JLO

MOTOR MG 175 F

hoffmann

SIEBENGEBIRGE B

E

BETRIEBSANLEITUNG

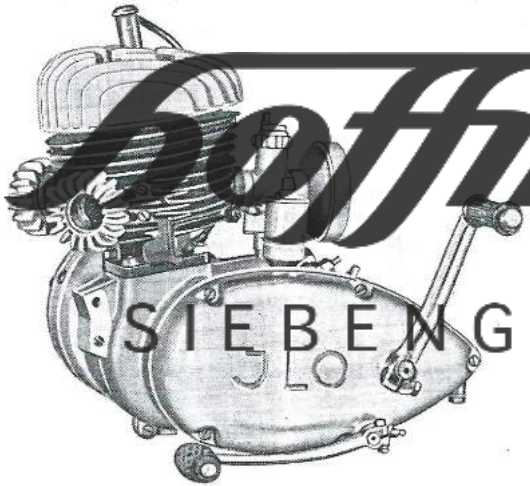
JLO WERKE
G. M. B. H.
KLEIN-VERBRENNUNGSKRAFTMASCHINEN
PINNEBERG
BEI HAMBURG

Hoffm

SIEBENGE
JLO-MOTOR

MG 175 F

BEDIENUNGSVORSCHRIFT



Hoffm

SIEBENGEB

MG 175 F

Allgemeines

Die MG-Motoren sind kurbelkastengespülte Zweitakt-Motoren, deren Spülströme im Zylinder an der Zylinderwand umgelenkt werden.

Die Wälzlager des Kurbeltriebs und die Zylinderbahn werden durch das im Frischgas enthaltene Öl geschmiert. Als Schmieröl verwende man nur Markenöle, wie Shell X 100, Esso-Zweitakt-Öl, Vacuum Mobiloil BB für Zweitakter, BP-Energol-Zweitakter, Veedol-Premium-Öl, Castrol-Zweitakt-Öl, BV-Öl-Zweitakt und andere Markenerzeugnisse der SAE Reihe 50, sowie die von den Markenfirmen herausgegebenen entsprechend vorgemischten Zweitaktöle. Wir empfehlen ein Mischungsverhältnis von 1 : 25, d. h. auf 1 Liter Markenöl 25 Liter Markenbenzin (Einfahrzeit 1 : 20). Das Kraftstoffölgemisch wird von der Luft im Vergaser mitgerissen und gelangt ins Kurbelgehäuse, wo sich die Kraftstoffölträpfchen an allen Teilen absetzen. Der Kraftstoff verdampft durch die Wärme der Triebwerksteile und läßt ein hochölhaltiges Gemisch zur Schmierung zurück. Die Schmierung ist also um so besser, je mehr Kraftstoff aus dem Gemisch ausdampfen kann, d. h. je wärmer die Triebwerksteile sind. Ein Motor, der schnell auf Betriebstemperatur kommt, hat die beste Voraussetzung für die Schmierung des Kurbeltriebs.

Die Hauptursache des Zylinder- und Kolbenringverschleißes ist nach neueren Untersuchungen die Korrosion (chemische Zersetzung der Metalle). Bei der Verbrennung von 1 Liter Benzin entstehen 2,5 kg Kohlendioxyd und 1 kg Wasser, die zusammen an kalten Wänden als Kohlensäure abgesetzt werden und diese anfressen; im betriebswarmen Motor entweichen beide gas- bzw. dampfförmig mit den anderen Verbrennungsgasen während des Auspuffs. Auch diese Erscheinungen sprechen für hohe Wandtemperaturen, und

SIEBENGE

zwar muß man den Motor so belasten, daß diese Betriebstemperaturen schnell erreicht werden.

Der Zweitakt-Motor ist in dieser Beziehung gegenüber dem Viertakter im Vorteil, da er, begünstigt durch seine Gemischschmierung, belastet werden darf, ohne daß man, wie beim Viertakter, die Bildung eines ausreichenden Ölnebels aus dem Kurbelgehäuseöl abwarten muß.

Verwendet man minderwertige Kraftstoffe, Gemische, die Petroleum, Dieselöl, Homologen oder sogenannte Lösungsmittel enthalten, so wirkt sich das in mehrfacher Beziehung ungünstig auf den Motor aus:

1. Diese Kraftstoffe enthalten höhersiedende Bestandteile, die am Kurbeltrieb nicht verdampfen und das Schmieröl von den zu schmierenden Teilen abwaschen.
2. Auch von den Zylinderwandungen waschen diese Bestandteile das Öl ab und setzen die Wandungen dadurch dem verstärkten Angriff der Kohlensäure aus.
3. Diese Kraftstoffe enthalten meist höhere Schwefelanteile, so daß bei der Korrosion zur Kohlensäure noch die Schwefelsäure hinzukommt; außerdem entsteht ein hochschwefelhaltiger Ruß, der außerordentlich hart und spröde ist und erheblich zum Verschleiß beiträgt.
4. Fast alle streckenden Zumischungen setzen die Oktanzahl des Kraftstoffes erheblich herunter und ergeben klopfenden Betrieb mit hohen Spitzendrücken und Temperaturen.

Man verwende also nur Marken-Kraftstoffe und bestes Markenöl, vermeide unterkühlten Betrieb und lasse vor allem bei kaltem Wetter den Motor nicht langsam im Leerlauf warm werden.

Hoffm
SIEBENGEB

Technische Daten des JLO-Motors

MG 175 F

Hub	66 mm
Bohrung	58 mm
Hubraum	173 cm^3
Leistung in PS	8,2
bei n =	5000 U/min.
Vergaser	1/22/38 Bing
Hauptdüse	95 (90)
Leerlaufdüse	45
Nadeldüse	2,68
Nadelstellung	III
Luftregulier-schraube	1 Umdrehung heraus
Noris-Zündlicht-maschine	MLZ 6/45/60 S 1
Bosch-Zündkerze	W 225 T 1 oder
Beru-Zündkerze	225/15
Vorzündung	3,5—4 mm v. o. T.

Hoffm
SIEBENGEB

Die Klammerzahlen gelten nach der Einfahrzeit.

Das Getriebe ist mit dem Motor zu einem Block vereinigt. Es hat drei Gänge und einen Leerlauf. Die Bedienung der Schaltung erfolgt durch Fußschaltung. Die Übersetzung im ersten Gang ist 6,93, im zweiten Gang 3,74 und im dritten Gang 2,44.

Das abtreibende Kettenrad hat 15 Zähne.

Voraussetzung für eine tadellose Fahrbereitschaft des **JLO**-Motors ist die sachgemäße Behandlung, das heißt: Wenn Sie alle in der nachstehenden **Bedienungsvorschrift** angegebenen **Anweisungen** und **Ratschläge** genau befolgen und kleine **Störungen** sofort beheben lassen, so wird auch Ihnen der JLO-Motor nur Freude bereiten.

Kraftstoff:

Eine gute Maschine verlangt auch einen **guten Kraftstoff**, d. h. nur Markenbenzine, wie Shell, Esso, BV, BP, Nitag, Gasolin usw., und Markenöle (s. Seite 3) verwenden. Wir empfehlen ein Mischungsverhältnis von 1 : 25, d. h. auf **ein** Liter Markenöl 25 Liter Markenbenzin (Einfahrzeit 1 : 20).

Benzin und Öl werden in einem sauberen Gefäß durch kräftiges Umrühren gemischt. Dann erst den Kraftstoff, möglichst unter Verwendung eines Trichters mit feinem Sieb, in den Brennstoffbehälter gießen.

Starten des Motors:

1. Benzinhahn am Tank öffnen.
2. Starterklappe am Vergaser-Filter schließen.
3. Schwimmertupfer betätigen, bis Brennstoff überläuft.
4. Gashebel oder Drehgriff etwa bis zur Hälfte öffnen.
5. Schalthebel auf Leerlauf stellen.
6. Kickstarter 2× durchtreten.
7. Zündschlüssel hineindrücken.
8. Kickstarter durchtreten, bis Motor anspringt.
9. Starterklappe wieder langsam ganz öffnen.

Hoffm
SIEBENGEB

Ist beim Betätigen des Kickstarterhebels ein harter Widerstand (Zähne des Kickstarterritzels und -segments sind nicht richtig im Eingriff) spürbar, eine gewaltsame Betätigung vermeiden. Dann den 1. oder 2 Gang einschalten und das Motorrad einige Zentimeter vor- und rückwärts bewegen.

Achtung!

Starterklappe und Schwimmertupfer n i c h t betätigen, wenn der **b e t r i e b s w a r m e** Motor wieder gestartet werden soll.

Anfahren und Schalten:

Erster Gang:

1. Auskuppeln (Kupplungshebel am linken Handgriff anheben).
2. Fußschalthebel (lt. Abb. Seite 10) bis zum Anschlag heruntertreten und Fuß vom Hebel herunternehmen. (Bei Widerstand Fahrzeug etwas hin- und herschieben, da bei Leerlauf und Stillstand des Fahrzeuges die Klauen der Zahnräder nicht sofort in Eingriff stehen können).
3. Etwas Gas geben.
4. Kupplung langsam einlassen, Tempo auf einer Strecke von ca. 10—20 m beschleunigen.

Zweiter Gang:

1. Gas wegnehmen.
2. Auskuppeln.
3. Mit Fußspitze oder Sohlenkante Fußschalthebel bis zum Anschlag nach oben bewegen, dann Fuß zurücknehmen.
4. Einkuppeln, und gleichzeitig Gas geben, Tempo beschleunigen.

Dritter Gang:

Vorgang wie unter „zweiter Gang" angegeben.

Zurückschalten vom dritten in den zweiten Gang:

1. Gas wegnehmen.
2. Auskuppeln und Zwischengas geben.
3. Fußschalthebel bis zum Anschlag heruntertreten, dann Fuß zurücknehmen.
4. Einkuppeln.
5. Beim Weiterfahren im zweiten Gang wieder Gas geben.

Hoffm
SIEBENGEBI

Zurückschalten vom zweiten auf den ersten Gang:
Reihenfolge genau wie vom dritten auf den zweiten Gang.

Zurückschalten vom ersten Gang in Leerlauf:

1. Gas wegnehmen.
2. Auskuppeln.
3. Fußschalthebel mit Fußspitze oder Sohlenkante bis zur Hälfte nach oben bewegen, bis ein leichtes Einschnappen der Leerlaufraste spürbar ist.
4. Einkuppeln.
5. Fahrzeug ausrollen lassen oder abbremsen.

Zurückschalten vom dritten Gang in Leerlauf:

1. Gas wegnehmen.
2. Auskuppeln.
3. Fußschalthebel bis zum Anschlag heruntertreten und Fuß herunternehmen. Der zweite Gang ist eingeschaltet.
4. Jetzt Fußschalthebel bis zur Hälfte nach unten bewegen, bis ein leichtes Einschnappen der Leerlaufraste spürbar ist.
5. Einkuppeln.
6. Fahrzeug ausrollen lassen oder abbremsen.

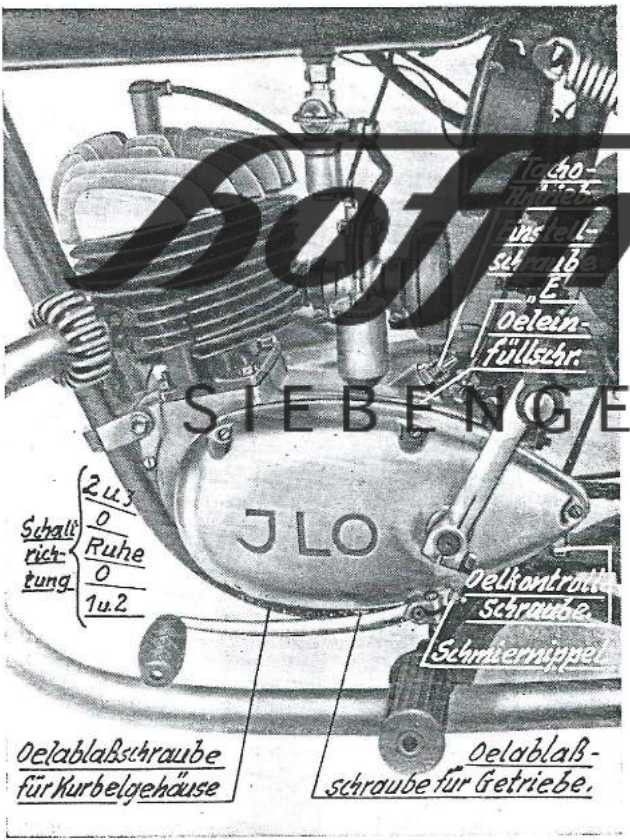
Zurückschalten vom zweiten Gang in Leerlauf:

1. Gas wegnehmen.
2. Auskuppeln.
3. Fußschalthebel halb heruntertreten, bis ein leichtes Einschnappen der Leerlaufraste spürbar ist.
4. Einkuppeln.
5. Fahrzeug ausrollen lassen oder abbremsen.

Vorsichtig und mit Gefühl schalten!

Beim längeren Schnellfahren empfehlen wir, den Motor nicht dauernd Vollgas zu fahren, sondern mit dem Gas zu wechseln. Der Motor überhitzt sich dadurch nicht so leicht.

Hoffma
SIEBENGEB



Softm
SIEBENGEB

Einfahren:

Bei einem neuen Motor müssen sich alle gleitenden und rotierenden Teile gut einspielen. Wenn auch die Maschine hier im Werk auf dem Prüfstand gelaufen hat, so kann das Einfahren erst beim Besitzer des Rades erfolgen. S c h o n e n Sie daher Ihren neuen Motor während der ersten Zeit und fahren Sie ihn sorgfältig ein. Er dankt es Ihnen durch eine lange Lebensdauer und eine stete Betriebsbereitschaft.

In der Einfahrzeit nicht Vollgas fahren, aber zügig! D. h. man soll den Motor nicht in den unteren Drehbereichen quälen, sondern die ganze Geschwindigkeitskala von 35 bis 50 km/h rauf- und runterpendeln, damit durch die wechselnden Umdrehungen der Einlaufvorgang sämtlicher gleitender und rotierender Teile unterstützt wird.

Nach 1500 km ist eine langsame vorsichtige Steigerung der Belastung ratsam.

Der Zeitpunkt, an dem ein Motor eingefahren ist, kann schlecht kilometermäßig festgelegt werden, da es zuviel Komponenten gibt, die diesen Vorgang maßgeblich beeinflussen. Es muß vielmehr dem Gefühl und der Beurteilung des Fahrers überlassen werden, festzustellen, wann sein Motor eingelaufen ist. Dieser Zeitpunkt kann schon bei 1500 km, aber auch später liegen.

Für die Einfahrzeit ist der Vergaser des JLO-Motors MG 175 F mit einer Hauptdüse Größe 95 ausgerüstet. Das Einsetzen der lose mitgelieferten kleineren Düse (Seite 5 - Klammerzahl) soll erst dann erfolgen, wenn der Motor mit der für die Einfahrt vorgesehenen größeren Düse Vollgas gefahren werden kann. Diese Einstellung bewirkt den sparsameren Kraftstoffverbrauch. Während der Einfahrzeit empfehlen wir eine wechselnde Motorbelastung.

Die werkseitig vorgesehene Vergasereinstellung darf während der Einfahrzeit nicht verändert werden.

SIEBENGEB

Pflege des Motors

Je mehr Verständnis Sie Ihrem Motor entgegenbringen und je mehr Pflege Sie Ihrem Motor angedeihen lassen, desto mehr F r e u d e werden Sie mit ihm haben.

Motor stets von Schmutz und Unreinigkeiten sauber halten, desto leichter lassen sich schon kleine Schäden erkennen. Mit Schmutz und Staub behaftete Kühlrippen des Zylinders und Zylinderkopfes können eine Überhitzung der Maschine verursachen.

Alle von außen erreichbaren S c h r a u b e n und M u t t e r n sind von Zeit zu Zeit, jedoch das erste Mal spätestens nach der Einfahrzeit bei warmem Motor, auf ihren Festsitz zu prüfen. Sechskantschrauben für den Z y l i n d e r k o p f nicht vergessen!

Schmierung

(s. Abb. Seite 10)

Schmierung des Getriebes:

a) i n d e n S o m m e r m o n a t e n:

Das Getriebe wird bei Neulieferung des Motors mit ca. 700 ccm Schmiermittel-Mischung, bestehend aus 350 ccm Shell-Retinax-G-Getriebeschmiermittel und 350 ccm Marken-Motorenöl SAE 50, gefüllt. Diese Menge reicht für die ersten 1000—1500 km. Also bei Inbetriebnahme des neuen Motors kein neues Schmiermittel hinzugeben.

Nach Erreichen der ersten 1000—1500 km ist die Erneuerung des Schmiermittels am betriebswarmen Motor vorzunehmen. Die Ölablaßschraube unten am Getriebegehäuse herausdrehen und das alte Schmiermittel ablassen. Hierbei einen Gang einschalten und durch Drehen des Hinterrades das Getriebe einige Male durchdrehen. Die Öleinfüllschraube oben am Gehäuse herausdrehen und das Getriebegehäuse mit Petroleum, noch besser mit Spülöl durchspülen. Dann die Ablaßschraube wieder einschrauben und etwa 700 ccm neues, vorher gut durchgemischtes und erwärmtes Schmiermittel (350 ccm Shell-Retinax-G-Getriebeschmiermittel und 350 ccm Marken-Motorenöl SAE 50) einfüllen. Nachdem man

SIEBENGEBI

wiederum bei eingeschaltetem Gang durch Drehen des Hinterrades das Schmiermittel im Gehäuse verteilt hat, an der Ölkontrollschraube den Schmiermittelstand kontrollieren. Die überschüssige Menge ablassen bzw. die fehlende Menge ergänzen. Man vergesse beim Einsetzen der Ölablaßschraube nicht den Dichtring und vermeide ein übermäßig starkes Anziehen. Dann jeweils alle 4—5000 km den Schmiermittelstand im Getriebe kontrollieren und die fehlende Menge im gleichen Mischungsverhältnis ergänzen.

b) in den kühleren Wintermonaten

Es ist in der gleichen Weise wie unter a) zu verfahren und nur darauf zu achten, daß während der kühleren Wintermonate das Getriebeschmiermittel etwas dünnflüssiger gehalten wird. Der Anteil des beizumischenden Motorenöles soll dann größer sein. Wir empfehlen folgendes Mischungsverhältnis:

200 ccm Shell-Retinax-G-Getriebeschmiermittel und
500 ccm Marken-Motorenöl SAE 50.

Keine vorgemischten Öle zur Getriebeschmierung verwenden, diese sind nur für das Kraftstoffölgemisch geeignet!

SIEBENGEB

Schmierung der Fußschaltwelle:

Zur Schmierung der Fußschaltwelle befindet sich am Kettenkasten ein Schmiernippel. Von Zeit zu Zeit, etwa alle 2—3000 km, mittels einer Fettpresse an dieser Stelle gut durchschmieren.

Schmierung der Bowdenzüge:

Die Bowdenzüge sind des öfteren zu schmieren, um sie vor dem Einrosten zu schützen. Zu diesem Zweck läßt man einige Tropfen Öl in die vordere obere Öffnung der Schutzspirale einlaufen und bewegt den Hebel so lange, bis an dem unteren Ende das Öl sichtbar wird.

Auch den Filzring am Kupplungshebel des Motors von Zeit zu Zeit mit Öl tränken.

Schmierung der Kette (vom Motor zum Hinterrad):

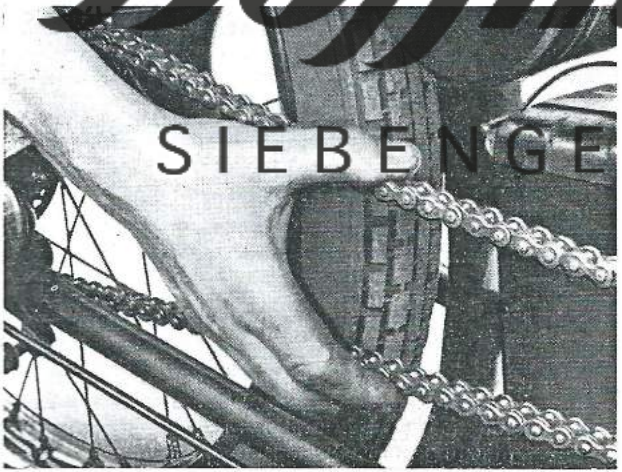
Als Kraftübertrager erfordert die Kette eine besonders aufmerksame Wartung und Pflege. Glänzende Rollen oder Roststellen dürfen nicht vorkommen. Von Zeit zu Zeit Kette

abnehmen, in Benzin oder Petroleum auswaschen. Dann in flüssiges, w a r m e s Kettenschmierfett tauchen und abtropfen lassen. Beim Auflegen die Sicherung für das Kettenschloß so einsetzen, daß sie außen liegt und mit dem geschlossenen Ende in Laufrichtung der Kette zeigt.

Kettenspannung

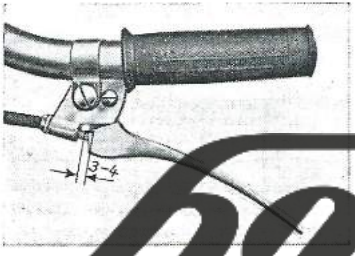
(Kette vom Motor zum Hinterrad):

Die Kette darf weder zu lose noch zu straff gespannt sein. Sie wird sonst unnötig stark beansprucht. Außerdem geht durch die starke Reibung viel Kraft verloren. Der Durchhang



soll beim Zusammendrücken ca. 10 mm nach oben und unten betragen. Siehe Abbildung.
Wird ein Nachspannen der Kette erforderlich, so muß am Hinterrad die Kettenspannung geändert werden.

Einstellen der Kupplungsbetätigung



Hat sich während des Betriebes das Spiel am Kupplungshandhebel (Siehe nebenst. Bild) das normalerweise ca. 3—4 mm betragen soll, auf ca. 1—2 mm oder noch weniger vermindert, so sind die Kupplungslamellen etwas abgenutzt. Es macht sich dann eine Nachstellung an der Einstellschraube „E" (siehe Bild Seite 10) am Motor erforderlich:

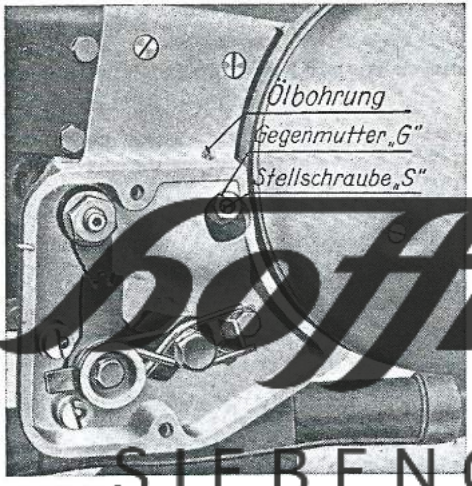
hoffm

1. Gegenmutter lösen.
2. Einstellschraube um ca. 2—3 Umdrehungen hineinschrauben.
3. Gegenmutter wieder anziehen.

SIEBENGEB

Falls das oben angegebene Spiel von 3—4 mm nach einer gewissen Betriebszeit wieder abnimmt, ist es erforderlich, die Einstellung am Kupplungshebel am Motor folgendermaßen zu korrigieren:

1. Gegenmutter „G" lösen. (Bild Seite 16.)
2. Einstellschraube „S" vermittels eines Schraubenziehers soweit herausschrauben, bis das Spiel am Handhebel 3—4 mm beträgt.
3. Gegenmutter wieder anziehen. Hierbei Einstellschraube „S" mit einem Schraubenzieher festhalten.



Hoffm
SIEBENGEB

Gegenmuttern stets festschrauben. Stellt man beim Starten des Motors oder während des Betriebes fest, daß die Kupplung nicht mehr genügend mitnimmt bzw. rutscht, so ist ein stärkerer Verschleiß der Kupplungskorken eingetreten. Dann ist zunächst ein Nachstellen der Kupplung durch eine gleichmäßige Rechtsdrehung der Kupplungstellerschrauben, welche sich im Kupplungsdruckteller befinden, erforderlich. Ist hier keine Nachstellmöglichkeit mehr gegeben, dann die Kupplungskorklamellen durch neue ersetzen.

Durch Betätigung des Kupplungshandhebels am Lenker — Ausheben der Kupplung — ist zu kontrollieren, ob die Kupplungslamellen gleichmäßig abheben. Diese Kontrolle ist für einen einwandfreien Schaltvorgang unbedingt wichtig.

Achtung!

Vergaser:

Man achte darauf, daß der Vergaser immer senkrecht sitzt. Nach dem Lösen der Klemmschraube kann der Vergaser in die richtige Lage gebracht werden. Klemmschraube gefühlsmäßig fest anziehen! Die Sondervorschrift für Vergaser beachten.

Luftfilter am Vergaser:

Straßenstaub und Schmutz sind schädlich für die Triebteile des Motors und werden durch das Luftfilter zurückgehalten. Ein verschmutztes Filter kann diesen Zweck nicht erfüllen und ist oft die Ursache erhöhten Verschleißes und Kraftstoffverbrauches. Deshalb das Luftfilter in kurzen Zeitabständen in Benzin auswaschen, trocken schwenken, in Motorenöl tauchen und abtropfen lassen.

Auspuff:

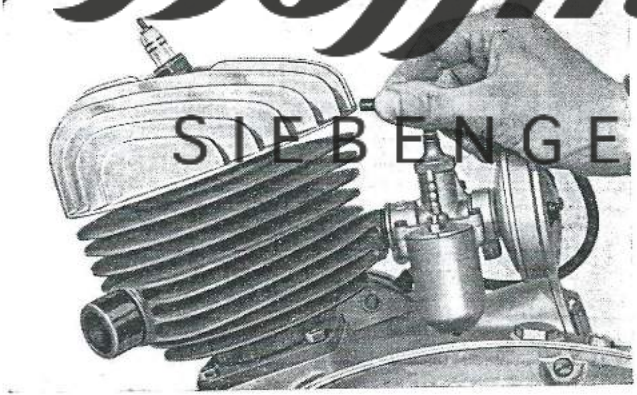
Eine Verstopfung der Auspuffanlage schadet dem Motor. Sie hat zur Folge, daß der Motor die Auspuffgase nicht schnell genug abstoßen kann. Die Stauung der Gase in dem Auspuffkanal verursacht eine Leistungsminderung, der Motor wird zu heiß und der Kraftstoffverbrauch steigt. Wenn Sie also immer einen einwandfrei arbeitenden Motor haben wollen, säubern Sie alle 5000 km den Schalldämpfereinsatz von Ölschlamm und Ölkohle. Am besten lassen Sie diese Arbeit bei einem JLO-Dienst ausführen. Dort kann dann auch eine Entkohlung der Auspuffschlitze und Kanäle am Zylinder vorgenommen werden. Diese stete Pflege und Wartung des Motors garantiert Ihnen eine ständig gleichbleibende Leistung und normalen Kraftstoffverbrauch.

Zündung:

Der Motor wird serienmäßig mit einer Bosch-Zündkerze W 225 T 1 oder mit einer Beru-Zündkerze 225/14, beide mit 0,5 mm Elektroden-Abstand, ausgerüstet. (Siehe auch Seite 5.)

Überprüfungen der Zündlichtanlage überläßt man am besten dem Noris-Dienst. Ein unsachgemäßer Eingriff kann bei den empfindlichen Teilen leicht Schaden bringen. Sondervorschrift über Zündlichtanlage beachten!

Um festzustellen, ob die Zündanlage in Ordnung ist, Kabel von der Kerze abnehmen, Regenschutzkappe demontieren und Kabel mit einem Abstand von 5 mm gegen Masse halten, den Motor durchtreten und prüfen, ob Funke regelmäßig überspringt. (Siehe Abbildung.)



Zündstörungen können auch an defektem Kabel oder Zündkerze liegen. Behebung wie unter „Motorstörungen" angegeben. Es empfiehlt sich, die Zündkerze immer mit der Hand einzuschrauben und erst, nachdem einige Gewindegänge gefaßt haben, den Steckschlüssel zu benutzen, um die Kerze vorsichtig und mit Gefühl fest anzuziehen.

Eingriffe in den Motor soll man nur von einem Fachmann vornehmen lassen. Wenden Sie sich also bei vorkommenden Störungen und in allen Fragen, die das Rad und den Motor betreffen, an eine JLO-Dienststelle oder an eine gute Fachwerkstatt.

SIEBENGEB

Motorstörungen

Bei aufmerksamem Befolgen der von uns gegebenen Hinweise dürften keine Störungen auftreten. Eventuell doch auftretende Störungen haben oft nur geringfügige Ursachen, die von einem Fachmann schnell erkannt und behoben werden können. Wenden Sie sich also möglichst an unsere JLO-Dienst-Stellen oder an eine Fachwerkstatt. Zur Behebung kleinerer Störungen geben wir Ihnen hiermit einige Hinweise:

Der Motor springt nicht an.

Ursache:	Behebung:
Brennstoffhahn zu.	Hahn öffnen.
Kein Kraftstoff im Tank.	Kraftstoff einfüllen.
Luftloch im Tankverschluß verstopft.	Tankverschluß reinigen.
Düse im Vergaser verstopft.	Düse mit einem Haar reinigen.
Kraftstoffleitung verstopft.	Leitung, Sieb am Hahn und Tank reinigen.
Vergaser verschmutzt.	Vergaser reinigen.
Zündkabel beschädigt oder lose.	Kabel erneuern bzw. befestigen.
Zündkerze verrußt oder beschädigt.	Kerze reinigen, auf richtigen Elektrodenabstand (0,5-0,7 mm) prüfen. Eventuell erneuern.
Unterbrecherkontakte verölt oder verbrannt.	Kontakte reinigen, mit Kontaktfeile glätten. Kontaktabstand (0,4-0,5 mm) prüfen und evtl. nachstellen.

Boffm
SIEBENGEB

Der Motor arbeitet unregelmäßig oder bleibt des öfteren stehen.

Ursache:	Behebung:
Kraftstoff verbraucht.	Kraftstoff nachfüllen.
Kraftstoffleitung verschmutzt.	Leitung, Hahn, Sieb und evtl. Tank reinigen.
Vergaser oder Düse verschmutzt.	Vergaser und Düse reinigen. Keinen Draht verwenden, da sonst Düse beschädigt wird.

Ursache:	Behebung:
Motor bekommt zu wenig Brennstoff.	Düsennadel eine Kerbe höher setzen. Düse zu klein, größere Düse nehmen.
Zündkerze sitzt lose.	Zündkerze festschrauben. (Kerzenring!)
Zündkerze verrußt.	Zündkerze reinigen oder auswechseln.
Zündkerzen-Isolator defekt.	Zündkerze auswechseln. Elektroden-Abstand (0,5-0,7 mm) beachten.
Zündkabel beschädigt oder lose.	Zündkabel erneuern bzw. befestigen.
Unterbrecherkontakte verölt oder verschmort.	Kontakte reinigen, mit Kontaktfeile glätten. Evtl. nachstellen.

Hoffm
SIEBENGEB

Der Motor arbeitet im 4-Takt.

Ursache:	Behebung:
Kraftstoffzufuhr zu reichlich.	Düsennadel im Vergaser eine Kerbe tiefer setzen.
Brennstoffdüse zu groß.	Kleinere Düse einsetzen.
Schwimmer defekt.	Schwimmer erneuern.
Schwimmer-Ventil oder -Nadel ausgeschlagen.	Schwimmer-Gehäusedeckel und -Nadel erneuern.
Zündkerze verölt, verrußt (oder mit zu hohem Wärmewert).	Kerze reinigen oder erneuern. Evtl. Kerze mit niedrigerem Wärmewert einsetzen. Elektroden-Abstand (0,5-0,7 mm) beachten.

Ursache:	Behebung:
Ölrückstände im Auspufftopf oder in der Auspuffltg.	Auspufftopf und Leitung gut reinigen.
Kontakte verschlissen oder verschmort.	Kontakte erneuern, Abstand genau einstellen (0,4-0,5 mm). Siehe auch Sondervorschrift für Zündlichtmaschine.
Schwimmer-Nadel im Vergaser klemmt.	Schwimmer ausbauen, Vergasergehäuse reinigen, Nadel gangbar machen.
Starterklappe am Vergaser noch auf „zu" bzw. nicht ganz offen.	Starterklappe ganz öffnen.
Luftfilter verschmutzt.	Filter in Benzin reinigen.
Brennstoffmischung nicht einwandfrei.	Das unter „Kraftstoff" auf Seite 6 Gesagte und Einfahrhinweise beachten.

Zöffm
SIEBENGEB

Der Motor zieht nicht oder läßt in der Leistung nach.

Ursache:	Behebung:
Motor noch nicht eingelaufen.	Motor vorsichtig einfahren.
Luftfilter verschmutzt.	Filter in Benzin reinigen, ausschwenken und mit Öl benetzen.
Brennstoffleitung verstopft.	Leitung, Sieb am Hahn und Tank reinigen.

Ursache:	Behebung:
Vergaser verschmutzt.	Vergaser abbauen und reinigen.
Brennstoffmangel, falsche Vergasereinstellung.	Größere Düse einsetzen. Düsennadel höher setzen. Sondervorschrift für Vergaser beachten.
Starterklappe steht auf „zu" oder ist nur teilweise geöffnet.	Starterklappe ganz öffnen.
Zündstörungen (Unterbrecher, Kondensator, Zündspule usw.)	Unterbrecherhebel und Gegenkontakt erneuern. Kompletten Apparat in einer Spezialwerkstatt (Noris-Dienst) überprüfen lassen oder ins Werk senden.
Nebenluft am Zylinderkopf, Zylinderflansch, Vergaserstutzen durch beschädigte Dichtungen oder gelockerte Schrauben.	Dichtungen erneuern. Schrauben bzw. Muttern anziehen.
Auspuffkanal-Öffnung am Zylinder mit Ölkohle zugesetzt.	Auspuffleitung abnehmen, Kolben so stellen, daß der Auspuffkanal nach innen abgeschlossen ist. Dann Ölkohle mit einem hierzu geeigneten Gegenstand entfernen. Kolben nicht beschädigen!
Auspuffleitung oder Auspufftopf verstopft.	Auspuffanlage reinigen.

Hoffm
SIE BEENGEBI

Ursache:	Behebung:
Kupplung rutscht.	Kupplung nachstellen. (Siehe auch Text unter „Einstellen der Kupplungsbetätigung", Seite 15.)
Motor zu heiß und Kolben klemmt.	Motor kalt werden lassen. Brennstoffzufuhr reichlicher stellen. Evtl. größere Düse. Brennstoffgemisch etwas ölreicher wählen. Evtl. festgebrannte Kolbenringe vorsichtig lösen oder erneuern.

hoffm

Zu hoher Brennstoffverbrauch.
(Siehe auch S. 27)

SIEBENGEB

Ursache:	Behebung:
Defekte Kraftstoffleitung, lose Anschlüsse, undichter Brennstofftank.	Leitung, Anschlüsse und Tank in Ordnung bringen.
Undichter Vergaser.	Vergaser reinigen und prüfen, defekte Teile (Schwimmer, Schwimmernadel) erneuern.
Brennstoffdüse zu groß.	Kleinere Düse einsetzen.
Vergaser-Einstellung falsch.	Normale Einstellung (s. Seite 5) Einreguliervorschrift für Vergaser beachten.
Zündkerze mit zu niedrigem Wärmewert.	Zündkerze mit nächst höherem Wärmewert nehmen.

Ursache:	Behebung:
Auspuffanlage verstopft.	Auspuffanlage von sämtlichen Ölkohlerückständen reinigen.
Defekte Dichtungen am Zylinderkopf, Zylinderflansch oder Vergaserstutzen.	Dichtungen erneuern.

Der Motor knallt oder patscht in den Vergaser.

Ursache:	Behebung:
Motor hat zuviel Spätzündung.	Zündung in einer Fachwerkstatt einstellen lassen.
Zündkerze ist leicht überbrückt.	Kerze reinigen. Elektroden-Abstand (0,5-0,7 mm) beachten.
Zündkerze mit zu niedrigem Wärmewert.	Vorgeschriebene Zündkerze einsetzen.
Brennstoffmangel.	Vergaser laut Sondervorschrift richtig einstellen. Evtl. größere Düse einsetzen.

Der Motor wird zu heiß.

Ursache:	Behebung:
Zu ölarmes Kraftstoffgemisch oder ungeeignetes Öl in der Mischung.	Das unter „Kraftstoff" Gesagte beachten.
Brennstoffdüse zu klein.	Serienmäßig vorgeschriebene Düse verwenden.
Zuviel Spätzündung.	Zündung in einer Fachwerkstatt nachstellen lassen. Vorzündung 3,5-4 mm v. o. T.
Zu schnelles Fahren in einem unteren Gang.	Rechtzeitig schalten.

Hoffm
SIEBENGEBI

Ursache:	Behebung:
Auspuffanlage verstopft.	Auspuff reinigen.
Zylinder und Zylinderkopf, besonders Kühlrippen, verschmutzt.	Zylinder und Motor reinigen.

Der Motor übertourt sich.

Ursache:	Behebung:
Kupplung rutscht.	Kupplung nachstellen. Kork-lamellen evtl. erneuern. (Das unter „Kupplung" Gesagte beachten.)

Geräusche.

Ursache:	Behebung:
Motor klingelt:	Ungenügende Klopffestigkeit des Kraftstoffgemisches. Kraftstoffgemischwechsel vornehmen. Ölkohlerückstände am Kolbenboden und im Zylinderkopf entfernen.
Klickerndes Geräusch.	Kolbenringe festgebrannt. Ringe gangbar machen oder erneuern.
Kettengeräusche.	Motorkette (von der Kurbelwelle zur Kupplung) hat sich gelängt und scheuert am Gehäuse. Kette erneuern. Endlose Kette verbauen.

hoffm
SIEBENGEB

Zu hoher Brennstoffverbrauch

Bei jedem neuen Motor wird der Vergaser mit einer Einstellung, welche für die Einlaufzeit in Frage kommt, geliefert. Während dieser Zeit soll hieran nichts verändert werden. Wird später ein zu hoher Brennstoffverbrauch beobachtet, so prüfe man, ob der Vergaser schon die nach der Einfahrzeit von uns vorgesehene Einstellung hat (siehe Techn. Daten — Klammerzahlen). Evtl. Änderung durchführen. Weiter ist zu prüfen, ob der Brennstoff etwa an irgendeiner Stelle ungenutzt verlorengeht. Es sind die Austrittöffnung am Tank, die Brennstoffleitung, die Anschlüsse am Tank und der Vergaser selbst auf Dichtigkeit zu kontrollieren. Vielleicht ist auch gelegentlich einer Vergaserreinigung die Düse nicht wieder ganz fest eingeschraubt und vergessen worden, die Düsenstockdichtung unterzulegen. Verstopfungen in der Auspuffanlage bzw. in den Auspuffkanälen und die dadurch hervorgerufene Überhitzung des Motors können einen höheren Brennstoffverbrauch zur Folge haben. Auspuffanlage, wie beschrieben, reinigen. Düsengröße kontrollieren. Düse evtl. gegen eine neue auswechseln, da die Düsenöffnung vielleicht durch unsachgemäße Reinigung größer geworden ist, als an Hand der Düsen-Nummer erkenntlich. Düsennadel und Nadeldüse auf Verschleiß prüfen. Evtl. durch neue Teile ersetzen.

Die Verwendung eines guten Markenbrennstoffes, vermischt mit einem guten Marken-Motorenöl, ist eine wichtige Voraussetzung für einen normalen Verbrauch.

Ein zu hoher Brennstoffverbrauch kann auch seine Ursache in undichten Zylinderkopfdichtungen haben (falsche Luft) oder durch Verwendung einer falschen Zündkerze entstehen (zu niedriger Glühwert). Oft sind schwerdrehende Räder und ein zu niedriger Reifendruck die Ursache eines zu hohen Verbrauches.

JLO-Austausch-Motoren.

Unsere Ersatzteil-Auslieferungslager und JLO-Dienststellen haben JLO-Austausch-Motoren am Lager.
Näheres auf Anfrage.

Ersatzteil-Bestellung.

Wegen Beschaffung von Original-JLO-Ersatzteilen wenden Sie sich bitte an unsere JLO-Ersatzteil-Auslieferungslager oder JLO-Dienststellen.

Anschriftenverzeichnis bitte anfordern.

SIEBENGEBI

Original-JLO-Ersatzteile

bieten Ihnen die erforderliche Sicherheit und geben Ihnen die Gewähr für ein einwandfreies Funktionieren des Motors.

Anspruch auf Garantie besteht nur bei Verwendung von Original-JLO-Ersatzteilen.

Bei Anforderung von Ersatzteilen stets die vollständige Fabrikations-Nummer des Motors, die gewünschte Stückzahl und die Bestellnummer unserer Ersatzteil-Listen angeben.

JLO-Dienst-Stellen.

Dort, wo Sie das Schild

sehen, werden Sie fachmännisch von im Werk ausgebildeten Fachkräften bedient und beraten. Ersatzteile, Austauschteile und Austausch-Motoren erhalten Sie dort ab Lager.