

Betriebsanleitung
für das **Triumph-Motorrad**
B 125



TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.-G.



Betriebsanleitung

für das Modell B 125

Bitte beachten Sie:

Ihre Triumph-Drehschieber-Einkolbenmaschine ist neu und kann daher erst nach einer planmäßigen Einfahrzeit das leisten, was man von ihr verlangt. Halten Sie sich also in Ihrem eigenen Interesse an die folgende Anweisung:

Fahren Sie die Maschine die ersten 1000 km ohne Sozius. Verwenden Sie für die Frischölschmierung des Motors unbedingt ein Hochleistungsöl, wie beispielsweise:

SHELL AUTOÖL 3 X (im Winter)

SHELL AUTOÖL 4 X (im Sommer)

und denken Sie nie, daß es auf die richtige Qualität nicht so genau ankäme. In langen Versuchsreihen sind die brauchbaren Öle von uns ausgesucht worden.

Halten Sie sich gewissenhaft an folgenden

Einfahrplan:

Fahrstrecke	3. Gang	2. Gang	1. Gang
	nicht über	nicht über	nicht über
bis 1000 km	50/20/15	35	15

Auch bei den nächsten 1000 Fahrkilometern, die Sie schon mit Sozius fahren können, sollten Sie nicht über die im Einfahrplan angegebenen Geschwindigkeiten hinausgehen und im 3. Gang nicht unter 40 km/h heruntergehen.

Machen Sie sich mit dem ganzen Inhalt dieses Handbuches vertraut, ehe Sie beginnen, Ihre Maschine zu fahren. Wir haben im Handbuch nur das zusammengetragen, was Sie unbedingt wissen und befolgen müssen, wenn Sie — was ja auch unser Wunsch ist! — an Ihrer neuen Maschine eine ungetrübte Freude haben wollen.

INHALTS - VERZEICHNIS

	Seite
Motor (Drehzahl, Übersetzung, Getriebe)	3
Einfahren	4
Tanken	5
Schmierer	5
Allgemeine Fähranleitung	7
Kraftstoffverbrauch	9
Die übliche Pflege	10
Schmiertabelle	10
Schmierung (Bild 8)	11
Entfernen von Rückständen	12
Luftfilter	12
Bremsen	12
Ketten (Pflege und Nachstellung)	13
Kupplung	15
Lenkung	16
Vergaser	17
Zündung (Zündzeitpunkt)	17
Batterie	17
Störungsplan	18
Fehlerhaftes Verhalten während der Fahrt	20
Reifenmontage	21
Winke für den Reparateur	24
Technische Daten	26



Es gibt Sonder-Anleitungen für:
Vergaser, Lichtanlage und Batterie

Ein paar technische Dinge, die Sie wissen müssen.

Wir wollen Sie nicht allzusehr mit technischem Wissen belasten und vor allem sollen Sie nicht mehr an der Maschine ab- und anschrauben, als unbedingt notwendig ist. Wir werden Ihnen über die Arbeitsweise und die Aufgaben von Motor, Getriebe und Kupplung nur so viel erzählen, wie Sie zur richtigen Behandlung Ihrer Maschine wissen müssen.

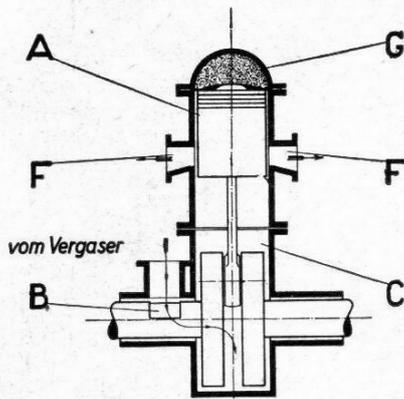


Abb. 1

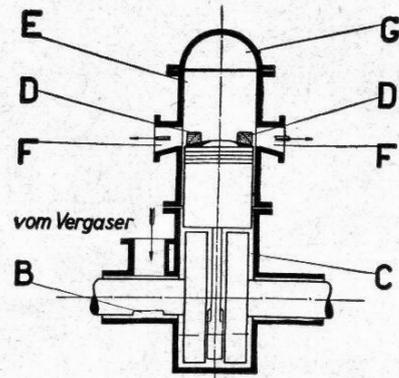


Abb. 2

Als Energiequelle dient ein Gemisch von flüssigem Kraftstoff und Luft, das im Vergaser hergestellt und dem Motor zugeführt wird. Im Motor wird die chemische Energie des Kraftstoffs in mechanische Arbeit umgewandelt. Die B 125-Maschine ist mit einem Einkolben-Drehschieber-Zweitaktmotor ausgestattet, dessen Wirkungsweise aus den schematischen Abb. 1 u. 2 hervorgeht. Zur Steuerung des Gas-eintrittes in den Zylinder dient der Kolben. In der Aufwärtsbewegung saugt der Kolben über die als Drehschieber ausgebildete Pleuellagerstange das Kraftstoffluftgemisch, das sich bei Durchströmung des Vergasers bildet, in das Pleuellagergehäuse (Abb. 3). Von dort gelangt es durch die Überströmkanäle in den Verbrennungsraum.

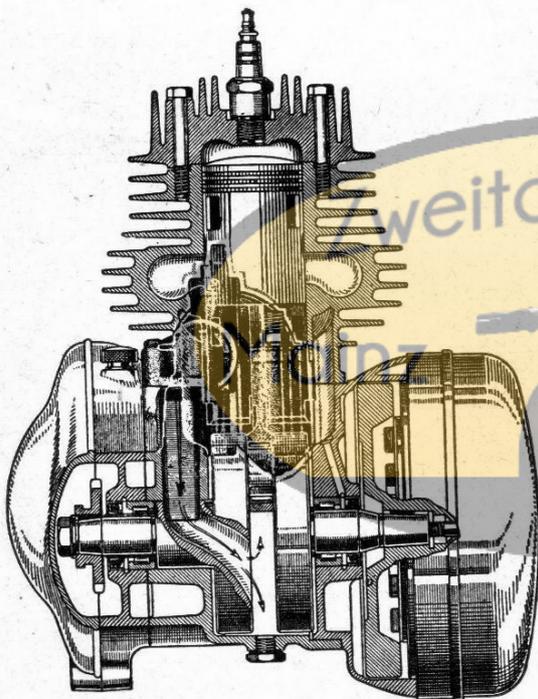


Abb. 3

Die Arbeitsweise ist, genauer gesagt, folgende:

Der sich aufwärts bewegende Pleuellager (A) erzeugt im Pleuellagergehäuse einen Unterdruck, der beim Öffnen des Drehschiebers B das Einströmen der unter Atmosphärendruck stehenden Außenluft bewirkt. Auf ihrem Weg in das Pleuellagergehäuse C reißt die Luft den aus dem Düsenstock des Vergasers aus-

tretenden Kraftstoff mit und vereinigt sich mit diesem zu einem brennbaren Kraftstoffluftgemisch. Der Anfang und das Ende dieses Gaseinlasses in das

Kurbelgehäuse können (im Gegensatz zu einem kolbengesteuerten Gaseinlaß, wo Anfang und Ende symmetrisch zur oberen Kolbentotlage liegen) wegen des erwähnten Drehschiebers so gelegt werden, daß das Optimum des Liefergrades der Kurbelgehäusepumpe erreicht wird.

Beim Niedergang des Kolbens wird das Gemisch im Kurbelgehäuse verdichtet und durch die in der Zylinderbohrung angeordneten Überströmkanäle D nach oben geführt. Wenn nun der Kolben (Abb. 2) die Fenster der Überströmkanäle freigegeben hat, so strömen die Frischgase in den Zylinder E, die von der vorausgegangenen Verbrennung noch im Zylinder lagernden Restgase vor sich hertreibend, so daß letztere durch den Auspuffkanal F entweichen. Der hochgehende Kolben schließt den Überström- und Auslaßkanal und verdichtet das Gemisch im Verdichtungsraum G, während gleichzeitig unterhalb des Kolbens frisches Gemisch angesaugt wird (Abb. 1).

Kurz vor Erreichung des höchsten Kolbenstandes wird das Gemisch durch einen Funken entzündet, der zwischen den Elektroden der Zündkerze überspringt. Der Kolben wird von dem entzündeten Gas nach unten getrieben und öffnet zunächst den Auslaßkanal, aus dem die unter hoher Spannung stehenden Verbrennungsgase entweichen. Kurz darauf wird auch der Überströmkanal frei und das Spiel beginnt von neuem.

Drehzahl, Übersetzung, Getriebe.

Unter sonst gleichen Verhältnissen wird die Leistung des Motors um so höher sein, je mehr er Umdrehungen macht. Die Leistung ist also abhängig von der Drehzahl, der Leistungsbedarf zur Überwindung des Fahrwiderstandes dagegen von der Fahrgeschwindigkeit. Die Fahrgeschwindigkeit ergibt sich aus der Drehzahl des Motors und der angewandten Übersetzung. Unter Übersetzung versteht man das Verhältnis der Hinterraddrehzahl zur Drehzahl des Motors. Die Möglichkeit zur augenblicklichen Änderung der Übersetzung, die beim Anfahren, bei plötzlich wachsendem Fahrwiderstand (etwa bei einer Steigung) oder in tiefem Sand notwendig wird, bietet das Getriebe, welches einen Räderkasten darstellt, durch den man drei verschiedene Übersetzungen zwischen Motor und Hinterrad herstellen kann. Um den Übergang aus einer Übersetzung auf die andere, das Umschalten von einem Gang auf den anderen und um das Anfahren aus dem Stand stoßfrei zu ermöglichen, ist zwischen Motor und Getriebe eine Kupplung eingeschaltet. Man gefährdet die Kraftübertragung, wenn man schaltet ohne zu kuppeln! Das Modell B 125 ist mit Fußschaltung ausgestattet.

Tausend Worte Fahrkunde.

Die wenigen Handgriffe zur Bedienung der Maschine erklärt unser Vertreter. Wir wollen Ihnen hier nur ein paar Winke auf Ihre Fahrten mitgeben, Ihnen und der Maschine zum Nutzen.

Achtung — Einfahren.

Auch bei sorgfältigster Herstellung sind die Gleitflächen einer neuen Maschine nicht so glatt, daß sie sofort mit voller Leistung beansprucht werden können. Der Kolben, die Lager und das Getriebe müssen sich erst langsam einlaufen. **Die Lebensdauer einer Maschine hängt von der sachgemäßen Behandlung während der ersten 2000 km ab.**

Vergessen Sie daher nicht, daß sich Ihre Maschine auch bei den zweiten 1000 km noch im Einlaufstadium befindet. Lassen Sie sich nie auf kleine Straßenrennen ein; Ihr Motor könnte leicht größeren Schaden nehmen und die bis hierher aufgewendete Geduld wäre umsonst.

Unser Vertreter wird Ihnen empfehlen, nach 2000 km den Zylinder abheben zu lassen, um die Kanäle, den Zylinderkopf und den Kolbenboden von Ölkohle zu reinigen und die eventl. festgeklebten Kolbenringe freizulegen. Lassen Sie den Vertreter diese Arbeit ausführen und scheuen Sie die geringen Kosten (rd. RM 2.50) nicht, denn bei dem Abheben des Zylinders werden auch evtl. vorhandene Druckstellen am Kolben beseitigt, die später zum Klemmen des Kolbens führen könnten.

Ändern Sie nach 2000 km Einfahrstrecke die Öl-Benzinmischung von 1 : 20 auf 1 : 25. Fahren Sie auch jetzt noch vorsichtig und beanspruchen Sie den Motor zunächst immer nur kurze Zeit auf volle Leistung.

Sie tanken ...

im eigenen Interesse nur Markenkraftstoffe, denn der etwas höhere Preis macht sich bezahlt! Für die Einfahrzeit und auch darnach empfehlen wir die Verwendung von Benzin-Benzol-Gemischen, wie z. B. SHELL Dynamin. Befolgen Sie beim Tanken diese kleinen Ratschläge:

1. Rauchen Sie nicht und leuchten Sie nicht mit einem offenen Licht in den Tank.
2. Stellen Sie den Motor wegen der Funkengefahr ab.
3. Decken Sie die Einfüllöffnung ab, wenn es regnet oder staubt.
4. Mischen Sie während der Einfahrzeit 1 : 20, im Normalbetrieb 1 : 25. Fahren Sie nie eine andere Mischung.
5. Mischen Sie stets in einem besonderen Gefäß und achten Sie darauf, daß das Mischgefäß sauber ist. Nach längerem Stillstand müssen Sie die Maschine etwas hin- und herschütteln, damit sich das unten befindliche schwere Öl wieder löst.

Sie schmieren ...

den Motor durch Mischen des Kraftstoffes mit Markenölen. Wir empfehlen Qualitätsöle wie beispielsweise:

SHELL AUTOÖL 3 X (im Winter)

SHELL AUTOÖL 4 X (im Sommer)

Die Anleitung über die Schmierung der übrigen Maschinenteile finden Sie im Absatz: „Die übliche Pflege“.

Wie es das Gesetz verlangt:

Prüfen Sie vor jeder Fahrt....

1. ob die wichtigen Muttern an Lenkung, Laufrädern, Motor und Getriebe fest angezogen sind,
2. ob beide Bremsen richtig ziehen,
3. ob die Bedienungshebel leicht beweglich sind,
4. ob die Bereifung in Ordnung ist,
5. ob die Licht- und Signalanlage in Ordnung ist (Schlußlampe) und
6. ob Tank und Kraftstoffleitung dicht sind (Brandgefahr).

Die genaue Durchführung dieser Kontrolle ist wichtig, weil Sie bei einem Unfall für die Auswirkung nachweisbarer Fehler oder Mängel verantwortlich gemacht werden. Die Kontrolle wird wesentlich vereinfacht, wenn Sie die Maschine nach unseren nachstehenden Richtlinien regelmäßig sorgfältig pflegen.

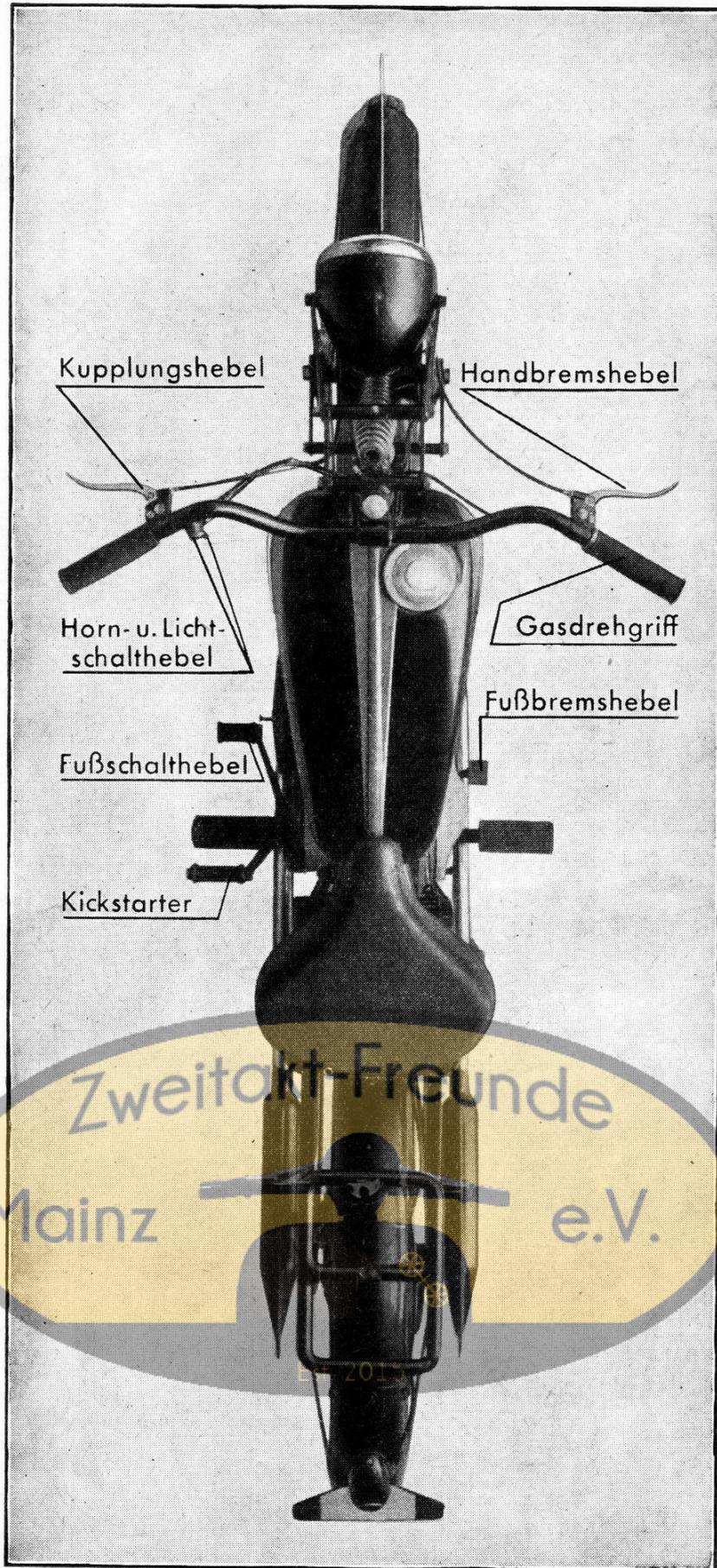


Abb. 4

Vor dem Start ...

Kraftstoffhahn öffnen. Die nachstehende Abb. 5 zeigt die 3 Stellungen des Kraftstoffhahnes. Der Hahn sperrt die Zufuhr des Kraftstoffes zum Vergaser ab, wenn der Flügel in waagrechter Stellung nach rechts auf „zu“ steht. Bei senkrechter Stellung des Flügels nach unten ist der Hahn normal geöffnet; bei dieser Stellung bleibt als Reserve ca. 1 Liter Kraftstoff im Tank. Will man diese Reserve entnehmen, so muß man den Flügel um 90 Grad nach links, also wiederum in die Waagrechte, auf „Res.“ drehen.

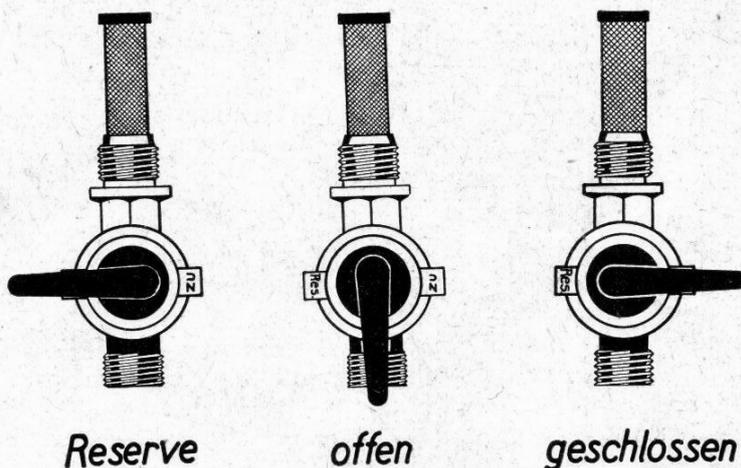


Abb. 5

... und nun fahren Sie!

Die wenigen Handgriffe (Abb. 4) werden bald sitzen! Aber Sie sollen nicht nur sicher fahren können, sondern die Maschine auch gut beherrschen. Wir geben Ihnen ein paar Winke, welche die unbedingt notwendige Erreichung der vollen Beherrschung fördern sollen und die der Anfänger nur allzuleicht vergißt:

Beim Start ...

- mit kaltem Motor — die Starterklappe (Abb. 11) ganz schließen und Vergaser überlaufen lassen,
- mit warmem Motor — die Starterklappe ganz aufmachen; nicht tippen, weil der Motor sonst ersäuft,
- mit kaltem Motor — erst ohne Zündung durchtreten,
- mit warmem Motor — Zündung sofort einschalten,
- mit kaltem Motor — Motor langsam auf Touren kommen lassen.

Sie schalten ...

vorwärts, also vom 1. in den 2., vom 2. in den 3. Gang: Gas wegnehmen — auskuppeln — 1 Sekunde warten — umschalten — einkuppeln — Gas geben — und **zurück** so:

Gas halb wegnehmen — auskuppeln und schnell umschalten — einkuppeln — Gas geben.

Beim Starten und Schalten einer Maschine mit Triumph-Fußschaltung gehen Sie folgendermaßen vor (Abb. 6):

1. Zündungsschlüssel einführen (rote Kontrollampe leuchtet).
2. Motor anwerfen.
3. Kupplung ziehen.
4. Mit der Fußspitze den Fußschalthebel durch Wippen mit dem Fuß auf der Fußraste nach **unten** drücken (1. Gang).
5. Kupplungshebel langsam loslassen und ebenfalls langsam Gas geben.
6. Maschine fährt: Kupplung erneut ziehen, gleichzeitig etwas Gas wegnehmen und mit der Fußspitze den Fußschalthebel leicht nach **oben** ziehen (2. Gang).
7. Das gleiche wiederholen (3. Gang).
8. Beim Zurückschalten vom 3. in den 2. Gang unter entsprechender Betätigung des Kupplungshebels und des Gasdrehgriffes den Fußschalthebel mit der Fußspitze jeweils **niederdrücken**.
9. **Nur** vor dem Zurückschalten vom 2. auf den 1. Gang oder vom 2. Gang in den Leerlauf, die an der Starterhebelnabe befindliche Schalthülse seitlich mit der Ferse verschieben und dann wie unter 8. verfahren.

Sie brauchen das Vorwärtsschalten beim Anfahren häufiger, weil Sie ja beim Anhalten vom 3. Gang meist auf den Leerlauf zurückschalten. Wenn Sie aber hohe Durchschnitte erreichen wollen, oder wenn Sie nach scharfen Kurven die volle Beschleunigung Ihrer Maschine ausnutzen wollen, und wenn Sie



Abb. 6

einen Berg ...

hinauffahren wollen, so müssen Sie zurückschalten können. Wenn Sie dabei mit dem Umschalten nicht schnell genug sind, so verliert die Maschine ihren Schwung und zieht im nächstniederen Gang nicht mehr durch. Bevor Sie ins Gebirge fahren, üben Sie das Zurückschalten in der Ebene so lange, bis Sie es beherrschen! Der gute Fahrer schaltet viel. **Es ist durchaus verkehrt,**

die Kupplung im großen Gang am Berg rutschen zu lassen; genau so wie es verkehrt ist, den Motor im niederen Gang unnötig lange auf hohen Touren zu lassen, weil ihm dabei der kühlende Fahrwind fehlt. Merken Sie sich als Anhalt:

Im dritten Gang nicht unter 30; im zweiten nicht unter 20 km/h fahren!

... und das Gas!

Sie drehen den Gasdrehgriff nach links, wenn Sie schneller fahren wollen, und nach rechts, wenn Sie das Tempo herabmindern wollen. Wenn Sie zügig Gas geben, so beschleunigt der Motor besser als wenn Sie den Gasdrehgriff schnell aufreißen.

Sie bremsen ...

wahrscheinlich im Anfang zuviel mit der Hinterradbremse, weil Sie befürchten, das Vorderrad rutsche Ihnen weg. Sie bremsen am besten mit beiden Bremsen gleichzeitig und im weiteren Verlauf der Bremsung stärker mit der Vorderadbremse. Das Vorderrad kann wesentlich höhere Bremskräfte übertragen, weil sich das Gewicht der Maschine beim Bremsen naturgemäß auf das Vorderrad verlagert. Nur auf schmierigen Straßen, auf nassem Asphalt oder auf Eis ist die Handbremse mit Vorsicht zu bedienen. Müssen Sie bei hohem Tempo scharf bremsen, so empfiehlt es sich, Gas wegzunehmen und den eingekuppelten Motor mit zur Bremsung heranzuziehen. Bremsen Sie aber, um anzuhalten, oder bei niedriger Geschwindigkeit, so empfiehlt es sich, auszukuppeln, weil sonst der ruckende Motor ungünstig auf die Lenkung des Fahrzeuges einwirkt.

Achtung — Kurve.

Sie müssen nicht gleich ein Rennfahrer sein wollen. Merken Sie sich als goldene Regeln:

Niemals in der Kurve, sondern schon immer vor der Kurve bremsen!

Niemals Linkskurven schneiden, also bei Linkskurven nicht innen fahren!

Kraftstoffverbrauch.

Zur Frage des Kraftstoffverbrauches ist das Studium der nachstehenden Kurve (Abb. 7) aufschlußreich. Diese Kurve gibt schematisch an, wie der Kraftstoffverbrauch von der Fahrgeschwindigkeit abhängig ist.

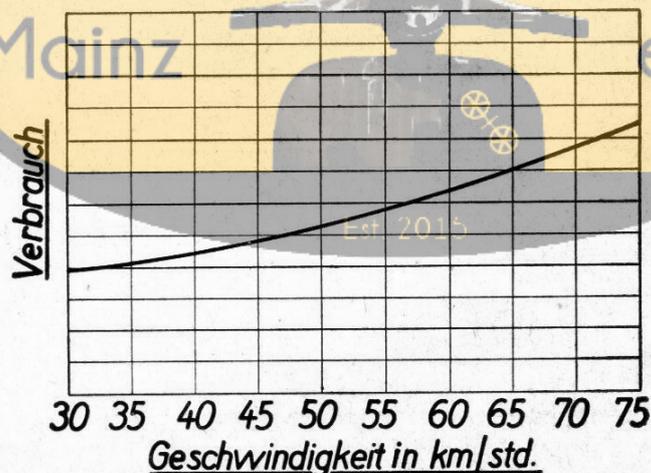


Abb. 7

Es zeigt sich, daß bei 50 km/h nur 30% mehr Kraftstoff gebraucht wird als bei 30 km/h, während das Mehr bei 70 km/h schon 65% beträgt gegenüber dem Verbrauch bei 40 km/h. Das heißt: Man kann bis 50 km/h sehr wirtschaftlich fahren! Es ist klar, daß bei Fahrten im Stadtbereich oder im Gebirge höhere Verbrauchsziffern herauskommen. In der Stadt wegen des häufigen Haltens mit Leerlaufzeiten und der Benutzung kleiner Gänge beim Anfahren; im Gebirge ebenfalls wegen der notwendigen Benutzung der kleinen Gänge, wobei der Motor, auf die gleiche Wegstrecke bezogen, fast die doppelte Drehzahl macht, also die doppelte Menge Kraftstoff braucht.

Die übliche Pflege.

Sie reinigen ...

den Motor, das Getriebe und alle blanken Teile mit Benzin. Ein sauberer Zylinder sieht nicht nur gut aus, sondern er wird auch besser gekühlt. Achten Sie darauf, daß kein Waschbenzin auf die lackierten Stellen des Motorrades kommt oder verwenden Sie „IMI“.

Lackierte Stellen sind zuerst mit lauwarmem Wasser abzuwaschen und dann mit einem Spezial-Lackpflegemittel zu polieren.

Sie schmieren ...

die einzelnen Schmierstellen (Abb. 8) Ihrer Maschine zweckmäßigerweise nur mit Qualitäts-Ölen bzw. -Fetten. Die nachstehende Tabelle gibt Beispiele:

Schmierstelle Nr.	Schmierung nach je	Schmierstelle	Anzahl der Schmierstellen	Schmiermittel Art und Menge Bemerkungen
1 (Zeichen ○)	500 km	Lagerung der Vordergabel	5	SHELL Hochdruckschmierfett Rot (Shell High Pressure Grease)
		Lagerung der Fußbremse	1 lks. u. re.	Einige Tropfen SHELL AUTO-OEL X (Single Shell)
2 (Zeichen □)	500 km	Hinterradkette		SHELL Kettenfett Siehe Seite 14 in der Anleitung
3 (Zeichen +)	1000 km	Schaltheule und Bremsgestänge	3	Einige Tropfen SHELL AUTO-OEL X (Single Shell) Brems- und Kupplungszug mit der ölfüllten Schmierpresse (2-3 Pumpenstöße) abschmieren Einige Tropfen SHELL AUTO-OEL X (Single Shell)
		Betätigungshebel am Lenker	2	
		Bowdenzüge	2	
		Sattelgelenk	1	
		Hinterradbremshel Vorderradbremshel	1 1	
4 (Zeichen Δ)	1000 km	Getriebe- und Kettenkasten	je 1	SHELL Getriebeöl HDL (Shell EP Spirax Light) (nur bis zur Kerbe auffüllen). Getriebekasten halbjährlich entleeren, mit Spülöl gründlich reinigen und darnach SHELL Getriebeöl HDL auffüllen (ca. 275 ccm) SHELL AUTOOEL X (Single Shell) Siehe Noris-Broschüre
		Abstellstützen	je 1	
		Dynamo-Noris	1	
5 (Zeichen ●)	5000 km	Vorderrad- und Hinterradnabe Tachoantrieb Lenkungslager	je 1 1 1	SHELL Hochdruckschmierfett Rot (Shell High Pressure Grease) (5 Pumpenstöße)

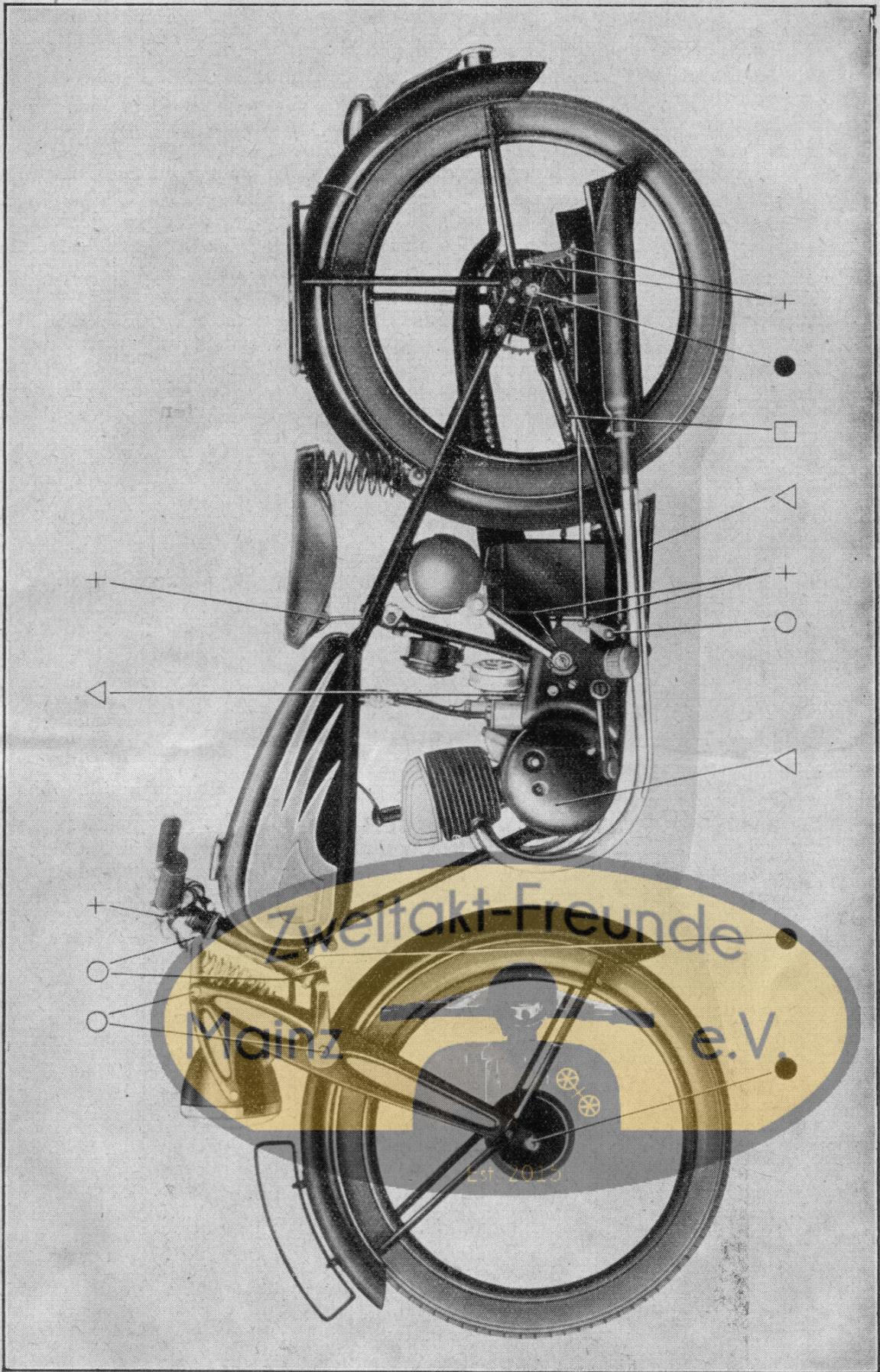


Abb. 8

Sie entfernen die Rückstände:

Bei Zweitaktmaschinen läßt es sich nicht vermeiden, daß sich nach einiger Zeit Rückstände im Verbrennungsraum und in den Kanälen bilden, welche die Leistung ungünstig beeinflussen und darum entfernt werden müssen. Beobachten Sie also nach längerer Betriebszeit einen Leistungsnachlaß oder ein nicht gewöhnliches Warmwerden der Maschine, so bauen Sie die Auspuffrohre ab, um festzustellen, ob an den Rändern der Auslaßkanäle Ölkohle sitzt. Sie können diese Ölkohle gegebenenfalls leicht mit einem Schaber abkratzen und durch kräftiges Durchtreten des Motors aus dem Zylinder herausblasen. Schütten Sie etwas Trichloräthylen in die Auspuffrohre und lassen die Auspuffrohre damit über Nacht stehen, damit sich noch vorhandene Ölkohle löst und am anderen Morgen durch Klopfen entfernt werden kann. Sind die Schlitze stark verkockt, so empfiehlt es sich den Zylinderkopf abzunehmen, um auch den Kolbenboden und den Verbrennungsraum von Rückständen säubern zu können. Der Zylinderkopf läßt sich nach dem Lösen der Befestigungsschrauben leicht abnehmen. Achten Sie aber darauf, daß Sie beim Reinigen die Dichtungsflächen nicht beschädigen.

Der Luftfilter.

Auch der Luftfilter muß des öfteren gereinigt werden. Dies geschieht in einfacher Weise dadurch, daß Sie den vom Vergaser abgenommenen Luftfilter, mit offener Starterklappe, in Waschbenzin spülen. Nach dem Reinigen ölen Sie die Filteroberfläche mit Motorenöl wieder ein.

Die Bremsen.

Einstellen der Bremsen:

Nach längerer Betriebszeit wird meist eine Nachstellung der Hinterradbremse erforderlich sein. Die Bremse ist so einzustellen, daß sich der Fußbremshebel etwa 1 cm durchtreten läßt, ohne daß die Bremse angreift. Zum Nachstellen der Hinterradbremse müssen Sie die Sicherungsfeder entfernen, den Bolzen



Abb. 9

herausziehen und das Führungsstück so lange nach rechts drehen, bis die Bremse nachgestellt ist. Hierauf sichern Sie den Bolzen wieder mit der Sicherungsfeder (Abb. 9). Zum Nachstellen der Vorderradbremse schrauben Sie die Bowdenzug-Anschlagschraube weiter heraus (Abb. 10). Auch hierbei müssen Sie darauf sehen, daß der Handhebel sich ein wenig bewegen läßt, ohne daß die Bremsbacken angreifen. Andererseits muß natürlich der Hebelweg ausreichen, um eine kräftige Bremsung sicherzustellen. Ist nach geraumer Zeit eine zufriedenstellende Bremswirkung durch Nachstellen nicht mehr erzielbar, so müssen die Bremsbacken mit einem neuen Belag versehen werden. Diese Arbeit kann unser Vertreter in kurzer Zeit vornehmen.

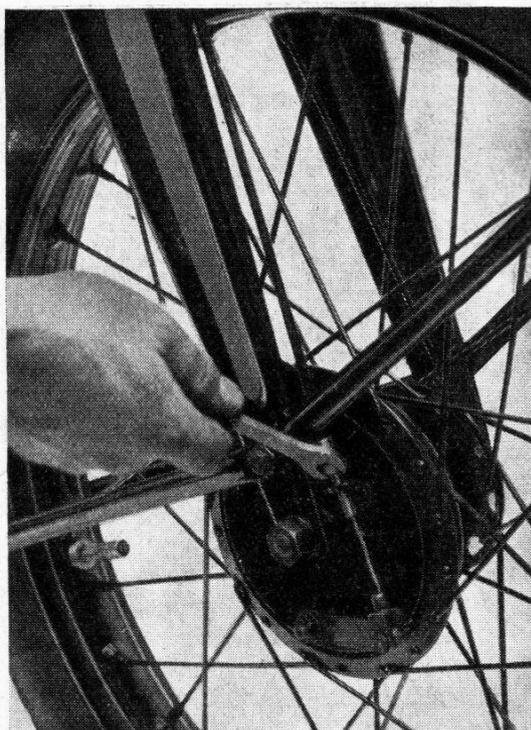


Abb. 10

Die Ketten.

a) Nachfüllen des Öles im Kettenkasten und im Getriebe:

Bei der im Ölbad laufenden, endlosen Motor-Getriebe-Kette ist darauf zu achten, daß der vorgeschriebene Ölstand durch Nachfüllen von Frischöl nach einer Fahrstrecke von je 1000 km eingehalten wird. Zum Zwecke der Nachfüllung stellen Sie die Maschine auf die rechte Abstellstütze, schrauben den Meßstab am Kettenkasten sowie Getriebe heraus und füllen so viel Öl durch jede der Einfüllöffnungen nach, bis der richtige Ölstand (Kerbe am Kontrollstab) erreicht ist (Abb. 11 u. 6).

b) Erneuerung des Öles im Getriebe:

Soll das Öl im Getriebe erneuert werden (alle 5000 km), so wird das Öleinfüll-Loch geöffnet und die Ölablaßschraube in der unteren Wand entfernt. Nach dem Abfließen des alten Öles spült man den Getrieberaum mit Spülöl aus. Hernach wird die Ölablaßschraube wieder eingesetzt und etwa 275 ccm Frischöl, wie oben beschrieben, eingefüllt. Vergessen Sie nicht, das Einfüll-Loch wieder fest zu verschließen, wenn Sie noch an dem Meßstab den Ölstand kontrolliert haben.

Zu verwenden sind: **im Sommer** } Qualitätsöle wie z. B. SHELL Getriebeöl
im Winter } HDL (Shell EP Spirax Light)

Die Vorderkette, eine endlos genietete Rollenkette, lassen Sie am besten von unserem Vertreter von Zeit zu Zeit nachsehen. Bei großem Durchhang, nach 20 000 km etwa, muß sie gegen eine neue ausgewechselt werden.

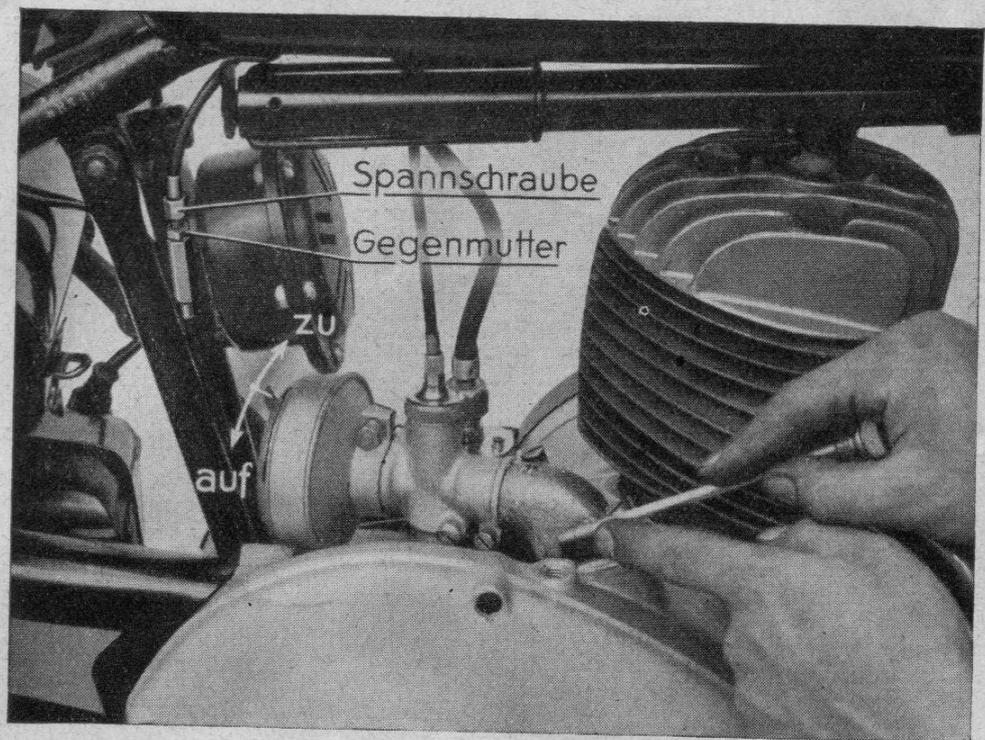


Abb. 11

c) Pflege der Hinterradkette:

Nach je 500 km Fahrstrecke muß die Kette eingefettet und nach 2000 km wie folgt behandelt werden: Nach Lösen der Sicherungsfeder am Kettenschloß und Entfernung des Verschußgliedes wird die Kette abgenommen. Nach sorgfältiger Reinigung in Waschbenzin mit einer Stahlbürste legt man sie in heißes Fett, wie SHELL Kettenfett und läßt sie dort erkalten. Vor dem Auflegen der Kette ist alles überflüssige Fett zu entfernen.



Abb. 12

d) Nachspannen der Kette:

Es sei vorweggenommen, daß die Kette vom Motor zum Getriebe nicht nachstellbar ist. Um die Kette vom Getriebe zum Hinterrad nachzustellen, lösen Sie zuerst die beiden Achsmuttern und die Gegenmutter der Kettenspannschrauben (Abb. 12). Durch Rechtsdrehen der Spannschrauben stellen Sie gleichmäßig so lange nach,

bis Sie die Kette in der Mitte nur noch 10 mm nach oben und 10 mm nach unten mit dem Finger bewegen können (Abb. 13). Achten Sie bitte darauf, daß die Kette richtig läuft und **ziehen Sie die Muttern alsdann wieder fest an**; zuerst die beiden Achsmuttern und dann die Gegenmutter der Spannschrauben. Nach dem Festziehen prüfen Sie noch einmal den Lauf der Kette, denn durch das Festziehen kann sich die Stellung des Rades wieder etwas verändert haben.

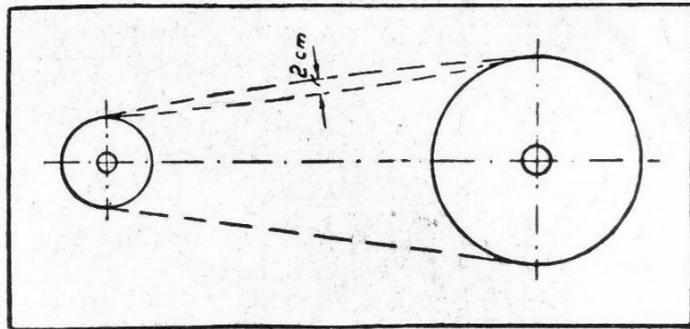


Abb. 13

Die Kupplung.

Nach längerer Betriebszeit nutzt sich der Druckstift der Kupplung allmählich ab, bis sich schließlich die Kupplung nicht mehr ganz ausheben läßt. Sie merken das schon vorher an dem reichlichen Spiel des Kupplungshebels. Zwei Möglichkeiten gibt es, dieses Spiel zu beheben:

1. Durch **Linksdrehen** der Bowdenzugspannschraube, wobei vorher die Gegenmutter gelöst werden muß (Abb. 11).
2. Durch **Rechtsdrehen** der im Kupplungshebel sitzenden Druckschraube, wobei ebenfalls die Gegenmutter vorher gelöst werden muß (Abb. 14).

In beiden Fällen muß die Gegenmutter wieder festgezogen werden.

Außerordentlich wichtig ist es, darauf zu achten, daß die zum Kupplungshebel gehörende Sechskantmutter im Lochausschnitt des Kickstarterdeckels genügend Luft hat (Abb. 6).

Wie es nicht sein darf, zeigt Ihnen die Abb. 6. In dem dort gezeigten Falle würde die Kupplung rutschen. Dem Kupplungshebel muß durch **Linksdrehen** der Druckschraube (Abb. 14) so viel Luft gegeben werden, daß zwischen der Sechskantmutter und der in Abb. 6 gezeigten Anlagestelle 2–3 mm Luft vorhanden ist. Sollte dabei wieder zu viel Spiel im Bowdenzug entstehen, so ist dieses durch Nachstellen der Bowdenzugschraube – wie unter 1. beschrieben – so zu regulieren, daß zwischen Druckstift und Druckschraube ein Spiel von etwa 0,5 mm vorhanden ist.



Abb. 14

Sind Sie mit der Fahreigenschaft Ihrer Maschine zufrieden ?

Sie sollen sich auf Ihrer Maschine völlig sicher fühlen. Wir verwenden für unsere Maschinen lange, weiche Druckfedern, die eine gute Federung sicherstellen. Aber der Ausschlag der Federn muß durch Dämpfer begrenzt sein

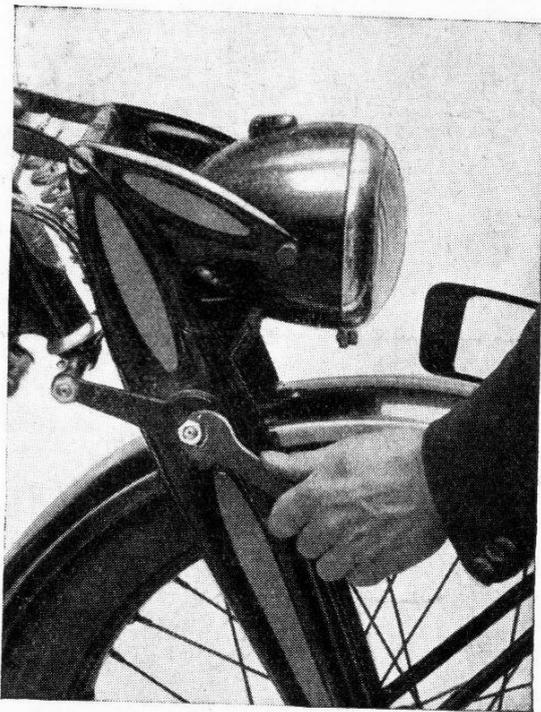


Abb. 15

Ist Ihnen die Federung zu weich, schlägt die Feder bei harten Stößen also durch, so haben die Dämpfer in ihrer Wirkung nachgelassen und müssen nachgestellt werden. Sie lösen zu diesem Zweck die vor dem unteren Schwinghebel rechts sitzende Kontermutter und stellen durch Rechtsdrehen der Achse die Dämpfung nach. Dann ziehen Sie die Kontermutter wieder fest (Abb. 15). Macht sich eine gewisse Unsicherheit in der Lenkung bemerkbar, so prüfen Sie die Schwinghebel auf seitliches Spiel. Lösen Sie auf der rechten Seite die Muttern (Abb. 15) der Schwinghebelbolzen und stellen Sie auf der Gegenseite die Achse durch Rechtsdrehen am Sechskant nach. **Nach dem Einstellen werden die Kontermuttern wieder fest angezogen.** Beim Anziehen muß man die Achse selbst festhalten, damit keine nachträgliche Verstellung eintritt. Die Schwinghebellager müssen spielfrei sein, dürfen aber nicht klemmen.

Eine Unsicherheit in der Lenkung kann auch durch Spiel in den Lagerschalen entstehen. Um die Maschine nach dieser Richtung zu prüfen, stellen Sie sich breitbeinig über das Vorderrad und heben die Maschine (am besten am Lenker) kurz hoch. Macht sich dabei ein geringes Spiel in den Lagern bemerkbar, so müssen Sie nachstellen. Sie lösen zu diesem Zweck die seitliche Klemmschraube am Lenkungskopf und ziehen dann die Mutter der Lenksäule



Abb. 16

so lange nach, bis das Spiel verschwunden ist, die Lenkung sich aber noch sehr leicht drehen läßt (Abb. 16). Hierauf wird zuerst die seitliche Klemmschraube und dann die Mutter der Lenksäule wieder festgezogen. Können Sie in der Lenkung kein Spiel feststellen, ist aber die Lenkung dennoch unsicher, so lassen Sie die Radlager einmal von unserem Vertreter kontrollieren und eventuell nachstellen.

Bocken Sie das Rad hin und wieder einmal auf und drehen Sie die Räder rasch von Hand durch. Wenn Sie einen Bleistift, dessen Spitze dicht an der Felge liegt, fest gegen die Gabel halten, so sehen Sie sehr deutlich, ob die Felge schlägt. Dieses Schlagen kann verursacht sein durch ungenügende Spannung oder durch Verspannung der Speichen, durch eine Beule in der

Felge, die beim Überfahren eines Hindernisses entstanden ist, oder durch gebrochene Speichen. Sie lassen das schlagende Rad am besten durch unseren Vertreter neu spannen, denn richtiges Spannen setzt eine beträchtliche Erfahrung voraus. **Machen Sie sich zur Regel:** Eine gebrochene Speiche ist stets sofort durch eine neue zu ersetzen! Achten Sie darauf, daß der Ver-

treter zu diesem Zweck den Reifen herunternimmt und daß er das eventuell überstehende Ende der Speiche abschneidet. Die Speichen fallen in ihrer Länge niemals gleich aus und ein überstehendes Speichenende gefährdet den Schlauch. Halten Sie den in unserer Tabelle vorgeschriebenen Luftdruck für Vorder- und Hinterrad stets genau ein und lassen Sie ihn beim Tanken jedesmal kontrollieren! Unterschreiten des vorgeschriebenen Luftdrucks verschlechtert die Lenkung und läßt die Gefahr des Durchschlagens entstehen; beim Überschreiten des Luftdrucks springt die Maschine.

Die bisher erwähnten Nachstellarbeiten waren Ihnen z. T. vom Fahrrad her bekannt. Die in gewissen Zeitabständen notwendig gewordene oder erwünschte Kontrolle von Vergaser und Zündung setzt schon eine größere Vertrautheit mit der grundsätzlichen Wirkungsweise des Motors voraus. Die Einstellung erfolgt schneller und sicherer durch unseren Vertreter. Wollen Sie aber Ihre Maschine selbst gründlich kennenlernen und verfügen Sie über technisches Geschick,

so kontrollieren und stellen Sie selbst ein:

Den Vergaser:

Sie erkennen die Wirkungsweise und die Einstellmöglichkeiten aus der jeder Maschine beigelegten Sonderanleitung. Halten Sie sich bei der Einstellung streng an die Zahlen, die wir am Schluß der Betriebsanleitung angegeben haben.

Die Zündung:

Die Maschine ist mit einem Noris-Lichtbatteriezünder ausgerüstet. Die Wirkungsweise und die notwendigen Arbeitsgänge zur Kontrolle des Unterbrechers gehen aus der jeder Maschine beiliegenden Betriebsanleitung hervor. Zur Kontrolle des richtigen Zündzeitpunktes nehmen Sie den Lichtmaschinendeckel herunter, schrauben die Kerze heraus, schalten bei aufgebogener Maschine den 3. Gang ein und drehen am Hinterrad so lange, bis der Kolben in der oberen Totlage steht. Sie können diese Lage feststellen, wenn Sie einen kurzen Bleistift, mit dem stumpfen Ende voraus, in das Kerzenloch stecken. Markieren Sie sich nun diese Stellung an Ihrem Bleistift, tragen Sie 3,5—4 mm von dieser Marke nach oben auf (keinesfalls mehr), stecken Sie den Bleistift wieder in das Kerzenloch und drehen Sie den Motor so weit nach rückwärts, bis die Bleistiftmarke sich mit dem vorher festgelegten Bezugspunkt am Kerzenauge deckt. In diesem Moment müssen sich die Unterbrecherkontakte öffnen bzw. der Funke an der Kerze muß überspringen, wenn Sie vorher die Kerze an Masse gelegt und den Zündstrom eingeschaltet haben. Stimmt dieses Maß nicht, so müssen Sie diesen Zündzeitpunkt von unserem Vertreter neu einstellen lassen.

Die Batterie:

Die genormte — 7 Ah — Batterie muß vor der ersten Inbetriebsetzung des Motorrades vorschriftsmäßig aufgeladen werden, weil die Lichtmaschine (entgegen der in Motorradfahrerkreisen herrschenden Ansicht) eine neue Batterie nicht aufladen kann.

Achten Sie darauf, daß Ihr Händler bei der Ladung der neuen Batterie folgendes einhält:

1. Nach dem Einfüllen der Säure muß die Batterie mindestens 5 Stunden stehen.
2. Die Ladung soll mit einem Ladestrom von ca. 0,7 Amp. beginnen und sich über eine Zeitdauer von 15—20 Stunden erstrecken.

Sollten während der Einfahrzeit trotz Einhaltung dieser Vorschrift Lichtstörungen auftreten, so empfiehlt es sich, die Batterie nochmals mit einem Ladestrom von etwa 0,7 Amp. ca. 15 Stunden lang aufzuladen.

Fahren Sie bei Nacht während der Einfahrzeit nicht längere Zeit unter 40 km/h im 3. Gang und nicht unter 27 km/h im 2. Gang, damit Sie immer die Drehzahl der Lichtmaschine erreichen, die zur Speisung der Lampen und zur Ladung der Batterie als Mindestdrehzahl erforderlich ist. Denn, um es noch einmal zu sagen: Die Einfahrtgeschwindigkeit der Maschine reicht nicht aus, um der Batterie, deren Platten erst durchformiert werden müssen, noch eine gewisse Reserve zu geben, die sie bei langsamer Nachtfahrt abgeben könnte.

(Weitere Vorschriften über die Pflege sind für die Bosch-Batterie im Batteriedeckel, für die Varta-Batterie in der jeweils beigegebenen druckschriftlichen Anweisung zu finden.)

Die Panne, und wie man ihr begegnet.

Das Wort „Panne“ soll für Sie alle Schrecken verlieren. Wenn Sie unsere Anleitung zum Fahren und zur Pflege der Maschine genau durchlesen und auch befolgen, so werden schwerere Betriebsstörungen mit Sicherheit vermieden. Leichte Störungen sind meist auf mangelnde Aufmerksamkeit oder fehlerhafte Behandlung zurückzuführen. Machen Sie es sich zur Regel, daß Sie bei allen Anzeichen der Überhitzung, beim Nachlassen der Leistung oder bei sonstigen Schwierigkeiten sofort unseren Vertreter um Rat fragen. Die Folgen kleiner, im Entstehen begriffener Behandlungsfehler lassen sich meist leicht beseitigen; sie führen aber häufig zu ernststen Störungen, wenn sie nicht rechtzeitig erkannt werden. Entsteht eine kleine Störung überraschend, so suchen Sie systematisch nach dem nun folgenden Störungsplan, der Ihnen das schnelle Auffinden sichert.

Störungsplan.

A) Es fließt kein Kraftstoff:

1. Kraftstoffhahn geschlossen.
2. Kein Kraftstoff im Tank.
3. Kraftstoffleitung verstopft: abnehmen, Filterspirale herausnehmen und abwaschen, Leitung durchblasen.
4. Sieb im Tank am Kraftstoffhahn verstopft: abnehmen, durchblasen.
5. Nadelventil im Vergaser verstopft: ausspülen.
6. Düse verstopft: ausschrauben, durchblasen.
7. Luftloch im Tankverschluß verstopft: durchblasen.

B) Es fließt Kraftstoff:

a) Die Kerze gibt beim Herausschrauben und Anlegen an Masse keinen Funken:

1. Zündschlüssel nicht eingeschaltet.
2. Kerze verschmutzt oder verrußt: mit Benzin und Kerzenbürste reinigen.
3. Kerze defekt: neue Kerze probieren.
4. Kabelanschluß lose: festziehen, metallisch sauber machen.

b) Am Kabel zeigt sich auch kein Funken, wenn man den Motor durchtritt und das Kabel 2—3 mm vom Zylinder entfernt hält:

1. Unterbrecher verölt oder verschmutzt: mit Benzin reinigen.
2. Unterbrecherhebel klemmt oder ist verbogen: gerade biegen.
3. Unterbrecherkontakte verbrannt: reinigen, neuen Kondensator einbauen, evtl. neue Kontakte.

4. Batterie entleert: Masse-Klemmschraube festziehen; Kabelanschluß an der Lichtmaschine lose, verschmutzt oder oxydiert: Batterie aufladen lassen.
5. Kabel gebrochen: neues Kabel.
6. Kabelisolation defekt und Schluß mit Masse: isolieren.

Weitere, sehr seltene Störungsmöglichkeiten finden Sie in der Sonderanleitung über die elektrische Anlage.

c) die Kerze gibt Funken:

1. Der Vergaser ist lose, hängt schief: Vergaser fest und gerade anziehen.
2. Der Motor bekommt Nebenluft am Vergaseranschluß, an der Zylinderkopfdichtung, am Kerzensitz: Sie schmieren etwas Öl über die fraglichen Stellen und treten den Motor durch. Zeigen sich Blasen, so ist Nebenluft vorhanden und die Stelle muß abgedichtet werden.
3. Die Kolbenringe sind festgebrannt: vom Vertreter nachsehen lassen.
4. Die Zündung ist verstellt: nach Vorschrift einstellen lassen.

Der Motor springt schlecht an.

A) In jedem Zustand:

Hier kommen alle Störungsmöglichkeiten in Frage, die vorstehend genannt sind.

B) In kaltem Zustand:

1. Leerlauf zu mager eingestellt: seitliche Leerlaufschraube weiter nach rechts drehen, um Gemisch anzureichern.
2. Kraftstoff steht zu tief in der Düse: Schwimmemnadel im Schwimmer verstellen. Vergaser genau gerade hängen.
3. Starterklappe ist offen: schließen (s. Abb. 11).
4. Nebenluft vorhanden: vom Vertreter beseitigen lassen.

C) In warmem Zustand:

1. Zuviel getippt: Kraftstoffhahn schließen, 10 bis 20 mal durchtreten, evtl. Kerze ausschrauben und reinigen. Dann ohne Tippen antreten.
2. Starterklappe geschlossen: öffnen (s. Abb. 11).
3. Leerlauf zu fett eingestellt: seitliche Leerlaufstellschraube weiter nach links drehen, um Gemisch zu verarmen.
4. Der Kraftstoff steht zu hoch in der Düse, weil
 - a) der Vergaser schief hängt: gerade hängen.
 - b) die Schwimmemnadel hängt: Schwimmemnadel lösen, einstellen.
 - c) der Schwimmer undicht ist: Schwimmer in kochendes Wasser legen. Zeigen sich Luftblasen, so sind die vorhandenen Löcher durch Löten zu schließen. Dabei nur wenig Lot verwenden. Überflüssiges Lot abstreifen, sonst wird der Schwimmer zu schwer.
 - d) Schwimmemnadelsitz ausgeschlagen: neu einschleifen.

Der Motor bleibt stehen.

A) Der Motor stirbt ab:

Alle Störungen, die wir beim schlechten Anspringen besprochen haben. Zündstörungen zeigen sich meist durch plötzliches Aussetzen, Vergaserstörungen durch vorhergehenden unregelmäßigen Lauf an; Kraftstoffmangel durch Patschen aus dem Vergaser.

Gehen Sie genau so systematisch vor wie bei der Suche nach den Fehlern beim Anspringen.

B) Der Motor hat blockiert:

- a) Zu wenig Öl.
- b) Schlecht eingefahren.
- c) Dauerndes Vollgasfahren.
- d) Durch Überhitzung infolge zu knapper Vergasereinstellung (nur vorgeschriebene Düse verwenden).
- e) Durch Verwendung ungeeigneter Kerze (nur vorgeschriebene Kerze verwenden; siehe „Das sind die Zahlen und Bezeichnungen, die Sie kennen müssen“). Sofort Kupplung ziehen, Motor abkühlen lassen. Läßt sich der Motor garnicht oder nur sehr schwer durchtreten: etwas Petroleum durch das Zündkerzenloch in den Zylinder spritzen — evtl. Kraftstoff mit Öl — und vorsichtig den Kolben zu lösen versuchen. Langsam weiterfahren, Motor vom Vertreter untersuchen lassen.

Fehlerhaftes Verhalten während der Fahrt:

Fehler an der Maschine infolge falscher Behandlung wirken sich fast immer in mehreren Erscheinungen gleichzeitig aus, sodaß der Fahrer diese Anzeichen nicht übersehen kann. Wird der Motor zu heiß, so steigt gleichzeitig der Verbrauch; zieht der Motor nicht richtig, so macht sich meist gleichzeitig ein Klopfen bemerkbar. Fast immer wird ein Fehler aber durch das Zusammenwirken verschiedener Fehlerquellen verursacht. Sie gehen also am besten alle denkbaren Möglichkeiten durch oder wenden sich an unseren Vertreter um Rat, sobald Ihnen etwas an der Maschine auffällt.

A) Der Motor klopft oder klingelt:

1. Zündzeitpunkt überprüfen.
2. Falsche Kerze: nur vorgeschriebene Kerze verwenden.
3. Zu mageres Gemisch: verstopfte Kraftstoffleitung, verstopfte Düse, Nebenluft.
4. Ungeeigneter Kraftstoff: nur Markenkraftstoff verwenden.
5. Schalldämpfer oder Auslaßkanäle verstopft: reinigen.
6. Starker Ölkohleinsatz auf dem Kolbenboden: reinigen.
7. Verschleiß an Lagern: vom Vertreter prüfen lassen.

B) Der Motor wird heiß und zieht nicht:

1. Alle Ursachen unter A.
2. Zündzeitpunkt überprüfen.
3. Ungeeignetes Öl: nach der Vorschrift richten.
4. Kupplung rutscht: nachstellen lassen.
5. Verschmutzte Kühlrippen: reinigen.
6. Die Bremsen sind zu stramm eingestellt: kontrollieren.

Der platzende Reifen wird zu einem „Ammenmärchen“, wenn Sie es richtig machen.

Fahren Sie stets mit dem vorgeschriebenen Luftdruck. Ein plötzliches Entweichen der Luft erfolgt nur beim Ausreißen des Ventils, was nur bei zu niedrigem Luftdruck vorkommen kann. Für die Haltbarkeit des Reifens ist auch die Art, wie er eingelegt ist, wichtig. Platzen kann ein falsch eingelegter Schlauch. Wenn Sie einmal einen Nagel fischen, dann entweicht die Luft langsam. Sie merken das Entweichen aber recht bald an der veränderten Lenkung (s. a. Fahrkunde).



Abb. 17

Montieren Sie den Reifen richtig!

A) Herausnahme des Hinterrades (Abb. 17).

1. Die Maschine zuerst auf die rechte und dann zusätzlich auf die linke Stütze abstellen.
2. Den hinteren Teil des Schutzbleches abnehmen.
3. Die Hinterradkette am Verschlussglied „a“ öffnen und vom Kettenzahnkranz abnehmen.
4. Die Bremsstange vom hinteren Bremshebel durch Entfernen der Sicherungsfeder „b“ und des Bolzens „c“ lösen.
5. Die Achsmutter „d“ lösen.
6. Das Hinterrad wird aus den Gabelenden herausgenommen.

B) Herausnahme des Vorderrades.

1. Den Bremsbowdenzug oben am Handbremshebel aushängen.
2. Die Tachometerantriebswelle nach Lösen der Klemmschraube aus dem Naben-Antriebsgehäuse ziehen. (Gilt nur für Maschine mit Tachometer.)
3. Die Achsmutter lösen (Abb. 18). Das Rad kann dann samt Bremszug herausgenommen werden.

Zum Abnehmen der Reifen schrauben Sie zuerst die Verschlusskappe des Ventils ab, drücken die Ventilnadel herunter bis die Luft ganz abgelassen ist, lösen alsdann die Felgenmutter und stoßen schließlich das Ventil zurück. Die verwendeten Tiefbettfelgen haben ihren Namen von der in der Mitte angebrachten vertieften Rille. Durch leichtes Klopfen lösen Sie die Stahlseilränder des Reifens von der Felge, drücken die nicht dehnbaren Stahlseile an einer Stelle in die Rille und gewinnen dadurch an der gegenüberliegenden Seite genügend Spielraum, um eine Drahtwulst mit dem Montierhebel über den Felgenrand schieben zu können. Halten Sie die über den Felgenrand geschobene Wulst mit dem Montierhebel fest und rutschen Sie mit einem zweiten Hebel am Felgenrand entlang weiter, bis die Drahtwulst über dem



Abb. 18

ganzen Umfang außerhalb der Felge ist. Dann ziehen Sie den Luftschlauch heraus, legen daraufhin auch die zweite Wulst an einer Stelle in das Tiefbett und heben die andere Seite des Reifens über den Felgenrand hinweg. (Eine Anweisung für das Flicken finden Sie in dem jeder Maschine beiliegenden Flickzeugkasten.)

Bei der Montage legen Sie den Schlauch leicht aufgepumpt und mit Talkum bestrichen in die Decke, nachdem Sie die erste Wulst (in umgekehrter Reihenfolge) in die Felge eingelegt haben. Achten Sie peinlich darauf, daß der Schlauch dabei nicht eingeklemmt oder in sich verdreht wird, und daß das Felgenband, das den Schlauch von den Speichennippeln trennt, glatt auf dem Grund des Tiefbettes liegt.

Der Einbau der Räder erfolgt in umgekehrter Folge wie vorbeschrieben. Achten Sie besonders auf richtige Kettenspannung und gewissenhaftes Montieren bzw. Festziehen aller lösbaren Teile.

Die Maschine wird durch Zurückschwenken der linken Abstellstütze wieder normal auf die rechte abgestellt.

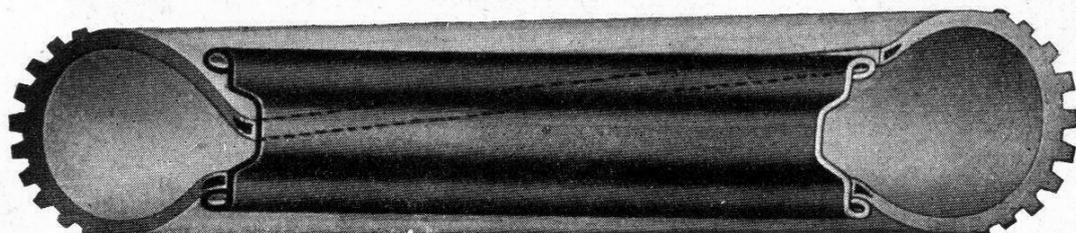


Abb. 19

Das Diebstahlschloß soll Sie vor schlimmstem Schaden schützen. Wie Abb. 20 zeigt, wird das Schloß auf der linken Seite des Lenkungskopfes eingeführt. Zu diesem Zweck schlagen Sie die Lenkung so weit nach rechts ein, bis sich das Loch der beweglichen Lenksäule mit dem des Lenkungskopfes deckt.

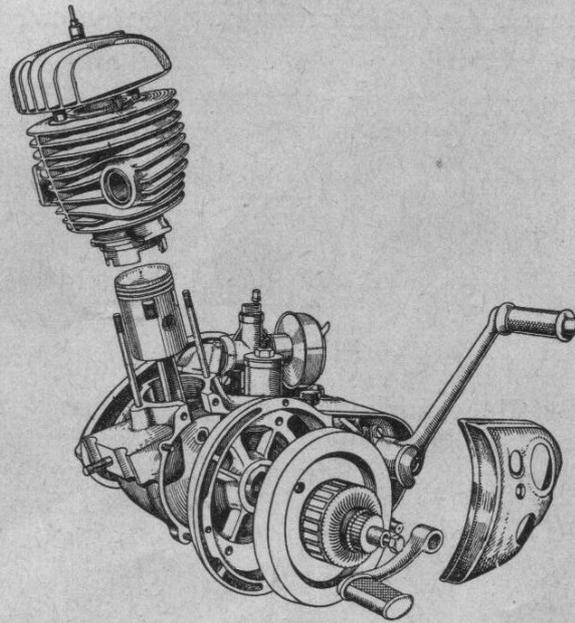


Abb. 20

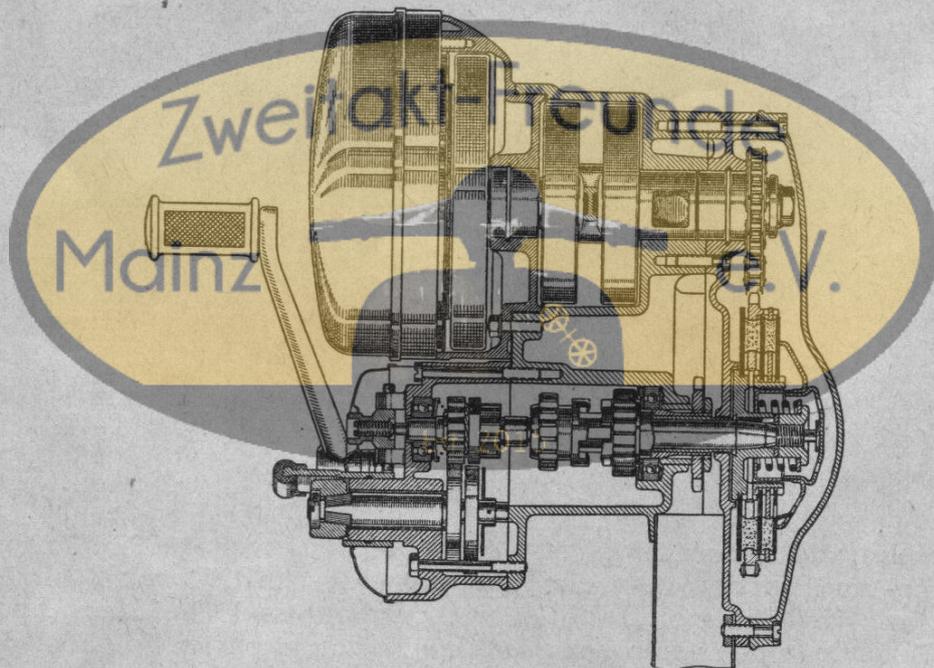
Hat das Schloß die Lenksäule gefaßt, dann wird das weitere Einführen durch leichtes Hin- und Herbewegen der Lenkung unterstützt. Durch **Linksdrehen** des Schlüssels wird das Schloß abgesperrt. Der Schlüssel kann dann abgezogen werden. Das Öffnen des Schlosses geschieht in umgekehrter Folge, also durch **Rechtsdrehen** des Schlüssels. Die Entnahme des Schlosses wird wie oben durch das Bewegen der Lenkung erleichtert.

Ein paar Winke für den Reparateur

und 2 Zeichnungen, die die Demontage erleichtern sollen:



explodierter Motor



Horizontalschnitt

Der Ausbau der Batterie

ist sehr einfach. Nach dem Aushängen der Bremsstange am vorderen Bremshebel und Lösen der Flügelmutter am Batteriespannband, kann die Batterie, wie Abb. 21 zeigt, mühelos herausgehoben werden.



Abb. 21

Der Ausbau des Vergasers

setzt voraus, daß erst der Luftfilter nach Lösen der Klemmschelle abgezogen wird. Hierauf wird die Kraftstoffleitung oben vom Kraftstoffhahn gelöst und der Vergaser kann nach Lösen der Klemmschraube vom Ansaugstutzen abgenommen werden (Abb. 22).



Abb. 22

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß bei der Vergaserdemontage keinesfalls der Ansaugstutzen abgenommen werden darf, da sonst die Flanschdichtung und der Drehschieber (durch Fremdkörper) leicht beschädigt werden könnten.

Das sind die Zahlen und Bezeichnungen, die Sie kennen müssen . . .

Technische Daten B 125

Hubvolumen:	122 ccm	
Zahl der Zylinder:	1	
Bohrung:	50 mm	
Hub:	62 mm	
Dauerleistung:	4 PS bei 4400 Umdr./min.	
Arbeitsweise:	Zweitakt	
Zündung:	Noris-Scheibendynamo MLZS 6/25/35a	
Zünderstellung:	4 mm vor oberer Totlage	
Zündkerze:	Bosch W 175 T 1	
Elektrodenabstand:	0,5 mm	
Vergaser:	Bing AJ 1/16	
	Hauptdüse 85 (Einfahrtrieb)	
	Hauptdüse 80 (Normaltrieb)	
	Nadeldüse 2,60	
	Nadelstellung 3	
	Leerlaufdüse 0,4	
	Leerlaufregulierschraube 0,5 Umdr. offen	
Kraftstoffbehälter:	ca. 9 Liter Inhalt	
Öl:	Ein Qualitätsöl wie:	
	SHELL AUTOÖL 3 X (im Winter)	
	SHELL AUTOÖL 4 X (im Sommer)	
	Ölbeimischung zum Einfahren 1 : 20	
	Ölbeimischung für Normalbetrieb 1 : 25	
Getriebe:	Triumph-Hurth-3-Ganggetriebe	
Getriebe- und Kettenkastenschmierung:	Ein Qualitätsöl wie zum Beispiel: Shell-Getriebeöl HDL	
Übersetzung:	1. Gang 1 : 21,8	
	2. Gang 1 : 10,8	
	3. Gang 1 : 7,45	
Speichenabmessungen:	Bremstrommelseite: Vorderrad 3×214 mm	
	Hinterrad 3×214 mm	
	Nabenseite: Vorderrad 3×218 mm	
	Hinterrad 3×220 mm	
Felge:	SS 2×19	
Bereifung:	2,5—19	
	Solo	mit Sozius
Luftdruck:	Vorderrad: 1,0	1,0 atü
	Hinterrad: 1,3	1,9—2,0 atü

Abmessungen:

Radstand	1240 mm
Gesamtlänge	1920 mm
Gesamtbreite	755 mm
Gesamthöhe	865 mm
Sattelhöhe	665 mm

Gewicht: Maschine mit Kraftstoff-Ölgemisch ohne Werkzeug und Luftpumpe mit Soziussitz und Soziusfußrasten 84 kg

Zähnezahl der Kettenräder: Motorritzel: 18 Zähne
Kupplungskettenrad: 46 Zähne
Getrieberitzel: 13 Zähne
Hinterrad: 38 Zähne

Kettenmaße:

Getriebekette:	DPK-Rollenkette Nr. 110, $3/8 \times 7/32''$, 6,35 Rollen \varnothing , 58 Glieder, endlos genietet.
Hinterradkette:	DPK-Rollenkette Nr. 150, $1/2 \times 0,205''$, 8,5 Rollen \varnothing , 117 Glieder.

