

# Generaluntersuchung des Motorrades

Von Ingenieur R. THEBIS

Es müßte jedem Motorradfahrer in Fleisch und Blut übergehen, sein Motorrad wenigstens einmal im Jahr gründlich auseinanderzunehmen, zu untersuchen und wieder vollkommen instand zu setzen. Auch dann, wenn das Motorrad stets einwandfrei lief und ohne zu mucken arbeitete. Bestimmt werden sich bei der Generaluntersuchung kleine Mängel zeigen, deren Beseitigung keine Mühe macht, dabei aber vor großen kommenden Schäden schützt. — Darum: „Vorgesehen ist besser als nachgesehen.“

Nein, nicht planlos sollen Sie dabei vorgehen. Immer hübsch der Reihe nach, wie es sich gehört!

Und noch eins! — Achten Sie beim Auseinandernehmen darauf, wie die Teile zusammengehören. Andernfalls könnten Sie nur zu leicht beim Zusammensetzen in Druck kommen. — Ja, es ist schon so. Es ist ein falscher Stolz, behaupten zu wollen, daß man rationeller als die Herstellerfirma arbeiten könne, weil man einige Bolzen und Schrauben usw. übrigbehalten hat. — Glauben Sie mir, die Fabriken sind sehr genau und verschenken nichts, also auch keine Ihnen als überflüssig erscheinenden Schrauben usw.

Doch ich will nicht abschweifen.

Nachdem Sie das Motorrad hübsch von allem Schmutz gereinigt haben, dürfte es sich empfehlen, zuerst den Motor abzumontieren. Dieser wird beim Betrieb des Motorrades naturgemäß am meisten in Anspruch genommen und ist demzufolge auch mehr als alle anderen Teile einer Abnutzung unterworfen.

Der Motor muß auseinander genommen werden.

Wie das zu geschehen hat, ist am besten aus der Betriebsanleitung zu ersehen, die von der Fabrik jedem Motorrad beigegeben wird.

Die vorzunehmenden Arbeiten sind natürlich in erster Linie mit von der Art des Motors abhängig. Bei einem Zweitaktmotor z. B. sind viel weniger Handgriffe nötig als bei einem Viertaktmotor, der durch seine Ventile usw. die Reinigungsarbeit erschwert.

Da ich aber nicht wissen kann, ob Sie einen Zweitakt- oder Viertaktmotor besitzen, so will ich beide Motorarten getrennt behandeln und nur die Arbeiten, die bei beiden Systemen ungefähr dieselben sind, zusammen aufzählen. Mit den letzteren will ich beginnen.

Auf jeden Fall ist es erforderlich, den Zylinder abzunehmen. Dies ist bei den heutigen Motoren meist ohne Demontage des Kurbelgehäuses möglich. Angebracht ist es, vor dem Abnehmen des Zylinders etwas Petroleum in das Zylinderinnere zu spritzen. Hierdurch gleitet der Kolben freier und leichter im Zylinder. Der Zylinder läßt sich viel leichter und bequemer abheben.

Selbstverständlich muß vor dem Abnehmen des Zylinders der Vergaser, das Auspuffrohr usw. entfernt werden. Hat man dann auch die Befestigungsschrauben herausgenommen, so fahre man mit einem Schraubenzieher unter die Grundplatte des Zylinders und hebe diesen leicht an. Jetzt bringe man den Kolben durch Drehen an der Schwungradscheibe in seine untere Totpunktstellung und hebe nun den Zylinder mit beiden Händen ab. Unter leichtem Hin- und Herdrehen ziehe man ihn dabei aufwärts. Auf keinen Fall aber darf man bei dem Abziehen des Zylinders der Kolben nebst Pleuelstange an die Wandung des

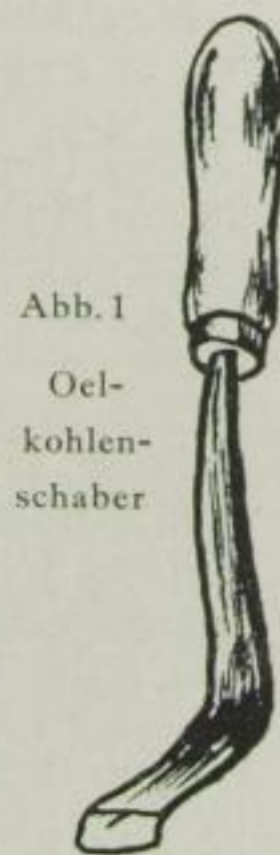


Abb. 1

Oel-  
kohlen-  
schaber