luftpumpe unter verschließbarem, aufklappbarem Schaumgummi-Sattel. Ausreichendes Werkzeug in verschließbaren Werkzeugkästen. Nur ein Schlüssel für Diebstahlsicherung am Lenkrohr und für beide Werkzeugkästen. Bremslicht. Breiter Mittelständer. Besonders wirksame Auspuffanlage und Ansaugeräuschkämpfung.

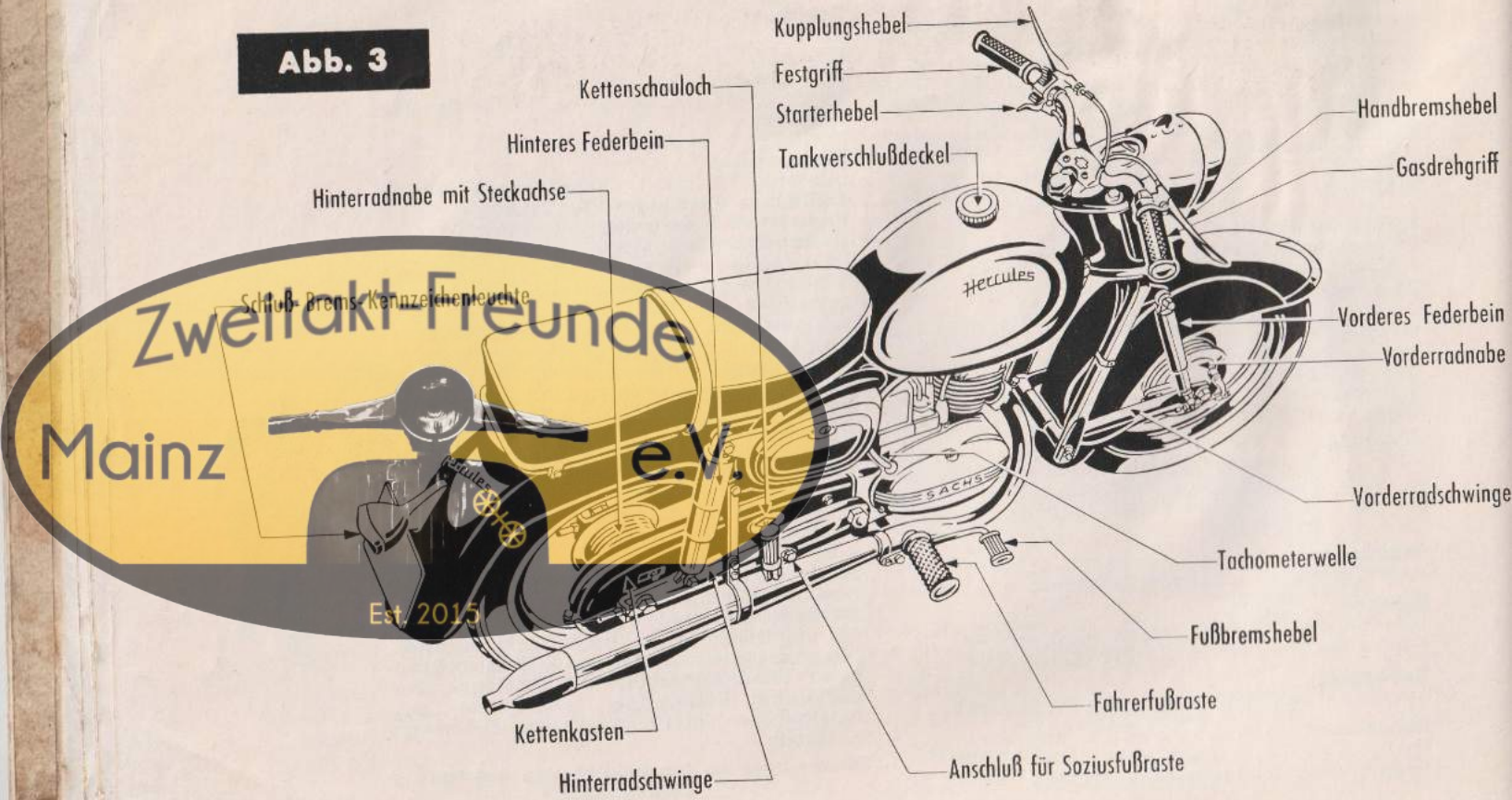
Sonderausstattung:

Soziussattel mit verstellbaren Soziusfußrasten. Sitzbank anstelle der beiden Einzelsitze. Rennsport-Windschutzscheibe. Rückspiegel, Gepäckträger, Kofferträger, verchromter Tank, verstellbare hintere Federbeine, Fußbremse linksseitig.

Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten!



Abb. 3



Aufbau der K 101...

Das Rückgrat Ihres schnittigen Motorrades K 101 ist ein offener Einrohrrahmen, der kräftig und verwindungssteif ausgeführt ist und nicht nur starken Beanspruchungen auf schlechten Straßen standhält, sondern auch die Belastung mit einem Soziusfahrer zuläßt. Das Motorrad ist vorn und hinten durch Schwingen abgedefert und hydraulisch gedämpft. Damit ist die K 101 mit der technisch besten Federungsart ausgerüstet. Dies ergibt den größten und ermüdungsfreiesten Fahrkomfort. Dem modernen Fahrgestell entspricht auch der Kraftantrieb, ein fahrwindgekühlter Zweitaktmotor der Firma Fichtel & Sachs mit 100 ccm Hubraum und 5,2 PS Leistung. Kräftig ausgebildete und weich greifende Bremsen sorgen für kurze Bremswege und erhöhen die Fahrsicherheit.

Zweitakt-Freunde

Mainz

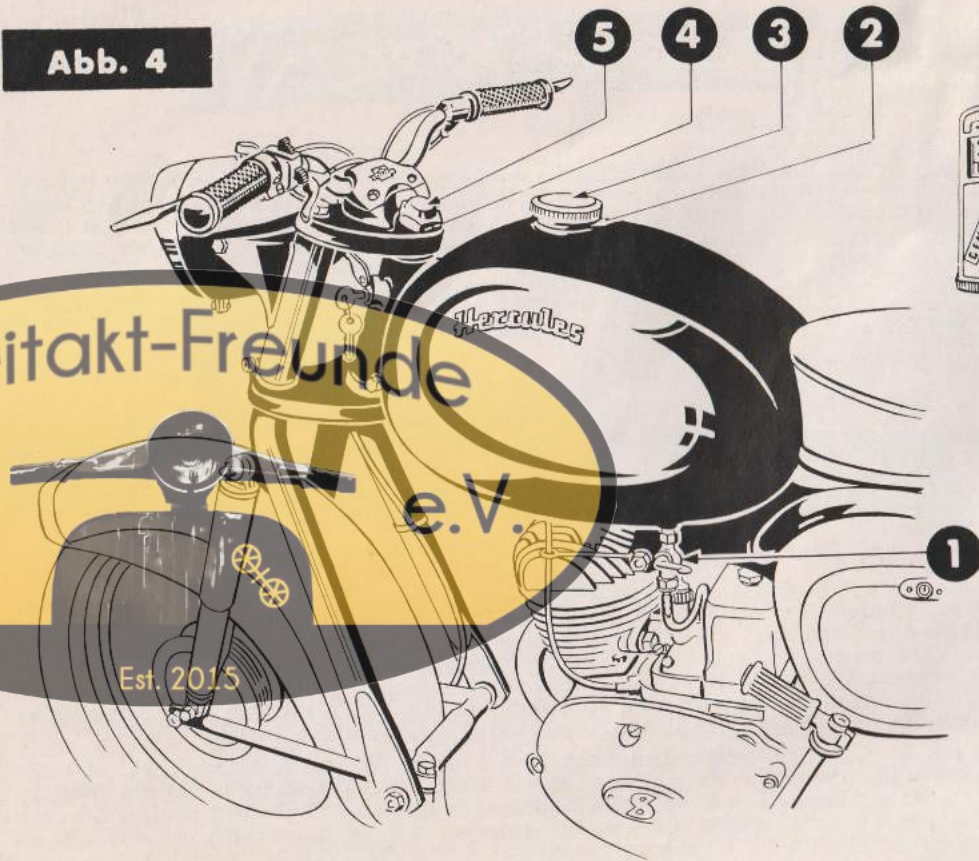


e.v.

Der Hercules-Händler hat Ihr Motorrad bereits fahrbereit gemacht, bevor Sie es abgeholt haben. Er hat die Batterie aufgeladen und angeschlossen, das Luftfilter des Vergasers mit Öl benetzt und die Bowdenzüge eingehängt. Auch der Motor ist betriebsbereit, jeder SACHS-Motor wird im Werk einer Erprobung unterzogen und läuft einige Zeit auf dem Prüfstand. Das Motor-Getriebe ist mit Öl gefüllt, vergewissern Sie sich aber, ob die Luftlöcher der Öleinfüllschraube auf dem Getriebe (unter dem Luftfilter) frei und nicht noch vom Transport her mit einem Klebestreifen verschlossen sind. Sonst könnte im Betrieb Getriebeöl am Schalthebel herausgedrückt werden.

Jetzt brauchen Sie nur noch Kraftstoff aufzutanken. Dabei lassen Sie gleich an der Tankstelle den Reifendruck nachprüfen (beachten Sie die Tabelle auf Seite 54). Probieren Sie, ob die Bremsen funktionieren, ob die Lichtenanlage in Ordnung ist und das elektrische Signalhorn anspricht. Schauen Sie noch einmal in Ihre Tasche, ob Sie den Führerschein, den Kraftfahrzeugschein und die Steuerkarte bei sich tragen, und dann — kann es losgehen.

Abb. 4



- 1 Kraftstoffhahn
- 2 Einfüllstutzen
- 3 Tankverschluß
- 4 Steuerlager-Stellung
- 5 Hutmutter für Steuerlager

Das Tanken...

Der Motor Ihrer K 101 ist ein Zweitaktmotor. Er bekommt seine Schmierung durch das dem Benzin beigemischte Öl. Das Mischungsverhältnis beträgt 1:25. Man nimmt also auf je 5 Liter Benzin 1/5 Liter Öl. Wichtig ist, daß das Öl eine Zähigkeit von SAE 50 oder 40 hat. Bei reinem Mineralöl, das wir dem Treibstoff beimengen, ist es wichtig, daß (vor dem Einfüllen in unseren Tank) das Gemisch sehr gründlich in einer sauberen Mischkanne gemischt wird, die an jeder Tankstelle vorhanden ist.

Der Tankwart wird Ihnen auch wohl eines der neuen Zweitaktöle in Dosen anbieten, das Sie ebenfalls verwenden können. Allerdings muß zuerst das Benzin in den Tank Ihres Motorrades eingefüllt werden und dann erst die dazugehörige Menge Schmieröl. In der Einfahrzeit Ihres Motorrades brauchen Sie kein anderes Mischungsverhältnis. Es ist auch kein besonderer Kraftstoff und auch kein Zusatzöl nötig, wie es zum Teil als „Oberschmieröl“ angeboten wird.

Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.
Der Kraftstoffbehälter...



Er ist in der üblichen Weise über dem Hauptrahmenrohr vor dem Sattel montiert und hat ca. 13 Liter Inhalt. Der Einfüllstutzen (4/2) ist vorn in der Mitte des Tanks, der Verschuß (4/3) besitzt eine Bajonettverriegelung und muß immer bis zum Anschlag rechtsherum festgedreht werden. Der Kraftstoffbehälter ist vorne und hinten an seinen Befestigungsteilen in Gummi gelagert. Durch diese Gummiaufhängung werden die Schwingungen des Rahmens vom Benzinbehälter abgehalten. Oben, hinter dem Steuerkopf liegt der Tank auf einem Profilmummstück, es ist darauf zu achten, daß bei evtl. Lösen und Wiederbefestigen das Gummistück nicht lose zwischen Tank und Rahmen liegt, sondern, nachdem der Tank aufgeschraubt worden ist, fest zwischen Rahmen und Benzinbehälter.

Abb. 5

Der Kraftstoffhahn...



Er sitzt auf der linken Seite des Benzintanks und ist geschlossen, wenn der Hebel nach rückwärts zeigt (Z sichtbar). Senkrecht nach unten gedreht ist er geöffnet und nach vorn gedreht (R sichtbar) ist die Benzinreserve von ca. 1,5 Liter verfügbar. Mit dieser Reservemenge können Sie bei verhaltenen Fahrweise noch ca. 70 km fahren und erreichen bestimmt die nächste Tankstelle.

Wenn Sie Ihr Motorrad für längere Zeit abstellen, so schließen Sie bitte den Kraftstoffhahn. Wenn er zu lange offen steht, kann sich das im Kraftstoff enthaltene Öl entmischen, im Vergaser und in der Kraftstoffleitung ist ein „fettes“ Gemisch und der Motor springt schlecht an.

Der Kraftstoffhahn besitzt ein Grob- und ein Feinfilter. Das Fein-Filter kann auch bei gefülltem Tank und geschlossenem Kraftstoffhahn demontiert werden, und zwar durch Lösen der unteren Überwurfmutter (Rechtsgewinde). Um das Grobfilter zu demontieren, muß der Tank geleert werden, die obere Überwurfmutter (Linksgewinde) wird gelöst und dann kann das Grobfilter abgezogen werden. Beim Zusammenbau achten Sie bitte auf die Dichtungsscheiben!

Die Kraftstoffleitung besteht aus einem durchsichtigen Kunststoffschlauch, Störungen der Benzinzufuhr können deshalb gut erkannt werden. Wenn sich der Kunststoffschlauch nach einer Reinigung des Kraftstoffhahnes oder des Vergasers nicht mehr über den Anschlußstutzen schieben läßt, so tauchen Sie das Schlauchende einige Sekunden in heißes Wasser und können nun ohne Schwierigkeiten den Kunststoffschlauch auf den Anschlußstutzen aufschieben.

Ein guter Rat..

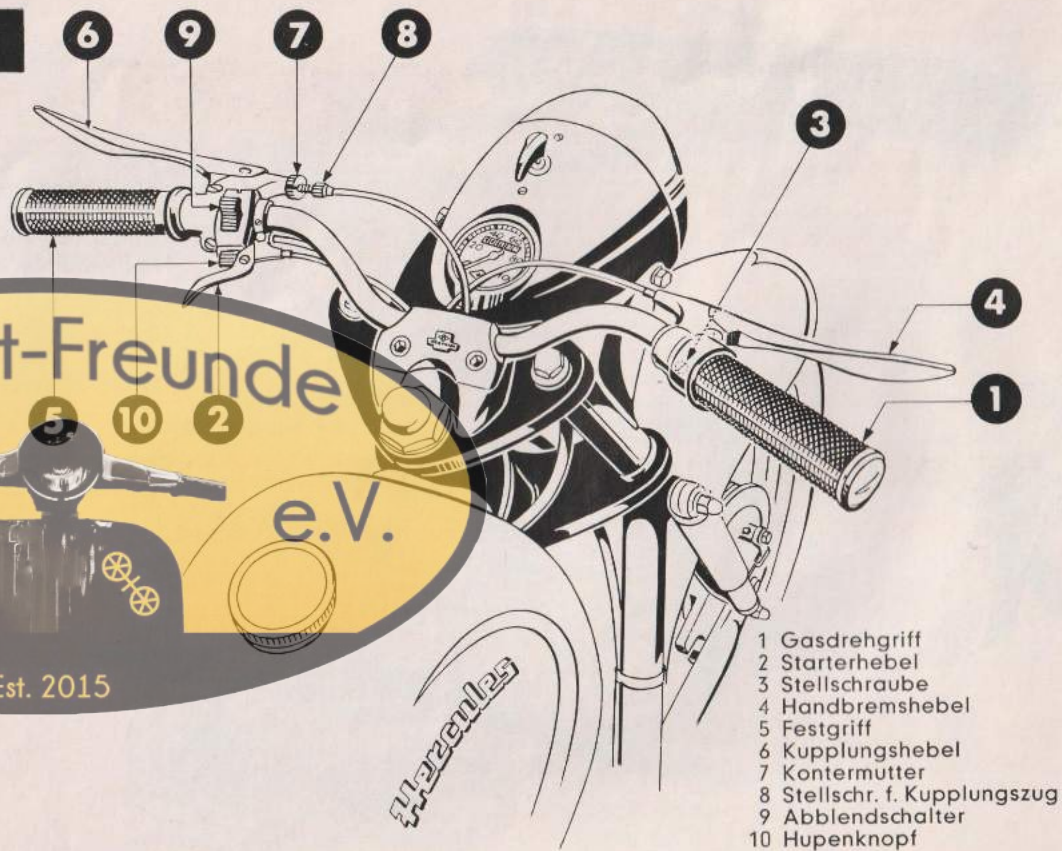
Bevor Sie anfangen zu „BAUEN“, erst in den Tank schauen, ob noch Kraftstoff drin ist und ob Sie den Kraftstoffhahn auch wirklich geöffnet haben!

Zweitakt-Freunde
Mainz e.v.

Est. 2015



Abb. 6



Zweitakt-Freunde

Mainz

e.v.

Est. 2015

Rechtes Lenkerende

Am rechten Lenkerende ist der Gasdrehgriff (6/1) und der Handbremshebel (6/4) angebracht. Außerdem eine Stellschraube (6/3), mit welcher die Leichtgängigkeit des Gasdrehgriffes geregelt werden kann. Den Gasdrehgriff drehen Sie zur Beschleunigung nach hinten, zur Fahrtminderung nach vorn. Der Handbremshebel dient zur Betätigung der Vorderradbremse.

Zweitakt-Freunde

Mainz

← Linke Lenkerende

Am linken Lenkerende befindet sich der Festgriff (6/5), der Kupplungshebel mit Stellschraube (6/6 und 6/8) und der Abblendschalter (6/9) mit Hupenknopf (6/10) sowie der Starterhebel (6/2). Der Kupplungshebel ist immer dann zu ziehen, wenn Sie einen anderen Gang einschalten wollen. Der Abblendschalter dient zum Umschalten von Abblendlicht auf Fernlicht. Mit dem Hupenknopf betätigen Sie das unter dem Tank befestigte Signalhorn. Die Befestigungs- und Klemmschrauben am Lenkerhalter müssen stets fest angezogen sein.

Est. 2015

Der große Moment...



Zweitakt-Freunde Das Starten!

Mainz

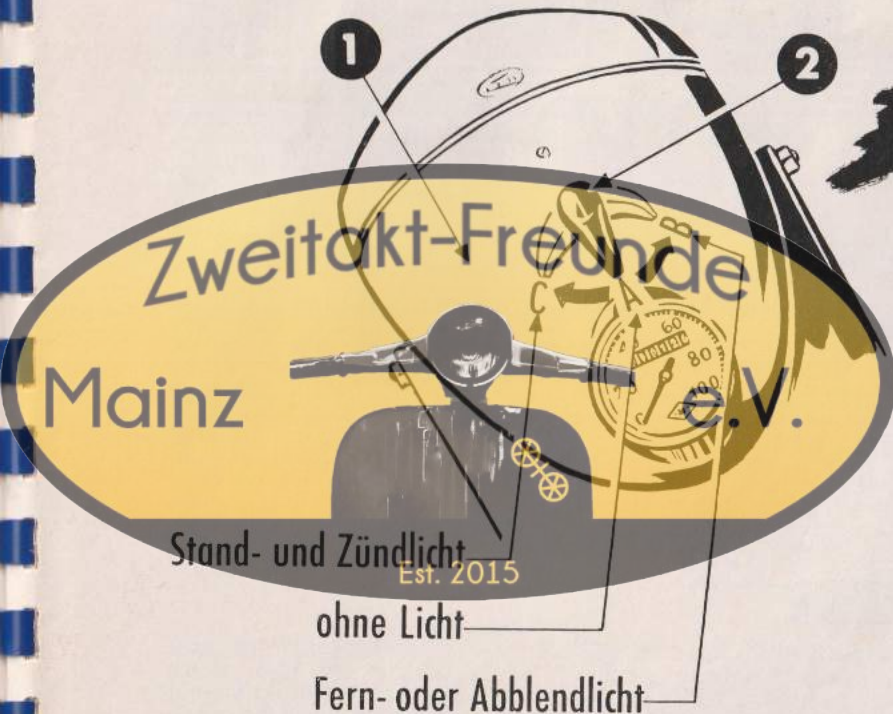
Sie stecken den Zündschlüssel in den Scheinwerfer ein (Stellung A, B oder C), öffnen den Kraftstoffhahn (A/B 1), ziehen dann den Starterhebel (6/2), spielen mit dem Gasdrehgriff zwischen „0“ und „1/4 offen“ und treten kräftig auf den Kickstarter (9/2). Sobald der Motor angesprungen ist, können Sie den Starterhebel loslassen. Nur bei niedrigen Außentemperaturen müssen Sie ihn etwas länger ziehen. Bei stark ausgekühltem Motor (Wintertemperatur) muß dieser Vorgang so lange wiederholt werden, bis der Motor einwandfrei weiterläuft und auf Gasgeben störungsfrei reagiert. Bei warmem Motor oder im Sommer ist die Betätigung des Starterhebels nicht notwendig.

Wenn Sie aber doch den Starterhebel betätigt haben und der Motor will nun nicht mehr anspringen, dann schließen Sie den Benzinhahn, drehen den Gasdrehgriff auf Vollgas und treten so oft den Kickstarter, bis der Motor wieder „kommt“. Erst dann öffnen Sie den Benzinhahn.

Sie können aber auch Ihr Motorrad mit eingeschaltetem zweiten Gang anschieben.

Im Winter springt der Motor auch bei sehr tiefen Temperaturen besser an, wenn man vor dem Abstellen nach einer Fahrt bei laufendem Motor den Starterhebel zieht. Gibt man dann plötzlich Gas, wird der Motor auch bei eingeschalteter Zündung stehen bleiben. Der so abgestellte Motor springt nach dem Tupfen leicht an. Nimmt der Motor bei sehr kaltem Wetter nur zögernd Gas an und müssen Sie dann noch lange mit gezogenem Starterhebel fahren, hängen Sie die Düsennadel zweckmäßig ein Loch höher.

Abb. 7



Der Zündschalter im Scheinwerfer hat 3 Stellungen. Der Zündschlüssel kann in allen 3 Stellungen abgezogen werden, die Zündung, das Signalhorn und das Bremslicht sind dabei unterbrochen.

- Zündschlüssel eingedrückt in gerader Stellung = Zündung eingeschaltet, ohne Licht.
- Zündschlüssel einmal entgegen dem Uhrzeigersinn verdreht = Zündung eingeschaltet, Fernlicht bzw. Abblendlicht und Rücklicht brennt bei laufendem Motor.
- Zündschlüssel einmal im Uhrzeigersinn verdreht = Zündung eingeschaltet, Standlicht und Rücklicht brennt.



Der **ERSTE** Schritt...

Zweitakt-Freunde Das Anfahren...

Mainz

Der Motor läuft nun im Leerlauf. Sie ziehen den Kupplungshebel (6/6), dann drücken Sie mit der linken Fußspitze solange das vordere Ende des Schalthebels (9/10) herunter, bis Sie spüren daß der erste Gang hörbar eingerastet ist. Überzeugen Sie sich aber noch einmal vor dem Schalten, ob auch tatsächlich der Leerlauf eingeschaltet ist; das können Sie feststellen, wenn Sie die Maschine, ohne den Kupplungshebel zu ziehen, hin und herschieben können. Sie werden sich jetzt an Ihren Fahrlehrer aus der Fahrschule erinnern, der Ihnen ja ausführlich das Anfahren beigebracht hat. Sie wissen also, daß man etwas Gas gibt und gleichzeitig den Kupplungshebel langsam losläßt. Sie merken schon, wenn das Motorrad anfängt zu ziehen, lassen dann den letzten Rest der Kupplung weiter los und regulieren das Gas so weit, daß der Motor nicht stehen bleibt. Lassen Sie beim Anfahren die Kupplung nicht zu schnell los, sonst macht Ihr Motorrad einen Satz nach vorne. Lassen Sie aber auch den Motor nicht unnötig in hohe Drehzahlen hinaufheulen.

Est. 2015

Das Schalten...

Das Motorrad fährt nun immer schneller und Sie merken, daß der Motor ziemlich laut wird. Also müssen Sie jetzt in den zweiten Gang schalten. Dazu nehmen Sie erst einmal das Gas durch Drehen am Gasdrehgriff (6/1) schnell weg, dann ziehen Sie wieder den Kupplungshebel und schalten jetzt den nächsthöheren Gang durch Hochziehen des Schalthebels mit der Fußspitze ein. Wenn der Gang eingerastet ist, kann der Kupplungshebel losgelassen werden. Sie brauchen dies aber nicht mehr so ganz vorsichtig tun wie beim Anfahren. Der gleiche Vorgang ergibt sich beim Schalten in den 3. Gang.

Wenn Sie den Tachometer beobachtet haben, werden Sie feststellen, daß Sie bei einer Geschwindigkeit von 15-20 km/h vom ersten in den zweiten Gang und bei 35-40 km/h vom zweiten in den dritten Gang geschaltet haben. Natürlich können Sie später bei einiger Übung und bei einiger Erfahrung diese Geschwindigkeit nach oben bis auf 23 km/h im 1. Gang und 44 km/h im 2. Gang erhöhen, ohne daß es dem Motor schadet. Anfangs sollten Sie sich aber doch an die niedrigeren Angaben halten.

Beim Zurückschalten vom dritten in den zweiten Gang und vom zweiten in den ersten Gang ist es wichtig, daß Sie **vor** dem Wiedereinkuppeln (d. h. vor dem Loslassen des Kupplungshebels) ganz kurz einmal etwas Gas geben, das sogenannte **Zwischengas**. Beim Herunterschalten geht es in der umgekehrten Reihenfolge, also: Gas wegnehmen, Kupplungshebel ziehen, Schalthebel mit der Fußspitze vorn herunterdrücken, bis der nächst niedere Gang hörbar einrastet, etwas Gas geben und dann den Kupplungshebel loslassen.

Richtiges Zurückschalten ist eine Sache des Gefühls und der Übung. Nach einigen Fahrten werden Sie sicher das Gefühl dafür haben. Die Grenzen für wirtschaftliches Zurückschalten liegen etwa aus 3. in 2. Gang bei 33 km/h, aus 2. in 1. Gang bei 18 km/h.

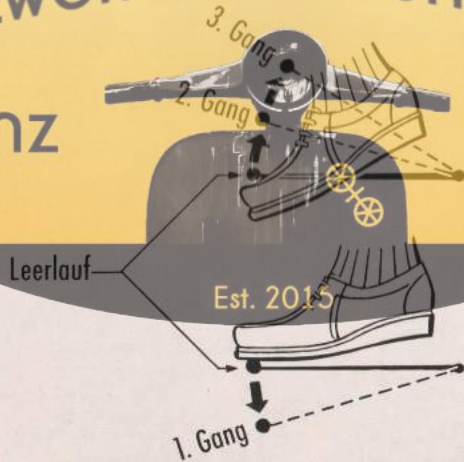
Der Sachs-Motor ist sehr elastisch. Er gestattet ruckfreies Fahren bis herunter zu Geschwindigkeiten von 30 km/h im 3. Gang. Seine volle Leistung aber kann der SACHS, wie jeder Verbrennungsmotor, nur in einem bestimmten Drehzahlbereich abgeben. Wenn daher bei geringer Geschwindigkeit eine hohe Leistung eingesetzt werden soll, muß durch Herunterschalten der Motor in diesen Drehzahlbereich gebracht werden.

Wird also gewünscht, beispielsweise aus einer Kurve heraus rasch zu beschleunigen oder eine Steigung flott zu nehmen, so kann mit eingefahrenem Motor bei folgenden Geschwindigkeiten in den nächstniederen Gang geschaltet werden: 44 km/h aus 3. in 2. Gang; 23 km/h aus 2. in 1. Gang. Diese Geschwindigkeiten sind zugleich die Grenze, bis zu welcher der Motor in dem jeweiligen Gang längere Zeit gefahren werden darf. Höhere Geschwindigkeiten in den Gängen und damit höhere Drehzahlen des Motors sind nur kurze Zeit zugelassen, z. B. beim Beschleunigen oder am Berg. Geringere Geschwindigkeiten können selbstverständlich in jedem Gang gefahren werden, wenn man nur darauf achtet, daß der Motor nicht ruckt. Ein sauber eingestellter, langsamer Leerlauf macht gerade das Fahren mit niedrigen Geschwindigkeiten bei geringer Belastung angenehm.

Zwischen dem 2. und 1. Gang liegt der Leerlauf.

Ein Tip: Suchen Sie sich irgendein stilles Straßenstück mit wenig oder gar keinem Verkehr und üben Sie das Herauf- und Herunterschalten so lange, bis Ihnen die Handgriffe in Fleisch und Blut übergegangen sind. Der Blick auf den Tachometer ist nicht mehr nötig. Sie hören, wann Sie schalten müssen und schalten ganz automatisch den entsprechenden Gang ein. Erst jetzt sollten Sie sich in den Verkehr wagen.

Mainz



Das Bremsen...

Die Bremsen des Vorderrades und des Hinterrades können unabhängig voneinander betätigt werden. Die Hinterradbremse wird mit dem rechten Fuß über ein Bremsgestänge betätigt, die Vorderradbremse über einen Bowdenzug. Wenn Sie anhalten müssen oder die Geschwindigkeit verringern wollen, so nehmen Sie das Gas weg und betätigen möglichst beide Bremsen zugleich. Sie können auch unbesorgt die Vorderradbremse benutzen, denn gerade das Vorderrad kann größere Bremskräfte übernehmen, da sich das Gewicht der Maschine beim Bremsen auf das Vorderrad verlagert. Durch günstige Auslegung der Schwinge haben wir außerdem erreichen können, daß die Gabel sich beim Bremsen weder aufbäumt, noch „in die Knie geht“. Ihr Motorrad liegt also beim Bremsen ruhig auf der Straße und bei Mitverwendung der Vorderradbremse werden die Bremswege wesentlich kürzer, die Vorderradbremse „rostet nicht ein“ und im Gefahrenfalle bremsen Sie dann auch automatisch mit beiden Bremsen.

Nur auf sandigen und schmierigen Straßen, nassem Asphalt und Glätteis sollten Sie mit der Handbremse etwas vorsichtig sein, damit das Vorderrad nicht wegrutscht.

Bremsen Sie bitte mit Gefühl. Blockierende Räder haben eine sehr geringe Bremswirkung und können außerdem zum Schleudern und zum Sturz führen. Bremsen Sie **nicht** in einer Kurve, sondern immer davor! Bremsen in der Kurve erhöht die Schleudergefahr.



Est. 2015

Ein

wichtiges

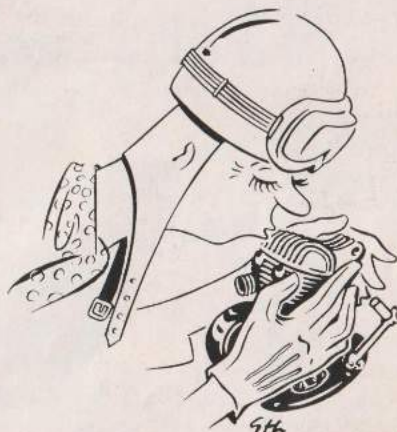
Kapitel...

DAS EINFAHREN!

Zweitakt-Freunde

Mainz

Auch noch so fein bearbeitete Flächen am Kolben und Zylinder eines Motors haben rauhere Oberflächen als Teile, die schon längere Zeit aufeinandergleiten. Jeder Kolben muß daher in der ersten Zeit seiner Benutzung einlaufen. Wenn auch übertriebene Vorsicht in der Einlaufzeit keinesfalls nötig ist, so soll der Motor doch auch nicht längere Zeit bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit beansprucht werden. Die etwas höhere Reibung der aufeinandergleitenden neuen Teile würde sonst Wärme erzeugen, die den Kolben so stark ausdehnen kann, daß er im Zylinder klemmt. Außerdem muß sich gerade in der ersten Zeit auf der Oberseite des Kolbens eine Ölkohleschicht bilden, die den Kolben vor direkter Berührung mit der heißen Verbrennungsflamme schützt. Vermeiden Sie daher, den Motor während der ersten 1500 Kilometer schwer ziehen zu lassen. Fahren Sie Steigungen, die der Motor noch im dritten Gang schaffen würde, lieber mit etwas höheren Drehzahlen im zweiten Gang. Höhere Drehzahlen unter geringerer Belastung bekommen dem Motor besser zu. **Es 205** Ziehen bei Vollgas. Wählen Sie zum Einfahren Strecken, auf denen Sie viel mit dem Gasdrehgriff arbeiten müssen, also möglichst kurvenreiche Landstraßen. Hüten Sie sich vor gleichmäßig schneller Fahrt auf der Autobahn. Bei dauernd wechselnder Beanspruchung verträgt auch ein neuer Motor schon kurzzeitig (1-2 Minuten) Vollgas. Wenn Sie sicher sein wollen, dem Motor in der Einfahrzeit nie zuviel zuzumuten, fahren Sie während der ersten 1500 km nicht mit höheren Geschwindigkeiten als den nachstehend angegebenen:



Behandeln Sie
die ersten 2500
Kilometer Ihren
Motor wie eine

Geliebte!

Er dankt es
Ihnen !!

WICHTIG

für die ersten
1500 km



1. Gang nicht schneller als 16 km/h

2. Gang nicht schneller als 30 km/h

3. Gang nicht schneller als 50 km/h

Zweitakt-Freunde

Mainz

Je mehr Kilometer der Motor hinter sich hat, um so mehr und länger dürfen Sie ihn belasten. Aber erst nach etwa 2500 km ist der Motor so eingefahren, daß Sie ihn auch auf längere Strecken mit Vollgas fahren dürfen. Ein besonderes Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Öl oder eine besondere Einfahrdüse sind für den SACHS-Motor auch in der Einfahrzeit nicht erforderlich.

Bemerken Sie beim Fahren, daß die Geschwindigkeit des Fahrzeuges nachläßt und der Motor schwer geht, ohne daß Steigungen oder heftiger Gegenwind als natürliche Ursache in Frage kommen, nehmen Sie schnell das Gas weg und kuppeln Sie aus. Läuft der Motor dann im Leerlauf ruhig weiter, war alles in Ordnung und Sie können unbesorgt weiter fahren. Bleibt der Motor beim Auskuppeln aber sofort in Ordnung und Sie können unbesorgt weiter fahren. Bleibt der Motor beim Auskuppeln aber sofort stehen, rollen Sie aus und halten einige Minuten an, bis sich der Motor etwas abgekühlt hat. Beim Weiterfahren würde sonst der Kolben im Zylinder unter kreischendem Geräusch festgehen. Auch das ist noch kein Unglück. Gewiß hinterläßt jeder Kolbenklemmer auf dem Kolben deutlich sichtbare hellglänzende Spuren. Diese Druckstellen arbeiten sich aber bei weiterer vorsichtiger Fahrt im Laufe der Zeit ab. Nur wenn ein Kolben mehrmals hintereinander geklemmt hat, muß der Zylinder bei einem SACHS-Motor-Dienst abgenommen und der Kolben nachgearbeitet werden.

Lassen Sie grundsätzlich niemals im Stand warmlaufen, sondern fahren Sie sofort mit voller Leistung an. Der Motor kommt dann schnell auf Betriebstemperatur. Bei der Verbrennung des Kraftstoffes entstehen nämlich in jedem Motor Kohlendioxid und Wasser, die sich bei kaltem Motor in Ecken des Kurbelgehäuses absetzen und sehr leicht Korrosion hervorrufen. Diese Korrosion ist Hauptursache für den Verschleiß, außerdem setzt sie die Lebensdauer des Motors ganz erheblich herab.



HOCH DROBEN

auf dem Berg...

Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.

An Steigungen tun Sie Ihrem Motor einen ganz großen Gefallen, wenn Sie rechtzeitig in den nächst niederen Gang zurückschalten. Im Kapitel „Schalten“ haben wir bereits die Anhaltswerte aufgeführt. Lassen Sie den Motor im niedrigen Gang ruhig hochdrehen, einen Zweitakt-Motor kann das nur freuen.

Bei starkem Gegenwind müssen Sie zurückschalten, auch dann, wenn Sie rasch beschleunigen wollen. (Beim Überholen und am Ausgang der Kurven.)

Eine lange Bergabfahrt hat ihre Tücken. Bei geschlossenem Gasdrehgriff wirkt der Motor zwar als Bremse, aber es gelangt dabei zu wenig Öl an die zu schmierenden Stellen. Es ist deshalb ratsam, ab und zu einmal kurz Gas zu geben.

Außerdem gilt die alte Fahrerregel, daß man stets im gleichen Gang bergab fährt, mit dem man dieselbe Steigung herauffahren würde. Das heißt also, daß Sie rechtzeitig zurückschalten sollen. Aber bitte rechtzeitig, den Gang keinesfalls mitten im Gefälle wechseln wollen!

Auch die Bremsen sollten Sie vorsichtig benutzen, bei längeren Gefällstrecken stets die Vorder- und Hinterradbremse abwechselnd betätigen, damit die Bremsnaben sich auch abwechselnd abkühlen können.



... alter Fahrertick!

Zweitakt-Freunde

Wenn Sie die gewünschte Fahrgeschwindigkeit erreicht haben, dann drehen Sie den Gasdrehgriff vorsichtig so weit zurück, daß Ihr Motorrad die erreichte Geschwindigkeit gerade noch behält. Der Motor wird dadurch geschont und Sie sparen Kraftstoff! Besonders zu empfehlen für Autobahnen und ebene, gerade Landstraßen.

Der in den Technischen Daten auf Seite 9 angegebene Verbrauch ist der Kraftstoff-Normverbrauch. Normverbrauch heißt, daß dieser Verbrauch unter genormten Fahrverhältnissen (gleichmäßig schnelle Fahrt bei Windstille auf ebener Autobahn bei $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit) ermittelt wurde. Er bedeutet aber nicht, daß er von jedem normalen Fahrer bei der ihm eigenen Fahrweise erreicht wird. Oder fahren Sie niemals schneller als 45 km/h? Während der Messung dürfen Sie aber nicht bremsen, da nach jedem Bremsen wieder beschleunigt werden muß, was vom Motor allerhand Leistung erfordert, die nur aus Kraftstoff gewonnen werden kann.

Also: Wollen Sie billig und mit niedrigstem Kraftstoffverbrauch fahren, dürfen Sie nicht rasen, müssen Sie vor allem flüssig fahren und vermeiden, jetzt voll auf die Bremsen zu steigen und gleich darauf rasant zu beschleunigen. Wenn Ihnen aber eine mehr sportliche Fahrweise Spaß macht oder es Ihnen darauf ankommt, hohe Reisedurchschnitte zu erzielen und weit stärkere Maschinen zu überholen, dürfen Sie sich nicht wundern, wenn auch dies Vergnügen irgendwie bezahlt werden muß, hier durch einen höheren Kraftstoffverbrauch.

Jeder Sachs-Motor besitzt einen außerordentlich wirkungsvollen Ansauggeräuschdämpfer und Auspuff-Schalldämpfer. Aber auch die beste Dämpfung kann nicht verhindern, daß das Auspuffgeräusch Ihres Fahrzeuges in einer Toreinfahrt oder einer engen Gasse lauter hallt als auf der Autobahn. Seien Sie rücksichtsvoll gegen Ihre Mitmenschen! Denken Sie daran, daß Sie sich solchen örtlichen Gegebenheiten auch mit dem Drehgriff und dem Schalthebel anpassen können.

Mainz *Fahre*
sparsam
 und *leise!*

Est. 2015

Abstellen des Motors...

Am Ende einer Fahrt wird der Leerlauf eingeschaltet und der Zündschlüssel abgezogen. Der Motor bleibt stehen, da die Zündung unterbrochen ist. Wenn Sie Ihr Motorrad länger stehen lassen, dann schließen Sie noch den Kraftstoffhahn und versperren die Diebstahlsicherung.

Abb. 8



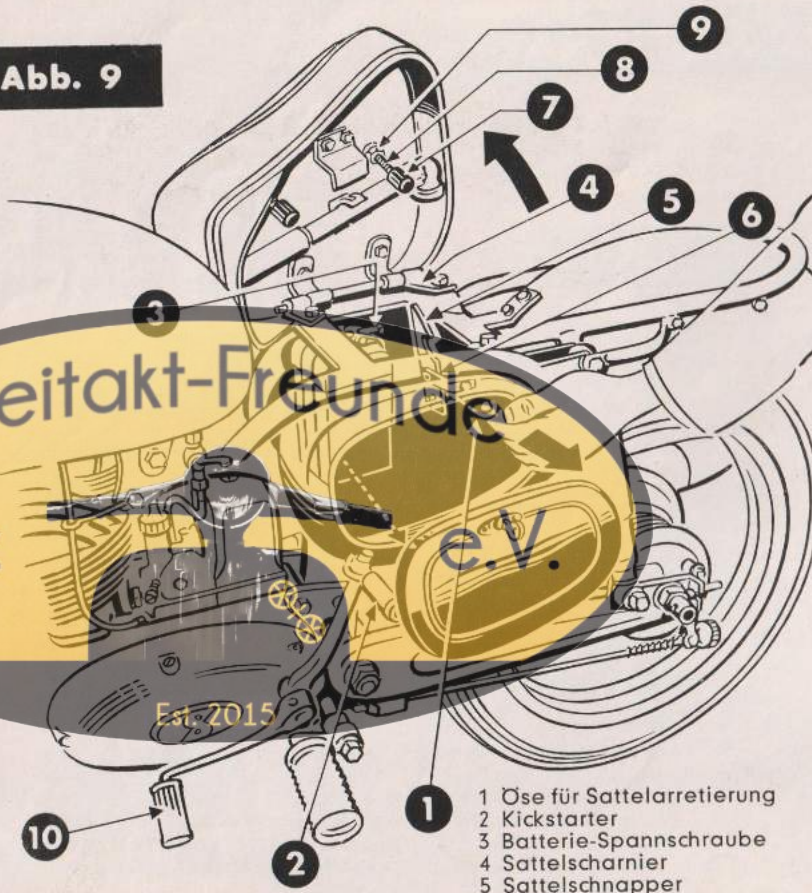
Diebstahlsicherung...

Sie ist im Steuerrohr fest eingebaut. Der Schlüssel (8/1) wird in das Schloß (8/2) hineingesteckt und der Lenker fast bis zum Anschlag nach rechts eingeschlagen. Nun drehen Sie den Schlüssel nach links, drücken das Schloß hinein, drehen den Schlüssel nach rechts zurück und ziehen den Schlüssel ab. In umgekehrter Reihenfolge wird wieder aufgeschlossen.

Abb. 9

Die Werkzeug- Kästen...

Zweitakt-Freunde
Mainz
e.v.
Est. 2015



Mit dem gleichen Schlüssel wie bei der Diebstahlsicherung können die beiden Werkzeugkästen verschlossen werden. Im rechten Kasten ist das Werkzeug untergebracht. Der linke Kasten ist leer und kann zur Unterbringung verschiedener Kleinigkeiten verwendet werden. Die Öse im linken Werkzeugkasten (9/1) gehört zur Sattellarretierung. Wenn Sie an diesem Griff ziehen, dann können Sie den Sattel nach rechts aufklappen. Unter dem Sattel ist die robuste Blockbatterie und die Luftpumpe diebessicher untergebracht.

- 1 Öse für Sattellarretierung
- 2 Kickstarter
- 3 Batterie-Spannschraube
- 4 Sattelscharnier
- 5 Sattelschnapper

- 6 Gelenk für Sattelschnapper
- 7 Gummipfropfen
- 8 Gewindestift
- 9 Kontermutter
- 10 Fußschalthebel

Abb. 10

Die Vorderrad- Schwinge...



- 1 Schwinggabel
- 2 Federbein
- 3 Schmiernippel
- 4 Stellschraube

(10/1) wird durch 2 Federbeine abgefedert (10/2). Die Federbeine enthalten eine Schraubenfeder und einen Ölstoßdämpfer. Sie sind nicht zerlegbar und somit auch wartungsfrei. Gelagert ist die Schwinggabel in verstellbaren Bronzebüchsen. Bevor die mit Nuten versehene Büchse verstellt werden kann, muß die daneben angebrachte Klemmschraube gelockert werden. Die beiden Klemmschrauben (10/11) müssen stets fest angezogen sein. Durch einen Schmiernippel (10/3) an der Schwingachse kann die Schwinggabel nachgeschmiert werden. Die Nachstellbarkeit wurde deswegen geschaffen, um das durch einen gewissen Abrieb entstandene Spiel ausgleichen zu können.

- 5 Kontermutter
- 6 Achsmutter
- 7 Bremsseil
- 8 Bremsknebel
- 9 Bremshebel
- 10 Bremsteller
- 11 Klemmschrauben

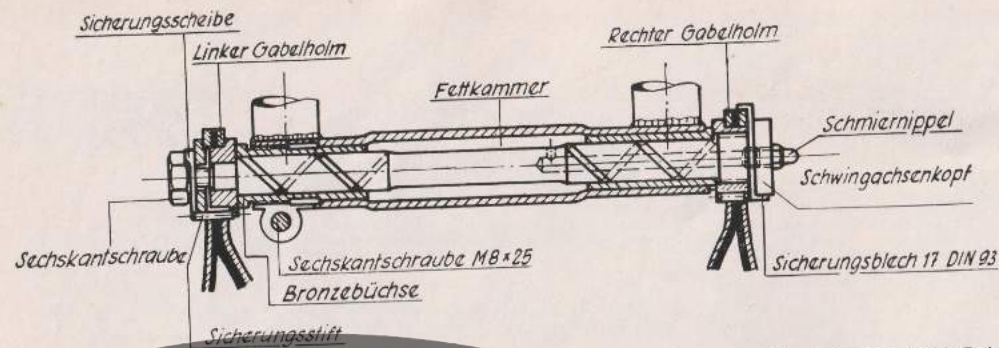


Abb. 10a

Da die genaue Einstellung der Vorderradschwinge entscheidend für die Fahrtsicherheit ist, wollen wir auf diesen Punkt näher eingehen. Die Abbildung 10 a zeigt alle Details. Um das Nachstellen richtig zu machen, hier die Anleitung dazu:

Zweirad-Freunde Mainz e.V.
 EST 2015

1. a) Sicherungsscheibe aufbiegen,
- b) Sechskantmutter um $\frac{1}{3}$ Gänge lockern,
- c) Sechskantschraube M8 x 25 richtig lockern,
- d) mit Gabelschlüssel — 24mm Schlüsselweite — den Kopf der Schwingachse so fest wie möglich anziehen,
- e) die Sechskantmutter fest anziehen,
- f) die Sicherungsscheibe muß so eingebaut werden, daß der Sicherungsstift im Schlitz der Sicherungsscheibe zu liegen kommt. Besonders wichtig ist das sorgfältige Umbiegen der Scheibe an einer Fläche der Sechskantmutter. Wird die Scheibe nicht umgelegt, kann sich die Mutter lösen und es entsteht ein Spiel zwischen Schwinge und Gabelholm, die Gabel neigt zum Flattern und kann zu Unfällen führen.
- g) Die Bronzebüchse (mit Gewinde) so weit herausdrehen, bis kein seitliches Spiel zwischen Schwinge und Gabelholmen mehr vorhanden ist.
- h) Sechskantschraube M 8 x 25 wieder so fest anziehen, daß sich die Achse in der Bronzebüchse noch drehen kann.

- i) Nach je ca. 3000 Fahrkilometern soll die Vorderradschwinge daraufhin regelmäßig überprüft und evtl. nachgestellt werden.
 - k) Zur Sicherung gegen Verdrehung der Schwingachse ist ein Sicherungsblech „17 DIN 93“ montiert. Das Sicherungsblech wird einmal an der angefrästen Fläche des Achskopfes umgebogen und einmal am angepreßten Gabelholm. Vor Demontage müssen die umgebogenen Lappen aufgebogen und nach Montage unbedingt wieder umgebogen werden, damit die Achse auch gegen Verdrehung wieder richtig gesichert ist.
2. Neben diesen sehr wichtigen Punkten ist noch folgendes zu berücksichtigen:
 - a) Vorder- und Hinterrad so einstellen, daß Konen kein Spiel aufzeigen.
 - b) Steuerung nachziehen, damit einwandfreier Kugellauf erhalten bleibt und ein Ausschlagen der Kugellaufflächen vermieden wird. Kugellauf nach Bedarf mit einer einwandfreien Kugel prüfen, ob Lauffläche nicht zu breit wird.
 - c) Die Hinterradschwinge muß überprüft werden, ob zwischen dem Lagerrohr im Rahmen und zwischen den Aufhängungspunkten an der Schwinge größere Toleranzen aufgetreten sind, gegebenenfalls müssen die Abstände mit Scheiben ausgeglichen werden.

Die Hinterrad-Schwinge...

Zweitakt-Freunde

Mainz

ist sehr breit gelagert, und zwar in gehärteten Stahlbüchsen. Die Lagerung kann durch ein Schmiernippel (11/1) auf der linken Seite des Lagerrohres geschmiert werden. Die Fahrbahnstöße werden auch hier durch wartungsfreie Federbeine (11/3) (im Schraubenfeder- und Stoßdämpfer) aufgefangen.

Die Federbeine haben sich sowohl für Solofahrten, als auch für Sozusbetrieb gut bewährt. Wenn Sie jedoch oft zwischen Solo- und Soziefahrt abwechseln, so sind verstellbare hintere Federbeine von Vorteil. Ihr Hercules-Händler wird Sie hier gerne beraten.

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1 Schmiernippel | 6 Kettenspanner |
| 2 Hinterradschwinge | 7 Bremsknebellagerung |
| 3 Federbein | 8 Rändelmutter |
| 4 Steckachse | 9 Bremslichtschalter |
| 5 Bremsstange | 10 Achsmutter |

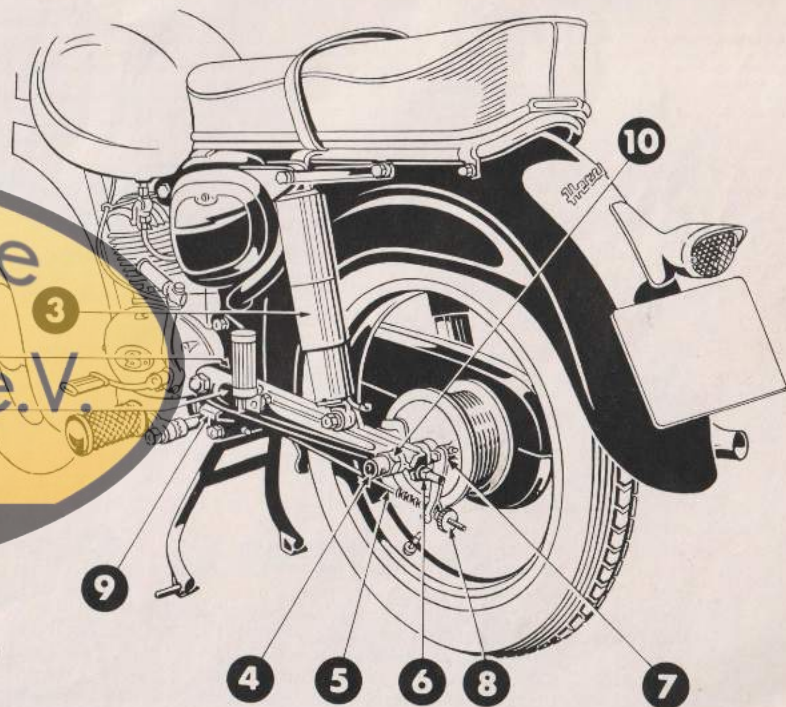


Abb. 12

Die Kette

Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.
Est. 2015

- 1 Kettenkasten
- 2 Schauloch
- 3 Befestigungsschrauben
- 4 Steckachse

Das Hinterrad wird durch eine Kette angetrieben, die vom Getriebe aus auf der rechten Seite Ihres Motorrads zum Hinterrad läuft. Damit sie gegen Spritzwasser und Schmutz möglichst geschützt ist, läuft sie in einem geschlossenen Kettenkasten (12/1). Die richtige Kettenspannung ist einzuhalten. Die Kette soll sich beim Schauloch (12/2) durch leichtes Drücken je 1 cm nach oben und unten bewegen können. Bei dieser Prüfung ist das Motorrad so zu belasten, daß das Hinterrad ca. 5 cm einfedert (eine Person auf dem Sozius-Sattel!). Beachten Sie auch die Pflegearbeiten auf Seite 49.

Die Lichtanlage...

Der **Scheinwerfer** (14/1) ist mit zwei Schrauben (14/2) an Haltern der Vordergabel befestigt und kann nach Lockern dieser Schrauben verstellt werden. Die genaue Einstellung ist sehr wichtig. Nach den gesetzlichen Vorschriften muß in 5 Meter Entfernung bei abgeblendetem Licht die Grenze zwischen der unteren hellen und der oberen dunklen Zone mindestens 5 cm unter der Scheinwerfermitte liegen. Das Motorrad muß dabei den richtigen Reifendruck haben und mit zwei Personen belastet sein.

Da die beiden Scheinwerferhalter in Gummipuffern gehalten werden, dient die Tachometerwelle als Verbindung zur Motorradmasse. Wenn Sie aus irgendeinem Grunde die Tachometerwelle lösen, so müssen Sie zusätzlich ein Massekabel von der Klemme 31 des Scheinwerfereinsatzes an eine Schraube der Vordergabel legen. Diese Schraube ist dauernd auf festem Sitz zu überprüfen.

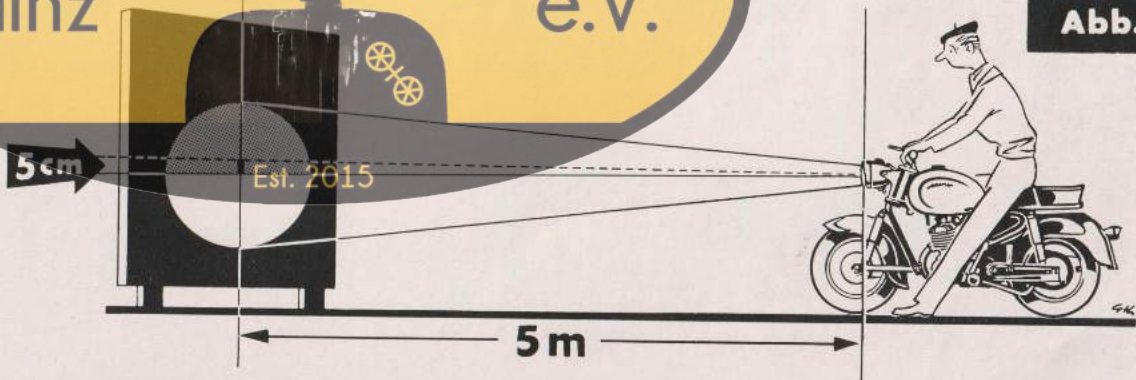
Der Scheinwerfer hat eine Bilux-Lampe 6 Volt/25 Watt, eine Standlichtlampe 6 Volt/1,5 Watt und eine Tachobeleuchtung 6 Volt/0,6 Watt.

Nach lösen der beiden Schrauben (14a/1) kann der Ring mit Rückstrahlerglas abgenommen werden. Die Rücklichtlampe und die Rückstrahlerlampe sind nun leicht zugänglich.

Mainz e.V.

Est. 2015

Abb. 13



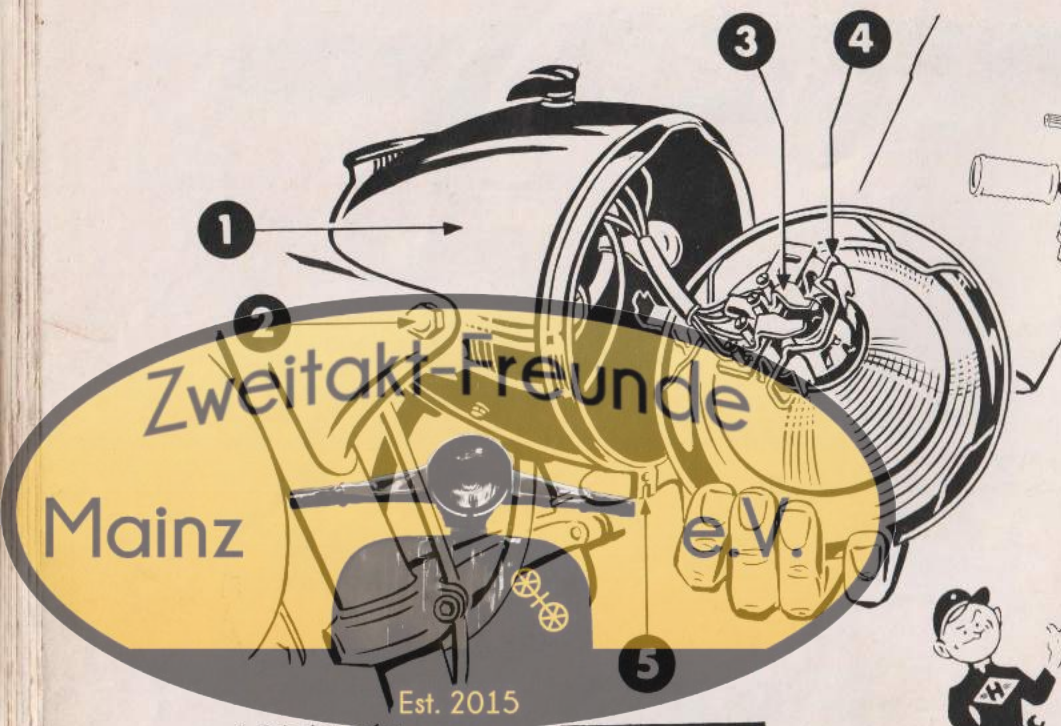


Abb. 14

- 1 Scheinwerfer
- 2 Schraube
- 3 Lampen-Einsatz
- 4 Sicherungsbügel
- 5 Befestigungsschraube

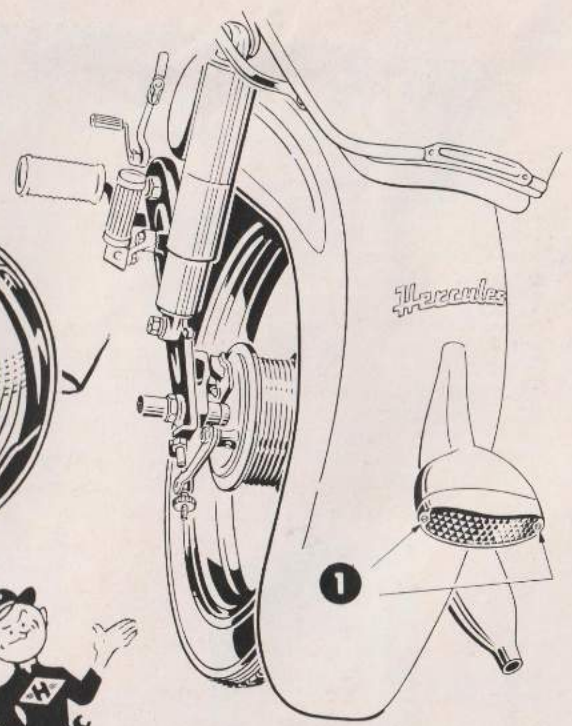


Abb. 14a



Ein Blick von unten...

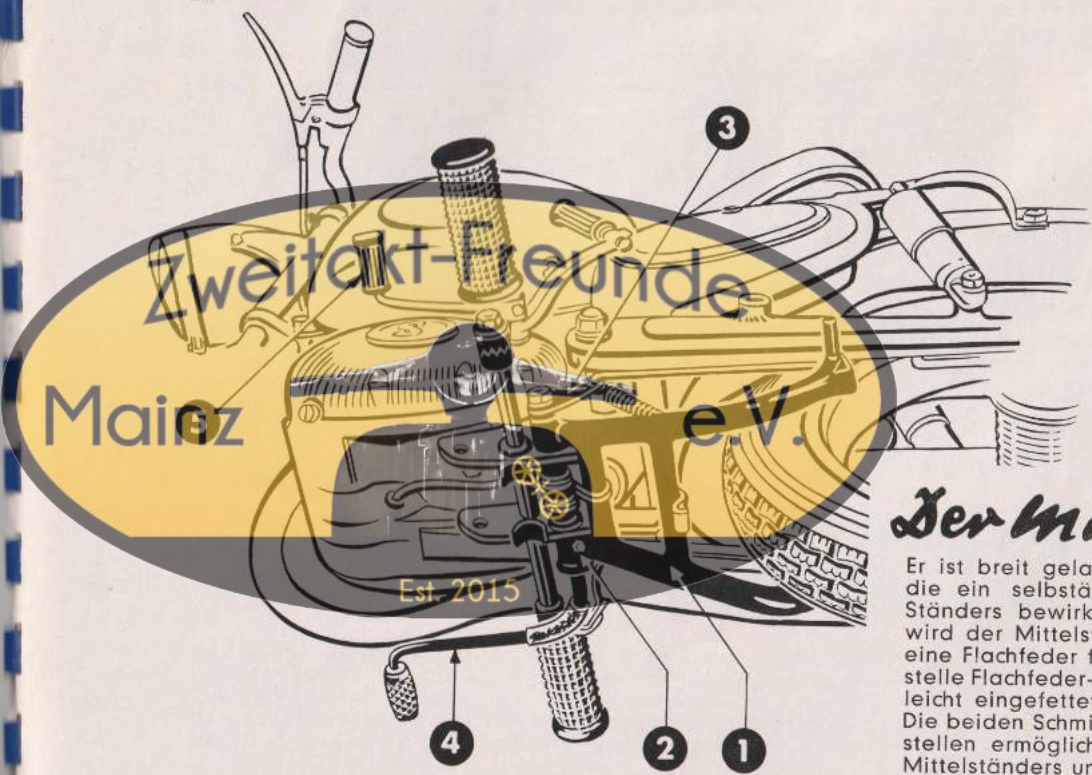
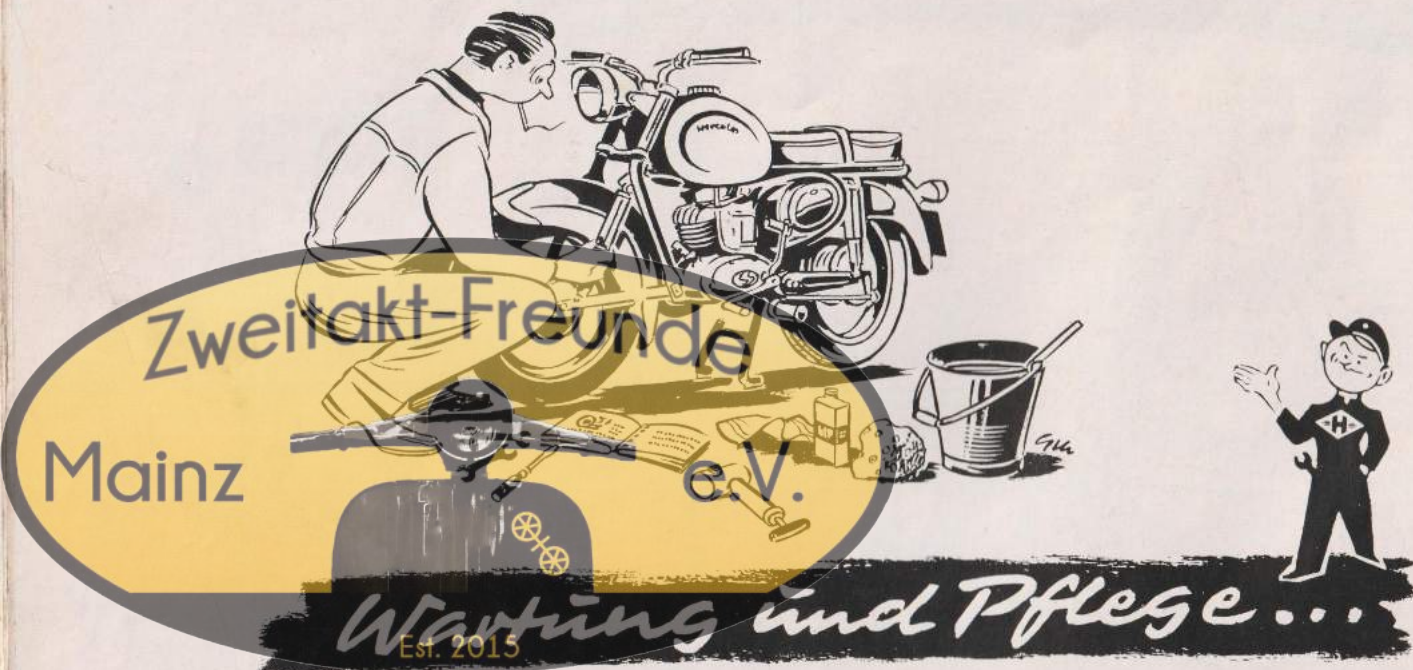


Abb. 15

- 1 Mittelständer
- 2 Schmiernippel
- 3 Bremshebel
- 4 Fußbremshebel
- 5 Fußschalthebel

Der Mittelständer

Er ist breit gelagert und hat Rückholfedern, die ein selbständiges Hochschnappen des Ständers bewirken. In der oberen Stellung wird der Mittelständer zusätzlich noch durch eine Flachfeder festgehalten. Die Berührungsstelle Flachfeder-Mittelständersteg soll öfters leicht eingefettet werden. Die beiden Schmiernippel (15/2) an den Lagerstellen ermöglichen das Nachschmieren des Mittelständers und gleichzeitig der Fußbremswelle.



Sehr wichtig ist das Nachziehen aller Schraubenbefestigungen nach jeder längeren Fahrt. Die Schrauben werden zwar im Werk fest angezogen, aber das Material „setzt sich“ am Anfang des Fahrbetriebes. Das Nachziehen bereitet ja keine Schwierigkeiten und diese Arbeit hat den großen Vorzug, daß Sie Ihre Maschine auch genau kennenlernen und auftretende Mängel sofort beim Entstehen bemerken und rechtzeitig für Abhilfe sorgen können. Ein- bis zweimal im Jahr sollten Sie Ihr Motorrad gründlich durchsehen.



Abb. 16

Lüftfilter und Ansaug- Geräuschdämpfer

Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

- d Dichtung
- e Filtereinsatz
- f Klemmfeder
- g Dämpferglocke
- t Lufttrichter

Est. 2015

Der Filtereinsatz (16/e) muß je nach Staub-einfall nach einer gewissen Zeit (etwa alle 1000 km) von aufgefangenem Staub gereinigt werden. Dazu wird er in Benzin, Petroleum oder Dieselöl ausgewaschen und dann am besten mit Preßluft ausgeblasen. Bevor Sie den Filtereinsatz wieder aufsetzen, wird er in mit Kraftstoff verdünntes Motorenöl getaucht. Überschüssiges Öl läßt man abtropfen.

Abb. 17

Vergaser und Kraftstoffleitung

Der Startvergaser hat einen auf das Hubvolumen abgestimmten Ansaug-Geräuschdämpfer (17/f) ohne Starterklappe.

Er besitzt, parallel zur Schwimmerkammer liegend, die Startereinrichtung, bestehend aus Starterdüse, Steigrohr und Startkolben. Die Starterkammer wird von der Schwimmerkammer über die Starterdüse mit Kraftstoff versorgt. Wird der Startkolben um ca. 12 mm angehoben, so tritt die Startereinrichtung in Tätigkeit. Der beim Starten des Motors bei geschlossenem oder nur knapp angehobenem Vergaserkolben hinter der Mischkammer entstehende Unterdruck saugt aus der Starterkammer zunächst ein stark überfettetes Brennstoff-Luftgemisch an, mit dem der Motor zum Anspringen kommt.



- b Stellschraube für Startschieber
- c Stellschraube für Gasschieber
- d Schwimmerkammerdeckel
- f Ansaug-Geräuschdämpfer

- h Hauptdüse
- r Luftregulierschraube
- s Schieberanschlagschraube
- v Abschlußschraube für Leerlaufdüse

Auch der Vergaser muß von Zeit zu Zeit von Verunreinigungen, die der Kraftstoff enthält, befreit werden. Er wird hierzu mitsamt der Kraftstoffleitung ausgebaut. Der Gasschieber kann aus dem Vergasergehäuse herausgezogen werden, wenn die Deckelverschraubung gelöst ist. Nach dem Lösen von zwei Schrauben kann der Schwimmerkammerdeckel (17/d) abgenommen werden. Am Boden der Schwimmerkammer wird sich der meiste Schmutz abgesetzt haben. Außerdem sammelt sich gerne Schmutz in der Hohlchraube, die die Mischkammer unten abschließt.

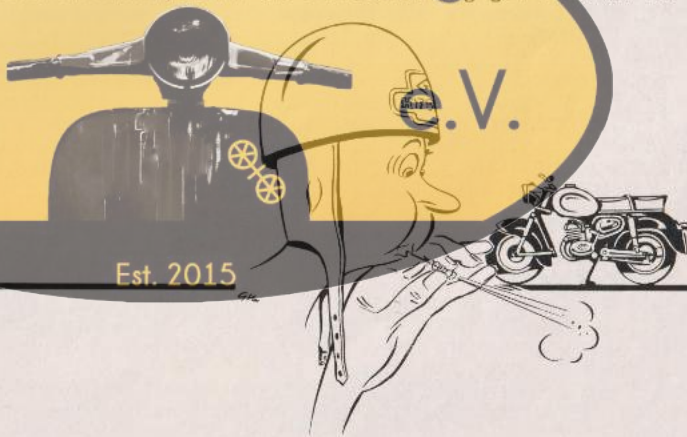
Hauptdüse (17/h) und Leerlaufdüse (17/v) werden durchgeblasen oder mit der Borste eines Pinsels, auf keinen Fall aber mit Stahldraht, gesäubert. Der Leerlauf-Luftkanal vom Ansaugstutzen zur Leerlaufbohrung kann mit Preßluft durchgeblasen werden, wenn vorher die Luft-Regulierschraube (17/r) mit der Feder herausgenommen wurde. Beim Zusammenbau ist darauf zu achten, daß die Einstellung wieder mit den technischen Daten, die auf Seite 8 angegeben sind, übereinstimmt. Reinigen Sie bei dieser Gelegenheit die beiden Kraftstofffilter im Benzinahn, damit eine einwandfreie Kraftstoffzufuhr sichergestellt ist. Nach langer Betriebszeit (mehr als 10 000 km Fahrstrecke) kann sich ein geringer Verschleiß der Düsen- und der Nadeldüse, die bei jeder Bewegung des Gasschiebers ineinandergleiten, durch erhöhten Kraftstoffverbrauch bemerkbar machen. Bis diese Vergaserteile ausgewechselt werden, kann die Düsen- und die Nadeldüse eine Kerbe weiter gehängt werden.

Beim Aufschieben des Kraftstoffschlauches auf den Schlauchnippel ist es zweckmäßig, dabei etwas Kraftstoff auslaufen zu lassen, damit die Schlauchleitung gut entlüftet ist.

Mainz

.V.

Est. 2015



Entfernen der

Ölkerhle

Zweitakt-Freunde

Main

In jedem Motor verbrennt ein Teil des Schmieröls und bildet Ölkerhle, die sich an allen von der Flamme oder den Auspuffgasen berührten Flächen absetzt, beim SACHS-Motor also auf dem Kolben, im Zylinderdeckel, Auspuffschlitz, Auspuffrohr und Schalldämpfer.

Von diesen Teilen muß sie von Zeit zu Zeit entfernt werden. Spätestens aber, wenn die Motorleistung nachläßt, der Motor klingelt oder auch bei richtiger Vergasereinstellung dazu neigt, im Viertakt zu laufen. Meist wird eine Reinigung nach 3 000—5 000 km, erstmalig nach Beendigung der Einfahrzeit, notwendig sein.

Um die Ölkerhle aus dem Verbrennungsraum zu entfernen, wird der Zylinderkopf abgeschraubt. Mit einem nicht zu scharfen Werkzeug, z. B. einem Schraubenzieher oder einem Schaber, wird dann die Ölkerhle aus dem Zylinderdeckel herausgekratzt. Der Zylinderdeckel kann hierbei metallisch blank gemacht werden. Vom Kolben werden in Stellung „oberer Totpunkt“ nur die losen braungebrannten Schuppen, am besten mit einer Dichtbürste entfernt. Die feste schwarze Ölkerhlekruete auf dem Kolben bleibt erhalten; sie schützt den Kolben vor übermäßiger Wärmeaufnahme und verhindert dadurch Kolbenklemmer. Um den Auspuffschlitz zu reinigen, wird das Auspuffrohr abgenommen und der Kolben in den unteren Totpunkt gestellt. Der Schlitz kann dann von außen bequem sauber gemacht werden. Darauf achten, daß keine Ölkerhleteilchen durch die Überströmschlitze in das Kurbelgehäuse fallen. Auf den Kolben fallende Ölkerhle wird herausgeblasen.

Der Schalldämpfer wird zerlegt und der Einsatz wird durch Ausbrennen, sowie das Auspuffrohr besonders im Rohrkrümmer von Ölkerhle gereinigt. Der Einsatz darf jedoch nicht verändert werden, denn jede Veränderung ergibt am Ende eine Leistungsverminderung, hohen Kraftstoffverbrauch und eine Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer durch zu laute Auspuffgeräusche.

Am besten ist es, Sie überlassen diese Arbeit Ihrem Hercules-Händler. Er ist Fachmann und garantiert Ihnen ordentliche Arbeit. Wir führen diese Punkte an, um Ihnen bei längeren Auslandsreisen evtl. die Möglichkeit zur Selbsthilfe zu geben.

Der Schwüngrad-Lichtmagnetzünder...

Die exakte Einstellung der Zündung ist durch die Erfüllung von drei Bedingungen gekennzeichnet: 1. Vorzündung muß 3—4 mm v. OT betragen. 2. Unterbrecherkontaktabhub soll sich in den Grenzen von 0,35-0,45 mm bewegen. 3. Polschuhabriß muß 7-11 mm betragen.

Man prüft nach dem Einfahren und dann etwa alle 5000 km und geht dabei wie folgt vor:

Rechten Gehäusedeckel abbauen, der dabei von der Tachometerwelle nicht gelöst werden braucht. Schwungrad (18/m) in Motordrehrichtung (Pfeil) so weit drehen, bis Unterbrecheröffnungsvorgang in einem der Fenster der Schwungscheibe sichtbar wird. Im Augenblick des Unterbrecherabhebens, also wenn die Kontakte (18/u) sich zu öffnen beginnen, muß sich die Marke M auf dem Schwungrad mit der Strichmarke am Motorgehäuse decken. Ist dies der Fall, dann werden die für eine einwandfreie Zündung notwendigen Bedingungen erfüllt: Nämlich die Vorzündung liegt in den Grenzen 3-4 mm v. OT, der Unterbrecherkontaktabhub im Gebiet von 0,35—0,45 mm und der Polschuhabstand im Bereich 7—11 mm. Weichen die Strichmarken im Augenblick des Unterbrecherabhebens mehr als 3 mm voneinander ab, dann stimmt die Vorzündung nicht. Man verändert dann nach Lösen der Feststellschrauben (18/f) die Verstellerschraube (18/v) so lange, bis Übereinstimmung der Marken im Moment des Unterbrecherabhebens erzielt ist. Bei dieser Einstellungsänderung werden Polschuhabriß und Kontaktabhub meistens nur innerhalb der zulässigen Toleranz verändert.

Sollte dagegen bei richtig eingestellter Vorzündung der Unterbrecherabhub den Toleranzbereich von 0,35—0,45 mm überschreiten, dann ist ein Verdrehen der Grundplatte nötig, was nur durch eine Fachwerkstatt (Sachs- oder Bosch-Dienst) vorgenommen werden kann.



- f Feststellschraube
- m Magnetschwungrad
- v Verstellerschraube
- u Unterbrecherkontakt

Abb. 18

Die Zündkerze...

In der Regel ist im Motor die Bosch-Kerze M 225 P 11 S eingebaut. Der Elektrodenabstand der neuen Kerze soll immer 0,7 mm betragen. Ist der Abstand durch Abbrand größer geworden, dann muß die äußere Masse-Elektrode durch Nachbiegen wieder auf 0,7 mm beigebogen werden.

Bei vorwiegend langsamem Fahren, z. B. im dichten Stadtverkehr, ist es durchaus möglich, daß sich auf dem Isolator der Zündkerze Verbrennungsrückstände der verbleibten Kraftstoffe absetzen. Wird der Motor nach einer längeren Langsamfahrtzeit wieder stärker belastet — z. B. auf der Autobahn —, können Zündaussetzer oder auch Glühzündungen auftreten.

Hier hilft nur auswechseln und die herausgenommene Kerze in einer Werkstatt mit dem Sandstrahlgebläse reinigen lassen. Nach der Reinigung ist die Kerze wieder voll brauchbar.

Zweitakt-Freunde

Mainz

Das
Kerzen-
Gesicht
ist
Est. 2015

WICHTIG!

Gth

Feuertregel:

e.v.

- Wenn Isolator schön rehbraun = Keine Gefahr — Alles in Ordnung!
- Wenn Isolator schwarz = Zuviel Kraftstoff • Entweder Düse zu groß oder zuviel Stadtfahrt — Kerze wechseln!
- Isolator verölt = Ungeeignete Kerze — Niedrigeren Wärmewert nehmen!
- Isolator hat Schmelzperlen = Ungeeignete Kerze — höheren Wärmewert nehmen!



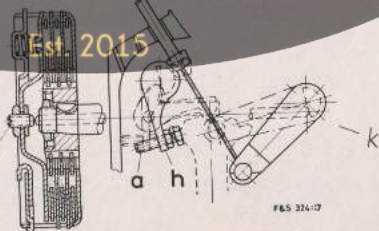
Einstellen der Kupplung...

Abb. 19

Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.



a Stellschraube
h Winkelhebel
n Stellschraube

Die Drei-Lamellen-Kupplung muß die ganze Motorleistung übertragen. Beim Halten oder beim Schalten muß sie aber Motor und Getriebe auch vollkommen trennen. Beim Anfahren aus dem Stand muß sie erhebliche Drehzahlunterschiede ausgleichen. Diese Aufgabe kann sie nur erfüllen, wenn sie richtig eingestellt ist und auch der geringe natürliche Verschleiß rechtzeitig berücksichtigt wird. Einwandfreie Kraftübertragung und vollständiges Lösen gewährleistet folgende Einstellung:

1. am Motor-Kupplungshebel (19/k) wird der Seilzug ausgehängt und geprüft, ob sich das Hebelende 10-15 mm bewegen läßt. Falls nicht, verfährt man wie unter 4. angegeben.
2. die Seilzugschraube (6/8) des Kupplungsseiles am Lenkergriff wird so eingestellt, daß am Lenkerkupplungshebel ein Spiel von 2—4 mm bleibt.
3. Abnutzung der Korklamellen verringert das Spiel am Lenkerkupplungshebel. Durch Verstellen der Seilzug-Stellschraube kann der notwendige tote Gang wieder hergestellt werden.
4. Ist es nicht mehr möglich, die Seilzug-Stellschraube weiter hineinzudrehen, oder hat der Motorkupplungshebel nicht mindestens 10 mm Spiel, öffnet man den S"-Deckel am Gehäuse, löst die Gegenmutter und verstellt die innere Stellschraube (22/n) auf der Außenlamelle so weit, bis das geforderte Spiel wieder vorhanden ist. Gegenmutter wieder anziehen.

Achtung! Niemals mit schleifender Kupplung fahren! Wenn beim Antreten die Kupplung rutscht, braucht das durchaus nicht immer an falscher Einstellung zu liegen. Wahrscheinlich haben Sie vor dem Starten die Maschine ein Stück mit eingeschaltetem Gang und gezogener Kupplung geschoben. Vorher hatte die Maschine längere Zeit gestanden, dabei war das Öl aus dem Getriebe auch in die Kupplungskammer gesickert. Als Sie dann die Kupplung zogen, lief es zwischen die Lamellen und verhinderte hier die richtige Reibung zwischen Stahl und Kork. Notfalls müssen Sie die Maschine jetzt anschieben; ist der Motor angesprungen, wird sich schon nach wenigen Minuten der richtige Ölstand in Kupplungskammer und Getriebe einstellen.

Abb. 21

Tachometerantrieb...

Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.

Est. 2015



F&S 324,4

Der Tachometerantrieb ist bei jedem Getriebeölwechsel gründlich abzusmieren. Hierzu wird die Fett-Einfüllschraube (21/f) herausgedreht und aus der Tube mit Tachoantriebsfett SACHS 150/175 etwa 3 ccm Heißlagerfett hineingedrückt. Auch der Schlitz in der Getriebe-Hauptwelle und der Mitnehmer (21/m) am Tachometerantrieb erhalten bei dieser Gelegenheit neues Fett. Will man die Tachospirale vom Tachometerantrieb trennen, so entfernt man die Klemmschraube (21/k).

f Fett-Einfüllschraube
k Klemmschraube
m Mitnehmer

Getriebebeschmierung...

Abb. 22



- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| a Ölablaßschraube | b Fußschalthebel |
| f Einfüllschraube | k Ölkontrollschraube |
| n Stellschraube für Kupplung | s Kickstarter-Anschlagschraube |

Das Getriebe des SACHS-MOTORS ist schon im Werk mit dem erforderlichen Schmiermittel versehen. Eine Prüfung des Ölstandes ist etwa alle 5000 km vorzunehmen. Hierzu läßt man den Motor 1—2 Minuten laufen, damit sich das Öl gut im Getriebe und Kupplungsgehäuse verteilt, dann wird das Fahrzeug so aufgestellt, daß der Motor genau waagrecht steht.

Jetzt werden die Öleinfüllschraube (20/f) auf dem Getriebe und die Ölkontrollschraube (22/k) herausgedreht. Ist jetzt zuviel Öl im Getriebe, läuft aus der Ölkontrollschraubenöffnung Öl heraus, daher Ölkontrollschraube so lange offen lassen, bis kein Öl mehr erscheint.

ACHTUNG! Auf keinen Fall zuviel Öl in das Getriebe füllen, da sonst ein Kupplungsrutschen unvermeidlich ist.

Läuft aus der Ölkontrollschraubenöffnung kein Öl heraus, so muß so lange Getriebeöl nachgefüllt werden, bis das Öl unten an der Kontrollschraube herauszulaufen beginnt. Als Getriebeöl verwendet man am besten „Sachs-Getriebeöl“ aus den handlichen 200-ccm-Dosen, sonst ein Getriebeöl der Zähigkeit SAE 80. Aber kein sogenanntes Hypoid-Getriebeöl einfüllen!

Nach etwa 10 000 Fahrkilometern oder einmal jährlich soll das Getriebeöl gewechselt werden. Vorher wird der Motor gut warmgefahren, dann werden die Ölablaßschraube (22/a), die Ölkontrollschraube (22/k) und die Getriebeöl-Einfüllschraube (20/f) herausgedreht. Das warme und ziemlich dünnflüssige Getriebeöl wird dann schnell herauslaufen. Es ist gut, wenn der Motor hierbei in alle Richtungen geneigt wird, damit auch das in Winkeln und Taschen des Motors befindliche Öl ablaufen kann. Mit ca. 450 ccm SACHS-Getriebeöl (SAE 80) wird dann das Getriebe neu gefüllt. Wird das Getriebeöl durch die Einfüllverschraubung (20/f) eingegossen, nimmt man vorher das Luftfilter ab. Bei laufendem Motor verteilt sich das Öl rasch und richtig auf Getriebe und Kettenkasten im Motor. Nach dem Neufüllen Ölstand im Getriebe überprüfen!

Vergaser-Einstellung...

Die Grundeinstellung des Vergasers ist im Werk so sorgfältig vorgenommen, daß Veränderungen daran nicht notwendig sind.

Nach der Einlaufzeit ist jedoch eine Nachregelung des Leerlaufs zu empfehlen, falls dieser in der Drehzahl zu hoch liegt. Die Nachregelung erfolgt bei betriebswarmem Motor und bei geschlossenem Vergaser. Die federbelastete Schieberanschlagschraube (17/s) wird gelöst und so verstellt, daß der Motor möglichst langsam, aber stotterfrei rundläuft. Durch die Luft-Regulierschraube (17/r) kann die Leerlaufdrehzahl beeinflußt werden. Die Luft-Regulierschraube soll jedoch nicht außerhalb des üblichen Bereiches von $1\frac{1}{2}$ - 2 Umdrehungen offen sein.

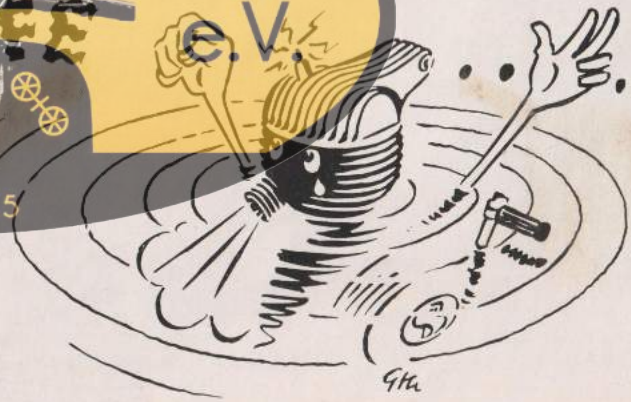
Der Seilzug zur Start- und Gasschraube ist mittels Seilzug-Stellschraube (17/b und 17/c) so einzustellen, daß bei geschlossenem Vergaser die Seilhüllen mindestens 0,5 mm fühlbares Spiel haben. Beim Seilzug zur Starteinrichtung wird damit mit Sicherheit ein Anheben des Startkolbens und ein erhöhter Kraftstoffverbrauch vermieden. Andererseits darf der tote Gang nicht zu reichlich bemessen sein, da sonst der notwendige Starterkolbenweg von 12 mm nicht erreicht wird.

Zweitakt-Freunde

Mainz



Est. 2015



...ich ersäufe!

Nachstellen der

Bremsen... Zweitakt-Freunde

Mainz



Est. 2015



Die Bremsbeläge müssen frei von Wasser und Öl sein, achten Sie deshalb besonders beim Reinigen Ihres Motorrads darauf, daß kein Wasser in die Naben gelangen kann. Sollten Ihre Bremsbeläge aber doch einmal feucht geworden sein, dann fahren Sie solange mit **leicht** angezogenen Bremsen, bis diese wieder richtig greifen. Veröltete Bremsbeläge sind wesentlich schlimmer. Hier hilft nur noch ein neuer Bremsbelag. Auskochen in einer IMI-Lösung bringt nämlich nicht immer den gewünschten Erfolg. Nach längerer Betriebszeit erfordert der natürliche Verschleiß der Bremsbackenbeläge ein Nachstellen der Bremsen, die Notwendigkeit einer Bremsnachstellung ist äußerlich an den immer größer werdendem Leerspiel (toter Gang) des Handbremshebels (6/4) und des Fußbremshebels (15/4) zu erkennen. Am Handbremshebel soll das Leerspiel normal 3–5 mm, am Fußbremshebel ca. 5–10 mm betragen. Die Nachstellung muß erst dann so erfolgen, daß die Bremsbacken nach Erreichen dieses Maßes fühlbar angreifen. Nachgestellt wird folgendermaßen:

- Beim **Vorderrad** sehr schnell und bequem durch Verstellen der Stellschraube (10/4) und anschließende Konterung durch die Sechskantmutter (10/5).
- Beim **Hinterrad** wird mit der Rändelmutter (11/8) nachgestellt. Ist diese Möglichkeit durch mehrmaliges Nachstellen nicht mehr vorhanden, so wird die Rändelmutter (11/8) wieder zurückgeschraubt, der Bremshebel um einen Zahn in der Kerbverzahnung versetzt und mit der Rändelmutter (11/8) einreguliert.

Abb. 23



- 1 Bremschüsse
2 Bremsbackenlager

Im entlasteten Zustand dürfen die Bremsen nicht schleifen, d. h. die Räder müssen sich frei drehen lassen.

Wenn man auch mit Öl und Fett von den Bremsbelägen wegbleiben sollte, so gibt es doch Stellen, an welchen die **sparsame** Verwendung von ein wenig Fett angebracht ist, nämlich die Auflage des Bremschlüssels an den Bremsbackenköpfen (23/1) und an der Lagerung der Bremsbacken (23/2), sowie die vordere (10/8) und hintere (11/7) Bremsknebellagerung.

Die Fußbremswelle wird gleichzeitig beim Abschmieren der beiden Schmiernippel am Mittelständer (15/2) mitgeschmiert.

Zweitakt-Freunde

Mainz

Die Federung
e.V.

Ihres Motorrades...

Die Federung Ihres Motorrades ist weitgehendst wartungsfrei.

- a) Die vordere Schwinggabel (10/1) ist mit 2 Federbeinen abgefedert. Diese Federbeine mit Ölstoßdämpfer und Feder sind nicht zerlegbar und benötigen deshalb keinerlei Wartung, abgesehen von rein äußerlichem Reinigen. Das Schwingenlager ist mit einer Fettkammer versehen und kann durch das Schmiernippel (10/3) auf der rechten Seite der Schwingenachse nachgeschmiert werden, und zwar alle 1 000 Fahrkilometer.
- b) Auch die hintere Schwinggabel (11/2) wird durch zwei nicht zerlegbare Federbeine mit Ölstoßdämpfern abgefangen. Die Schwingenlagerung wird ebenfalls in Abständen von 1 000 Fahrkilometern durch ein Schmiernippel (11/1) auf der linken Seite des Lagerrohres abgeschmiert.



Ketten-Pflege...



Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

Die Kette unterliegt beträchtlichen Beanspruchungen, ihr Verschleiß kann aber durch richtige Pflege wesentlich verringert werden. Die Kette ist von Zeit zu Zeit mit einem dickflüssigen Motorenöl am besten mit einem Pinsel, nachzuölen. Zu dieser Arbeit ist nur der Gummideckel am Schauloch des Kettenkastens zu entfernen. Das Einölen der Kette ist natürlich ein Nothelfer, zur richtigen Kettenpflege müssen Sie die Kette abnehmen. Also den Kettenkasten nach Lösen der 5 Befestigungsschrauben (12/3) entfernen, Kettenschloß öffnen und die Kette abziehen. Ein „alter Hase“ hat irgendwo eine unbrauchbare Kette hängen und diese benutzt er, um das Neuaufziehen seiner im Betrieb befindlichen Kette nach dem Reinigen zu erleichtern. Beim Abziehen verbindet er diese alte Kette mit der vorhandenen mittels des Kettenschlosses und zieht sie über das Getrieberitzel einfach mit hinweg. Dann löst er die vorhandene, zu reinigende Kette von der jetzt aufliegenden alten, unbrauchbaren Kette. Ist die in Betrieb befindliche Kette richtig gesäubert, dann hängt er sie einfach an die alte Kette an und zieht sie auf die gleiche Art wieder auf. Natürlich gehört zu einer solchen Pflege etwas Zeit, man kann es aber eben nicht zwischen Tür und Angel machen. Immerhin muß man eine Kette einige Stunden in einem Petroleum- oder Waschbenzinbad einweichen. Man muß sie dann gut abbürsten und abpendeln und die Kettenglieder dabei intensiv hin und her bewegen. Nach dem Reinigen läßt man sie abtropfen und trocknen. Das Spezial-Kettenfett bzw. dickflüssiges Motorenöl wird bis etwa 60° C erwärmt und die Kette in dieses flüssige Fett eingelegt und wieder gründlich hin und her bewegt und Glied für Glied abgeknickt. Dann wird die Kette aus dem Bad genommen, das überflüssige Fett läßt man abtropfen oder wischt es vor dem Wiedererstarren mit einem Lappen ab. Anschließend kann die Kette auf die gereinigten Kettenräder aufgelegt werden, die Verschlüßfeder des Kettenschlosses muß dabei mit dem geschlossenen Ende in Laufrichtung zeigen. (Abb. 24.)

Est. 2015

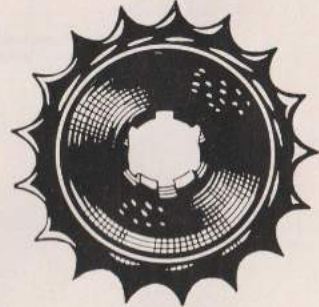


Abb. 24

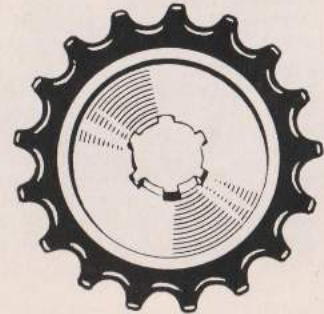


Abb. 25

Ketten
Mörder



So soll's
sein



Motorritzel

Zahnkranz am Hinterrad Fahrtrichtung

Die Verschlußfeder des Kettenschlosses muß beim Schließen der Kette mit dem geschlossenen Ende in Laufrichtung zeigen.

e.v.

Sehr wichtig für die Lebensdauer der Kette ist auch die Kettenspannung, die weder zu groß, noch zu klein sein soll. In beiden Fällen kommt es zu einem starken Verschleiß der Kette. Das Überprüfen bzw. Nachspannen muß immer bei Belastung mit einer Person auf dem Sozius-Sattel vorgenommen werden. Die Kette muß sich beim Schauloch (12/2) des Kettenkastens (12/1) ohne besondere Kraftanwendung um je 1 cm nach oben und nach unten bewegen lassen.

Mainz

Zweitakt-Freunde

Est 2015

Die Kette soll stets rechtzeitig (nach ca. 500 Fahrkilometern) nachgespannt werden. Zu dieser Arbeit lockern Sie die Hinterrad-Achsmuttern (11/10) und (12/4), anschließend müssen die Kettenspanner (11/6) **vollkommen gleichmäßig** verstellt werden. Nur wenn dabei sorgfältig gearbeitet wird, ist die Gewähr gegeben, daß die Spur der Kettenräder stimmt. (Auch eine neue Kette kann in ganz kurzer Zeit unbrauchbar werden, wenn die Spur vom vorderen Kettenritzel und dem hinteren Kettenrad nicht fluchtet!) Außerdem dürfen die Kettenräder keinen nennenswerten Verschleiß aufweisen, denn abgenutzte Zähne (sogenannte Haifischzähne) ruinieren selbst eine neue Kette in kürzester Zeit.

Nach erfolgtem Kettenspannen sollte die „Spur“ Ihres Motorrades überprüft werden. Zum Einspuren können Sie eine gerade Latte oder auch einen Bindfaden verwenden.



Keine Angst vor dem

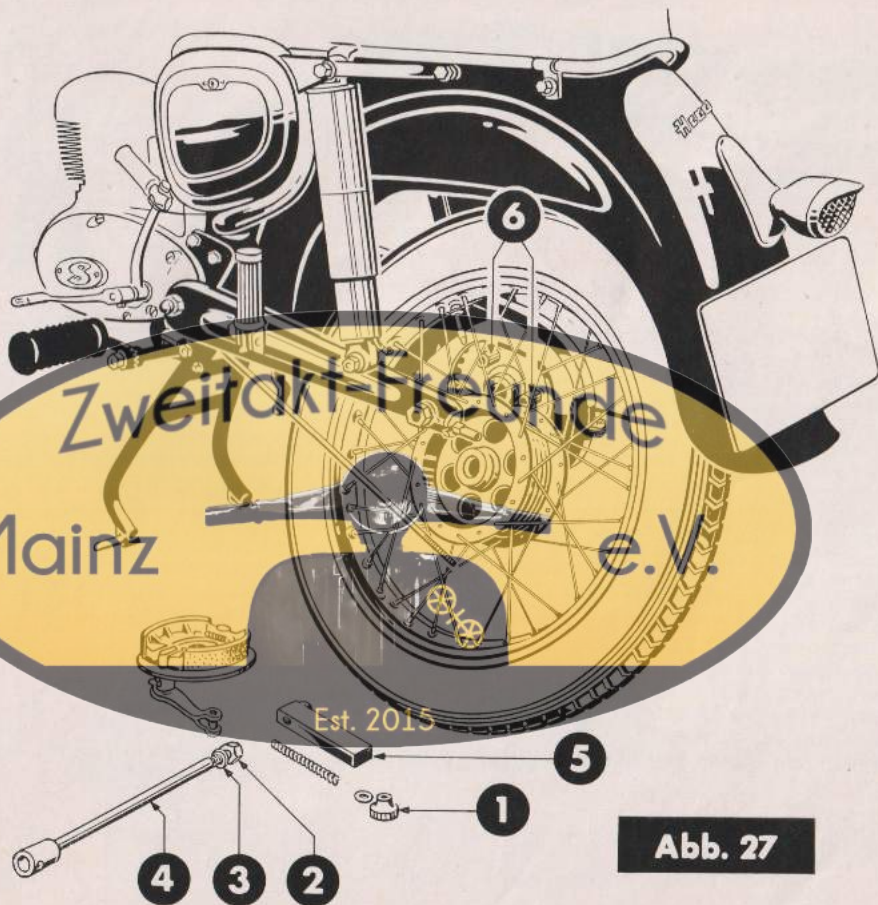
Radausbau...

Zweitakt-Freunde

Mainz e.V.

Est. 2015

- a) Vorderrad. Sie stellen Ihr Motorrad auf den Mittelständer und hängen den Bremszug (10/7) auf der rechten Seite am Bremshebel (10/9) aus. Die beiden Achsmuttern (10/6) werden gelockert und schon fällt das Vorderrad nach vorne aus der Schwinggabel. Der Wiedereinbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge rasch und mühelos.



b) Hinterrad. Das Motorrad steht wieder auf dem Mittelständer. Die Rändelmutter (27/1) mit Feder und Scheibe wird abgeschraubt und das Bremsgestänge nach unten, vom Bremshebel an der Nabe, abgenommen. Nun wird die Rändelmutter mit Feder und Scheibe wieder aufgeschraubt, damit sie nicht verloren gehen. Die Achsmutter (27/2) und die Scheibe (27/3) müssen nun gelöst werden, die Steckachse (27/4) kann anschließend entfernt werden. Dadurch wird das Zwischenstück (27/5) frei und nach seinem Wegnehmen kann das Hinterrad nach links von den am Zahnkranzkörper angebrachten Mitnehmern (27/6) abgezogen werden. Die Maschine wird etwas gekippt, und nun kann man das Rad nach hinten wegnehmen. Eingebaut wird das Rad wieder in umgekehrter Reihenfolge.

Nach dem Wiedereinbau der beiden Räder müssen der Bremszug und die Bremsstange so eingestellt werden, daß die Bremsbeläge nicht schleifen. Ebenso ist die Kette nach Vorschrift zu spannen und beide Räder einzuspuren (Seite 50).

Reifenwechsel...



Der Reifenwechsel ist für das Vorderrad und Hinterrad gleich und ist halb so schlimm, wenn man sich nur einige Tips merkt.

Zuerst einmal wird das Rad aus dem Motorrad ausgebaut (siehe „Radausbau“) und die Verschlusskappe des Ventils abgeschraubt. Dann drücken Sie die Ventilnadel so lange herunter, bis die Luft ganz abgelassen ist. Nun wird die Felgenmutter des Ventils gelöst und das Ventil nach innen in den Reifen geschoben. Die verwendeten Tiefbetten haben ihren Namen von der in der Mitte der Felge angebrachten Vertiefung. In diese Vertiefung drücken Sie jetzt den nicht dehnbaren Reifenrand (Drahtwulst) und gewinnen dadurch an der entgegengesetzten Seite genügend Spielraum, um die Drahtwulst mit dem Montierhebel über den Felgenrand schieben zu können. Halten Sie die über dem Felgenrand geschobene Drahtwulst mit dem Montierhebel fest und rutschen mit einem zweiten Hebel am Felgenrand entlang weiter, bis die Drahtwulst über den ganzen Umfang außerhalb der Felge ist. Dann ziehen Sie den Luftschlauch heraus, legen daraufhin auch die zweite Drahtwulst an einer Stelle in das „Tiefbett“ und heben die andere Seite des Reifens über den Felgenrand hinweg.

Bei der Montage legen Sie den Schlauch leicht aufgepumpt und mit Talkum bestrichen (in jeder Drogerie erhältlich) in die Decke, nachdem Sie die erste Drahtwulst in umgekehrter Reihenfolge wie eben geschildert in die Felge eingelegt haben. Achten Sie peinlichst darauf, daß der Schlauch dabei nicht eingeklemmt wird oder in sich verdreht wird, da dies rasch zu neuerlichen Defekten führen kann. Und dann wird die zweite Drahtwulst in die Felge eingelegt, die Felgenmutter des Ventils festgezogen, aufgepumpt und die Ventil-Verschlusskappe aufgesetzt.

Vor dem Einlegen des Schlauches kontrollieren Sie aber peinlich genau, ob nicht in der Decke der Übeltäter, also der Nagel, der die Panne verursachte, steckt.

Das Felgenband trennt den Schlauch von den Speichennippeln und muß glatt auf dem Grund des Tiefbettes aufliegen.

Hier noch die Tabelle für den Reifendruck:

Vorderrad	Solo 1,2 atü	mit Sozius 1,2 atü
Hinterrad	Solo 1,5 atü	mit Sozius 2,0 atü



Nachstellen der Steuerlager

Die Steuerung mit Ihren beiden Steuerlagern hat allergrößten Einfluß auf die Lenkeigenschaften und die Fahrsicherheit Ihre Motorrades. Die beiden Steuerlager sind Kugellager, die wenig Wartung erfordern. Ihre Kugeln laufen in Lagerschalen, deren Laufflächen von den Kugeln im Laufe der Zeit stark verdichtet und bis zum Spiegelglanz geglättet werden. Dadurch entsteht ein sogenanntes Lagerspiel, welches durch Nachstellen beseitigt werden muß. Das Lagerspiel können Sie so feststellen, daß Sie sich in Fahrtrichtung über das Motorrad stellen, beide Griffe wie während der Fahrt umfassen und mit angezogener Handbremse kurz aufeinanderfolgende Vor- und Rückwärtsbewegungen ausführen. Wenn sich dabei ein geringes Spiel zeigt, so müssen Sie nachstellen.

Sie lockern zunächst die beiden Klemmschrauben (10/11 im unteren Lenkjoch und lösen die obere Steuerlagermutter (4/5). Jetzt können Sie durch vorsichtiges Rechtsdrehen des oberen Steuerkonus das Spiel der Steuerlager beseitigen; anschließend können Sie diese Einstellung durch Festziehen der Steuerlagermutter (4/5) fixieren und nun auch wieder die Klemmschrauben (10/11) fest anziehen.

Das Lagerspiel muß nun verschwunden sein, während die Lenkung noch leichtgängig ist. Wenn Sie die Lenkung nicht mehr so leicht wie vorher betätigen können, so haben Sie die Steuerlager etwas zu stark angezogen und müssen dies wieder richtigstellen.

Est. 2015

Seilzüge...

Kupplung, Handbremse, Vergaserschieber und der Kolben für die Starterhilfe werden durch Seilzüge betätigt. Um ihre innere Reibung möglichst gering zu halten, müssen die Seilzüge entsprechend gepflegt werden. Sie sind entweder einzuölen oder abzuschmieren.

Beim Einölen werden die Seilzüge am Lenker ausgehängt, dann läßt man dünnes Motorenöl von oben zwischen Seil und Hülle einlaufen. Den Seilzug dabei bewegen, damit das Öl auch tatsächlich überall hin gelangen kann! Besser ist das Abschmieren der Seilzüge mit Schmierfett. Sie müssen zum Abfetten aber erst ausgebaut werden. Es gibt auch praktische Abschmier-Geräte, z.B. den „Magura-Ölfix“, durch die das Abschmieren sehr erleichtert wird.



Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.

Die Elektrische-Anlage...

Wie der Scheinwerfer eingesteckt sein muß, ist auf Seite 35 geschildert. Wenn Sie die Bilux-Lampe auswechseln wollen, dann sind folgende Handgriffe notwendig:

Die Schraube (14/5) am Scheinwerfer wird gelöst, der Scheinwerfereinsatz abgenommen und der Sicherheitsbügel (14/4) umgeklappt. Nun kann der Lampeneinsatz (14/3) vorsichtig aus dem Scheinwerfer gezogen werden, achten Sie bitte peinlichst darauf, daß die Lampe nicht mit fettigen Fingern angefaßt wird. Alle Fett- und Schweißspuren auf dem Lampenglas verdampfen später beim Einschalten und schlagen sich auf die Verspiegelung des Scheinwerfer-Reflektors nieder. Dabei vermindert sich die Reflektion und damit die Lichtstärke und auch das Spiegelmetall wird soweit angegriffen, daß Flecken entstehen. Die Lampe wird also mit Seidenpapier oder einem sauberen Tuch angefaßt, eine Kleinigkeit zurückgedrückt und nach einer Linksdrehung aus der Bajonett-Fassung herausgenommen. Die neue Lampe wird mit der gleichen Sorgfalt der Faltschachtel entnommen und sofort — wieder mit Seidenpapier oder Tuch — in die Bajonett-Fassung eingesteckt, und zwar in der umgekehrten Reihenfolge wie beim Auseinanderbau geschildert.

Wenn Ihnen während der Fahrt das Scheinwerferglas zerbricht, so müssen Sie ohne Verzögerung die sehr empfindliche Verspiegelung vor Staub und Nässe schützen. Mit einem Schutzverband aus einem sauberen Tuch kommen Sie bestimmt bis zur nächsten Werkstatt, bei welcher Sie Ihr Scheinwerferglas ersetzen können.

Ihr Schlußlichtlämpchen muß Ihnen genau so am Herzen liegen wie das Scheinwerferlicht. Sehen Sie vor jeder Nachtfahrt durch, ob es auch tatsächlich brennt. Es kann sehr schnell ausgewechselt werden. Sie brauchen nur die Befestigungsschraube (14a/1) lösen und das Rücklichtgehäuse abheben. Die beiden Lampen des Rücklichtes sind mit Federn gehalten und lassen sich leicht entfernen. Wenn die Rücklichtlämpchen ziemlich oft erneuert werden müssen, sollten Sie einmal in einer Elektro-Werkstatt nach Ihrem Abblendschalter sehen lassen, ob er beim Umschalten auch wirklich ohne Unterbrechung des Stromkreises arbeitet.

Die Batterie bedarf einer regelmäßigen Pflege, sie muß zur Wartung ausgebaut werden. Sie lösen die Spanschraube (9/3) und können die Batterie nun nach oben herausziehen.

Wenn das Fahrzeug nicht benutzt wird, muß die Batterie spätestens alle 6 bis 8 Wochen nachgeladen werden. Bei regelmäßiger Benutzung ist alle 6-8 Wochen der Säurestand zu prüfen. Die Säure soll 5-10 mm über der Plattenoberkante stehen; ist der Säurestand geringer, so ist eine entsprechende Menge destilliertes Wasser nachzugießen, das Sie in einer sauberen Flasche aus der nächsten Drogerie holen. Zum Nachfüllen gibt es dort auch einen praktischen Gummipfropfen. Nach dem Auffüllen ziehen Sie die Verschußstopfen natürlich wieder fest an. Ein ewiges Ärgernis sind bei ungenügender Pflege die Verschußklemmen. Wenn man sie aber regelmäßig mit säurefreiem Fett (Vaseline) einfettet, bleiben sie sauber. Vergessen Sie auch nicht, bei Gelegenheit einmal in einer Elektrowerkstatt mit einem Säuremesser die Säuredichte nachprüfen zu lassen, um festzustellen, ob der Ladezustand der Batterien noch genügend ist. Übergelaufene Säure ist abzuwischen.

Besonders im Winter müssen Sie auf das kostbare Stück achten, denn eine schlecht geladene Batterie friert viel früher ein als eine gut gepflegte Batterie.



Est. 2015



Die Kraftstoffanlage...

Nach längerer Fahrzeit (ca. 10 000 Fahrkilometer) sollen die Kraftstoffleitung und der Kraftstoffbehälter gründlich mit Waschbenzin ausgespült und gereinigt werden.

Der Kraftstoffhahn ist in kürzeren Abständen zu reinigen. (Alle 3 000 Fahrkilometer.)

Zweitakt-Freunde

Mainz



Pflege des Sattels...

Der Sattel ist nicht sehr empfindlich. Trotzdem sollte auch er ab und zu ein wenig gereinigt werden. Warmes Seifenwasser oder eine milde Waschlauge werden den Schmutz rasch beseitigen. Wischen Sie den Sattel ab, ^{Est. 2015} im Fall mit Benzin oder Waschbenzin ab, der Kunststoffüberzug nimmt das übel.

Die Scharniere des Sattels ölen Sie während der Sattelpflege auch mit einigen Tropfen Maschinenöl ein, ebenso das Gelenk des Sattelschnappers (9/6).

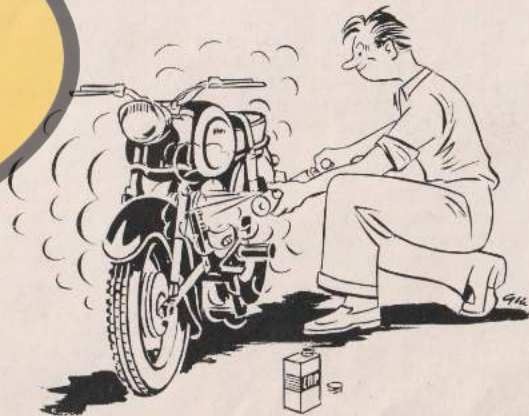
Unser Fahrersattel läßt sich übrigens auch in der Höhe verstellen, und zwar durch die Stifte (9/8), die mit Gummipfropfen (9/7) bedeckt sind. Die Mutter (9/9) dient zum Kontern der festgelegten Einstellung. Auch der Befestigungswinkel des Sattelschnappers (9/5) ist höhenverstellbar, mit ihm kann die Sattelarrretierung nachgestellt werden.

Die Reinigung des Motorrades.

Unter Reinigung wollen wir zwei Reinigungsarten verstehen: Die „einfache“ und die „gründliche“ Reinigung. Die normale Reinigung beschränkt sich auf das Säubern des Äußeren Ihres Motorrades. Sie verwenden dazu am besten lauwarmes Wasser oder Seifenlösung, keinesfalls aber Benzin, Waschbenzin, Trichloräthylen oder ähnliche lackangreifende Flüssigkeiten. (Denken Sie auch beim Tanken daran und lassen Sie Benzinspritzer sofort wieder abwischen, der Lack dankt Ihnen diese Rücksichtnahme durch dauernd gutes Aussehen). Schmutzkrusten – vor allen Dingen an den Naben und Rädern – müssen erst aufgeweicht werden, bevor man sie durch einfaches Spülen entfernen kann. Gewaltames Abspritzen und Reiben schadet jeder Politur! Denken Sie auch an die Wirksamkeit der Bremsen, also nicht mit scharfem Wasserstrahl die Bremsdeckel abspritzen. Nach dem Abspülen wird mit einem weichen Lappen abgetrocknet. Anschließend nachpoliert, und zwar die lackierten Teile mit einem handelsüblichen Spezial-Pflegemittel, die verchromten Teile und auch die polierten Aluminiumteile mit einem normalen Metallputzmittel, z. B. Wiener Kalk. Die verchromten Teile können noch ganz leicht mit einem sauberen Öllappen überwischen, nett und blitzend vor Sauberkeit steht dann Ihr hübsches HERCULES-Motorrad wieder da.

Bei der gründlichen Reinigung werden auch der Motor und die schwer zugänglichen Teile des Fahrgestells gesäubert.

Schmutzkrusten werden hier wieder gut aufgeweicht und dann erst abgespült, und Fett sind bei der Nachreinigung mit Petroleum zu entfernen. Sie trocknen mit einem weichen Lappen ab und sehen auch nach der Lackierung. Beschädigte Stellen werden sofort ausgebessert. Das Motorrad wird abgeschmiert, die Seilzüge nachgesehen, Befestigungsschrauben nachgezogen, es ist eben eine gründliche Überholung, die aber ohne weiteres von Ihnen selbst vorgenommen werden kann.



Überwinterung...



Zweitakt-Freunde

Mainz

Wenn Sie sich zur Ruhe legen, so entledigen Sie sich auch Ihrer Kleider. So lächerlich es klingen mag, auch Ihr Motorrad ist dankbar, wenn es besonders pfleglich weggestellt wird, falls Sie es einmal eine längere Zeit nicht benutzen wollen (z. B. in der kalten Jahreszeit). Ein richtiger Kraftfahrer ist in diesem Fall nicht gleichgültig und stellt sein kostbares Fahrzeug nicht einfach in irgendeine Ecke, ohne sich weiter darum zu kümmern. Gerade in dieser Zeit machen sich dann Korrosionserscheinungen bemerkbar, die schwere Schäden anrichten können. Fahren Sie den Motor auch einmal richtig warm, also etwa 25 bis 30 km. Danach nehmen Sie den Vergaser ab, drehen den Motor ohne Zündung durch und lassen durch den Ansaugstutzen etwa 50 ccm Korrosionsöl ansaugen. Dieses erhalten Sie bei Ihrem HERCULES-Händler. Danach werden Vergaser, Luftfilter und Kraftstoffbehälter gereinigt und abmontierte Teile wieder angebaut, der Drehgriff geschlossen, die Zündkerze abgeschraubt und zusätzlich durch das Zündkerzenloch noch einmal 10 ccm Korrosionsschutzöl eingefüllt, wobei der Kolben in der obersten Stellung stehen bleiben sollte. Das Kerzenloch verstopfen Sie dann mit einem sauberen Tuch oder mit einem Holzstopfen. Dann lassen Sie, solange der Motor noch warm ist, das Getriebeöl ab und füllen neues Öl ein. Sie können in das Getriebe aber auch das Korrosionsschutzöl einfüllen, müssen das Einfüllen aber im Gegensatz zu normalem Getriebeöl sofort nach dem Warmfahren vor allen anderen Arbeiten vornehmen. Und im Frühjahr dürfen Sie den nochmaligen Ölwechsel nicht vergessen.

Als weiteres entfernen Sie die Kette, um sie mit Spezial-Kettenfett zu behandeln und wieder aufzuziehen. Der Motor und die Fahrgestellteile werden gereinigt, alle Schmierstellen des Motorrads werden abgeschmiert, die Chromteile mit einer säurefreien Vaseline abgefettet, die Lack- und Metallteile des Fahrzeuges mit einem Sprühöl eingesprüht. (Flitspritze! in jeder Drogerie erhältlich.)

Die Batterie müssen Sie ausbauen und an einem trockenen, frostgeschützten Platz aufbewahren und **alle 4 Wochen nachladen**. Vor jeder dritten Nachladung ist allerdings mit dem Aufladestrom bis auf eine Zellenspannung von 1,8 Volt zu entladen, am besten in einer entsprechenden Werkstatt. Jetzt stellen Sie das Motorrad in einen trockenen Raum auf seinen Mittelständer und unterbauen es so, daß beide Räder den Boden nicht berühren. Die Luft der Bereifung wird bis auf 1 atü Reifendruck herausgelassen und das ganze Fahrzeug abgedeckt. Nun kann es schlafen gehen.

Der Motor darf nach dieser Konservierung nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Im Frühjahr haben Sie fast keine Arbeit mehr. Wenn Sie Korrosionsschutzöl im Getriebe hatten, müssen Sie es ablassen und neues Getriebeöl einfüllen. Wenn Sie im Herbst normales Getriebeöl eingefüllt hatten, so können Sie sich den neuerlichen Ölwechsel im Frühjahr ersparen. Dann wird die frischgeladene Batterie eingebaut, die Bereifung aufgepumpt und Kraftstoff aufgetankt. Das ist schon alles, Staub abwischen und Sie können wieder losfahren!

Zweitakt-Freunde

Mainz



Est. 2015



G.H.

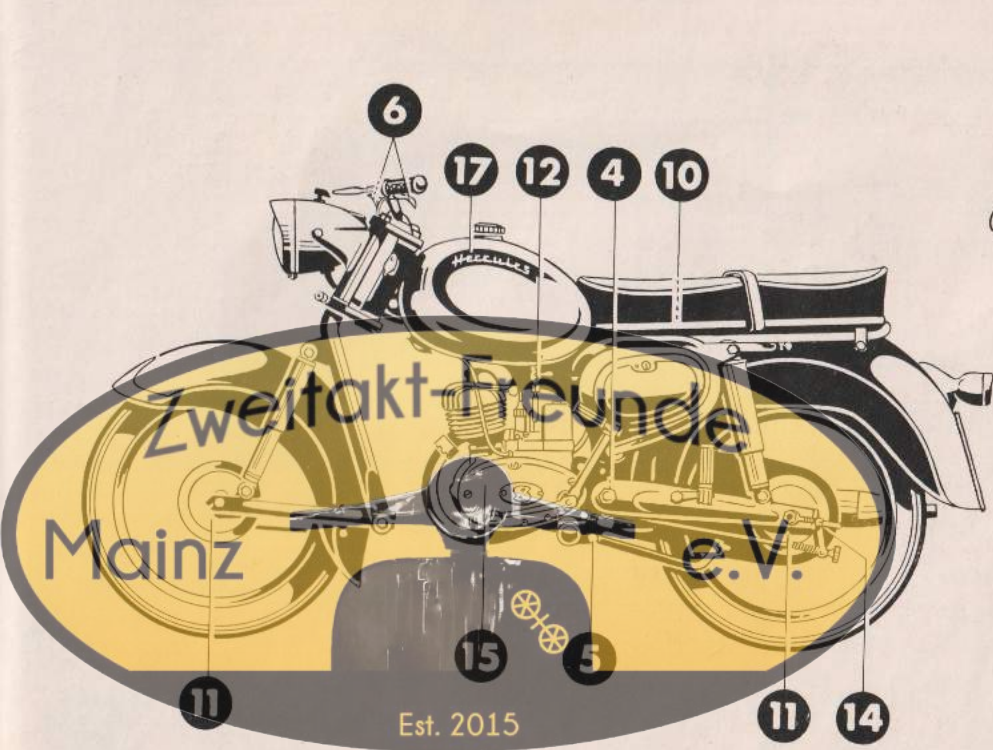


Schmierplan...

Abb. 28



Die Schmierstellen des Motors sind in den entsprechenden Kapiteln angegeben, die am Fahrgestell vorhandenen Schmierstellen im vorstehenden „Schmierplan“.
Vor dem Abschmieren sind die Druckschmierköpfe sorgfältig zu reinigen.



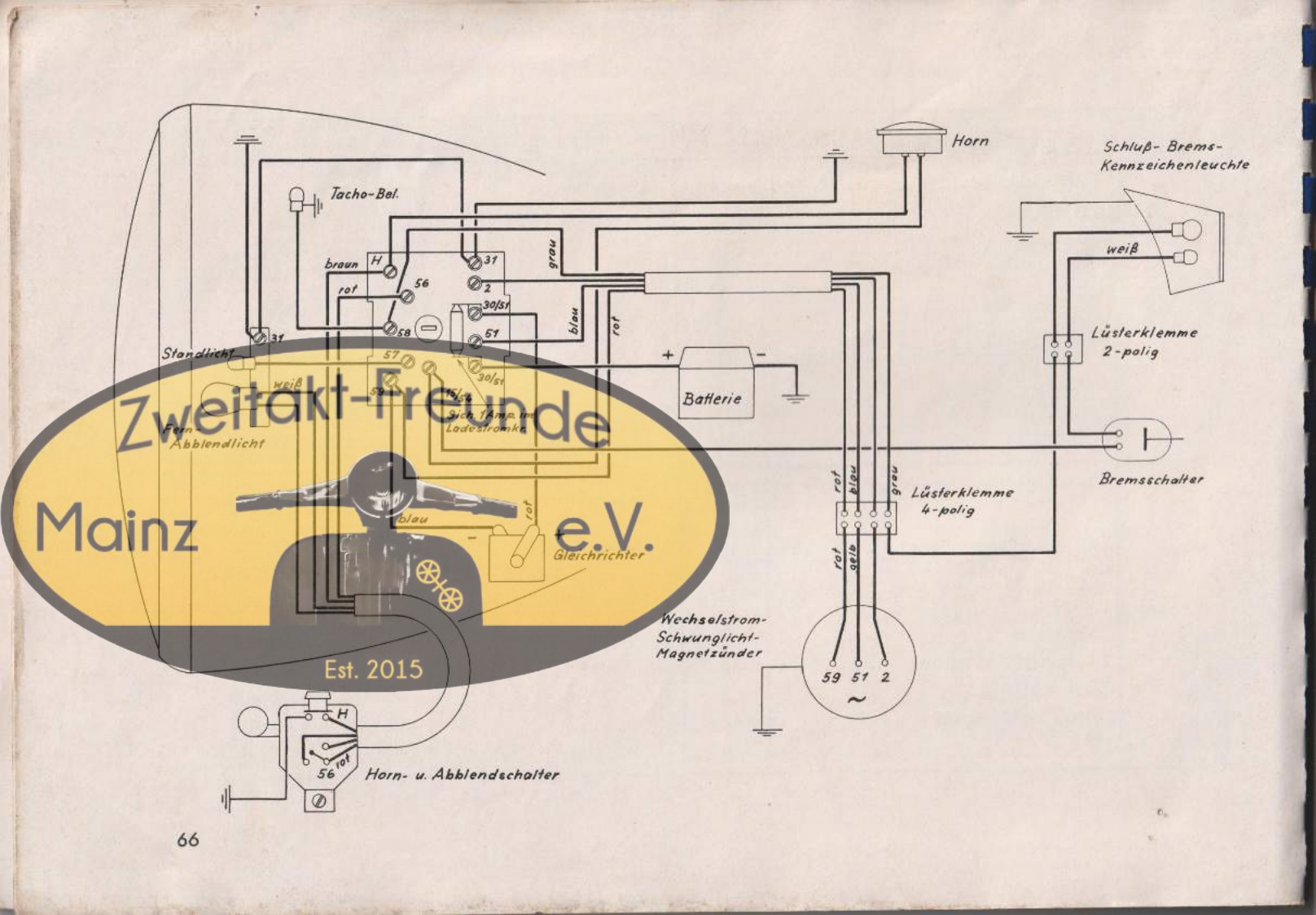
Die Schmierstellen des Motors sind in den entsprechenden Kapiteln angegeben, die am Fahrgestell vorhandenen Schmierstellen im vorstehenden „Schmierplan“.
Vor dem Abschmieren sind die Druckschmierköpfe sorgfältig zu reinigen.

Nach je km	Schmierstelle bzw. Wartungsgegenstand	Zahl im Schmpl.	Schmiermittel	Bemerkung
1000	Schwingerlagerung, vorn	3	Schmierfett, zum Beispiel:	Seite 29, 48
	Schwingerlagerung, hinten	5		Seite 31, 48
	Mittelständer und Fußbremshebel	4	Mobilgrease Nr. 4	Seite 35, 48
	Seilzüge, Handhebel	6	einige Tropf. Motorenöl	Seite 55
	Hinterradkette	7	Motorenöl	Seite 50 nachspannen, ölen
2000	Luftfilter	8	verdünntes Motorenöl	auf Seite 37
	Zündkerze	9		säubern, Elektroden- abstand prüfen auf Seite 42
	Batterie	10	Anschlüsse mit Vaseline einfetten	Säurestand prüfen auf Seite 57
	Bremsen vorn und rückwärts	11	Schmierfett	Abschmieren u. nach- stellen, auf Seite 47
3000	Hinterradkette	7	Spezial-Kettenfett	auf Seite 50
	Kraftstoff-Filter im Benzinbahn	12		reinigen, Seite 14, 58
	Vergaser	8		reinigen, Seite 38, 46
	Kupplungsspiel	8		prüfen, nachstellen, auf Seite 43
	Auspuffanlage	13		reinigen, auf Seite 40



Nach je km	Schmierstelle bzw. Wartungsgegenstand	Zahl im Schmpl.	Schmiermittel	Bemerkung
5000	Bremsschlüssel, Vord.- u. Hint.-Rad	14	Schmierfett	Seite 48
	Getriebe	15	Getriebeöl SAE 80	Ölstand prüfen S. 45
	Lichtmaschine	15		Kontaktabstand des Unterbrechers prüfen, Seite 41
	Zylinderkopf, Schlitze, Auspuffanlage	13,16		Ölkohle entfernen, Seite 40
	Bremstrommeln, Vord.- u. Hint.-Rad	11		reinigen, Seite 47
	Batterie	10		Säuredichte prüfen, Seite 56
10 000	Lenkung	16		Spiel überprüfen, Seite 54
	Vorderradschwinge	3	Schmierfett	Schwinge ausbauen, Fettkammer mit neuem Fett auffüllen
	Bremstrommeln, Vord.- u. Hint.-Rad	11	Heißlagerfett	Nabenlager mit neuem Fett auffüllen
	Lenkung	16	Hochdruckschmierfett	Lenkungslager neu auffüllen
	Getriebe	15	Getriebeöl SAE 80	neu füllen, Seite 45
	Elektrische Anlage	15		überprüfen lassen
	Zündkerze	9		neue Zündkerze eins.
	Kraftstoffbehälter	17		reinigen u. durchspül.
	Sattel	18		reinigen





Motorstörungen...

Motor springt nicht an

Ursache:

Kraftstoffhahn geschlossen

Es wurde nicht getupft

Düse verstopft

Kraftstoffleitung verstopft

Zündkabel nicht angeschlossen oder defekt

Zündkerze verrußt, überbrückt oder beschädigt

Kurzschlußkabel hat Masseschluß oder

Zündschlüssel in Stellung D

Zündfunke zu schwach

Kein Kraftstoff im Tank

Motor springt an, bleibt aber bald stehen

Ursache:

Luftloch im Tankverschluß verstopft

Abhilfe:

Hahn öffnen

Starterhebel ziehen

Düse herausschrauben und durchblasen

Kraftstoffleitung, Hahn und Sieb im Hahnfilter reinigen

Kerzenstecker aufstecken bzw. Kabel erneuern

Zündkerze austauschen

reinigen bzw. ersetzen

Kurzschlußkabel überprüfen u. instandsetzen, Schlüssel in Stellung A drehen

Zündkerzenelektroden vorübergehend auf 0,3 mm zusammensetzen; Zündanlage überprüfen lassen

Kraftstoff nachfüllen

Abhilfe:

Tankverschluß lockern oder abnehmen, Belüftung instandsetzen.

Kraftstoffleitung verstopft

Zündkerzenelektroden überbrückt

Schwimmernadel und -Sitz im Schwimmergehäusedeckel ausgeschlagen

Schwimmer undicht

Düse im Vergaser lose

Auspuffanlage verstopft

Motor zieht nicht

Ursache:

Düse verstopft

Kraftstoffzufluß ungenügend, weil Kraftstoffleitung verschmutzt

Vergaser verschmutzt

Kupplung rutscht

Motor knallt und patscht in den Vergaser

Ursache:

Zündkerze glüht, da falscher Wärmewert

Zündkerze an den Elektroden oder am Isolator überbrückt

Kraftstoffleitung, Hahn oder Sieb im Hahnfilter reinigen

Zündkerze reinigen oder austauschen

Schwimmernadel und Schwimmergehäusedeckel erneuern

Schwimmer erneuern

Düse festziehen

Auslaßschlitze im Zylinder und Auspufftopf von Ölkohle reinigen

Abhilfe:

Düse reinigen

Kraftstoffleitung, Hahn und Sieb im Hahnfilter reinigen

Schwimmerkammer, Düse und Mischkammerabschlußschraube reinigen

Einstellung der Kupplung und des Seilzuges zur Kupplung überprüfen. Gegebenenfalls Korklamellen erneuern

Zündkerze mit vorgeschriebenem Wärmewert verwenden

Zündkerze austauschen oder reinigen

Est. 2015

Motor erhält zu wenig Kraftstoff
Kraftstoffleitung, Luftloch im Tankverschluß und Vergaser überprüfen und reinigen

Motorleistung läßt nach oder Motor bleibt stehen

Ursache:
Kein Kraftstoff im Tank
Düse verstopft
Kraftstoffleitung verstopft

Abhilfe:
Kraftstoff nachfüllen
Düse reinigen
Kraftstoffleitung, Hahn und Sieb im Hahnfilter reinigen

Belüftungsloch im Tankverschluß verstopft
Zündkerze glüht, da falscher Wärmewert

Tankverschluß lockern oder abnehmen. Belüftung Instandsetzen.
Zündkerze mit vorgeschriebenem Wärmewert verwenden

Auspuffanlage verstopft
Luftfilter verstopft
Kolben ist durch Rückstände ungeeigneten Öls verklebt

Auslaßschlitz im Zylinder ausschöpfen
Luftfilter reinigen
Nur Markenöle mit Zähigkeit SAE 50 verwenden

Motor arbeitet unregelmäßig

Ursache:
Zündkabel lose beschädigt
Zündkerze verrußt, beschädigt oder überbrückt
Zündanlage beschädigt

Abhilfe:
Zündkabel befestigen bzw. erneuern
Zündkerzen austauschen bzw. reinigen

Zündanlage in Fachwerkstatt überprüfen lassen

Motor arbeitet im 4-Takt und zieht schlecht

Ursache:
Vergaser läuft über, da Schwimmemnadel-sitz verschmutzt

Abhilfe:
Vergaser reinigen

Motor läßt sich nicht anwerfen, weil Kupplung rutscht

Ursache:
Kupplung falsch eingestellt

Abhilfe:
Einstellung überprüfen, auf ausreichendes Spiel und leichten Gang des Seilzugs achten
Getriebeöl überprüfen
SACHS-Getriebeöl der Zähigkeit SAE 80 verwenden

Zu viel oder zu dickes Öl im Getriebe

Motor hat zu hohen Kraftstoffverbrauch

Ursache:
Tank, Kraftstoffleitung oder Vergaser undicht
Kraftstoffstand im Vergaser zu hoch

Abhilfe:
überprüfen und instandsetzen
Vergaser darf bei ruhigem stehendem Fahrzeug nicht überlaufen.
Schwimmer, Schwimmemnadel u. -Sitz überprüfen
Düsenadel und Nadel-düse erneuern

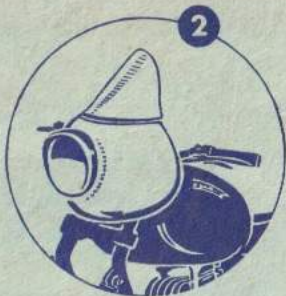
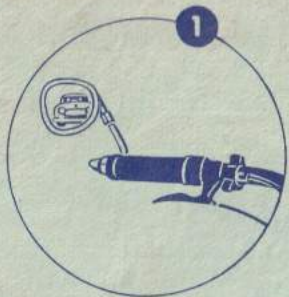
Düsenadel u. Nadel-düse nach langer Laufzeit stark abgenutzt

Motor bleibt nicht stehen, wenn Zündung ausgeschaltet wird

Ursache:
Zündschalter defekt oder Kurzschlußkabel unterbrochen

Abhilfe:
Instandsetzen lassen, bis dahin zum Abstellen Kerzenkabel abnehmen





Zubehör
Zweitakt-Freunde
 Mainz e.V.

Est. 2015

1. Rückblickspegel
2. Scheinwerfer
3. Kraftstoffbehälter verchr.
4. Gepäckträger
5. Sitzbank

6. Soziussitz und aufklappbare Soziusfußrasten
7. Kofferträger
8. Fußbremse linksseitig
9. verstellbare hintere Federbeine



Werde ein Ritter der Landstraße
oder ritterlich im Straßenverkehr



Zweitakt-Freunde

Mainz



e.V.

Est. 2015

