

Kurbelgehäuses zurückfallen, da hierbei sehr leicht das Kurbelgehäuse beschädigt werden kann. Hat man noch eine Hilfskraft zur Verfügung, so ist es schon besser, man beauftragt diese, die Pleuelstange festzuhalten.

In den meisten Fällen wird man auf dem Kolbenboden einen mehr oder weniger dicken Ölkohlenbelag feststellen können.

Erfahrungsgemäß besteht diese Schicht aber nicht allein aus Ölkohle, sondern auch aus Straßenstaub und dergleichen. Kurz, es wird sich eine ziemlich harte Kruste gebildet haben.

Aber nicht nur auf dem Kolbenboden, sondern auch an den Zylinderwänden wird sich Ölkohle angesetzt haben.

Der Ölkohlenansatz muß auf jeden Fall gründlich entfernt werden. Das ist sehr einfach mit einem Schraubenzieher, mit einem alten Messer oder Schaber usw. auszuführen. Bei dem Abkratzen mit solchen oder ähnlichen Werkzeugen springt die Ölkohle — eben wie eine hart gewordene Schmutzkruste — ab.

Keinesfalls dürfen Ölkohleteilchen in das Kurbelgehäuse gelangen. Sie würden sich mit dem Schmieröl vermischen und so eine Art Schmirgel bilden, so daß eine rasche Abnutzung der sich drehenden Motorteile die Folge davon wäre. Also Vorsicht! Man decke am besten vor Beginn der Reinigungsarbeit das Kurbelgehäuse mit einem Tuch usw. gut und sicher ab.

Wichtig ist es auch, die Kolbenringe einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Etwa beschädigte ersetze man durch neue.

Die Kolbenringnuten des Kolbens müssen nun ebenfalls von dem Ölkohlenansatz befreit werden, damit sich die gereinigten oder neuen Kolbenringe ordnungsgemäß in den Nuten bewegen können. Bekanntlich müssen die Kolbenringe so sitzen, daß sie federn, dabei aber leicht in ihren Nuten drehbar sind.

Empfehlenswert ist es, die Kolbenringe nicht nur außen, sondern auch innen gut zu reinigen. Dies geschieht am besten mit Petroleum.

Es liegt in der Natur der Sache, daß sich die Kolbenringe nach einer gewissen Betriebsdauer abnutzen. Diese Abnutzung ist eine um so intensivere, je mangelhafter die Schmierung war. Man prüfe sie also daraufhin. Zu erkennen sind solche Kolbenringe daran, daß sich an ihrer äußeren Seite schwarze Stellen bilden. Man versuche nicht, solche Kolbenringe wieder brauchbar zu machen, denn es würde doch nur Stückwerk bleiben. Besser ist es schon, dieselben gegen neue auszuwechseln, die vorteilhaft von der Herstellerfirma des Motorrades zu beziehen sind. Denn nur so wird man die Gewißheit haben, daß die Ersatzringe auch wirklich zu dem Motor passen.

Das Abnehmen und Einsetzen der Kolbenringe muß mit der allergrößten Vorsicht geschehen, denn die Kolbenringe sind sehr zerbrechlich — beinahe wie Glas.

Das Herausnehmen der Kolbenringe geschieht am leichtesten mit Hilfe eines Messers. Man setzt die Spitze desselben unter den Einschnitt des Kolbenringes ein und hebt dadurch das eine Ende des Ringes etwas an. In diesem Augenblick fahre man mit dem Messer unter dem Kolbenring weiter und macht mit demselben eine drehende Bewegung nach Art des Apfelschälens. Auf diese Weise wird der Kolbenring meist schon auf halbem Wege aus seiner Nute herausgleiten.

Mit noch größerer Vorsicht ist beim Einsetzen der Kolbenringe vorzugehen. Selbstverständliche Voraussetzung hierbei ist es, daß die einzusetzenden Kolbenringe genau und gut passen. Das heißt, sie müssen nicht nur federn, sondern auch in der Nut, ohne viel Luft nach oben und nach unten zu haben, dicht an der Zylinderwand anliegen. Da der Kolbenring während des Arbeitens des Motors heiß wird und sich ausdehnt, muß er in seinem Schlitz noch ungefähr 0,5 mm Luft haben, wenn er in den Zylinder eingeführt ist.