

Neu eingesetzte Kolbenringe erfordern unbedingt ein Einschleifen im Zylinder. Andernfalls geschieht dies während der Arbeit des Motors von diesem selbst, natürlich auf Kosten der Zylinderwandung.

Bevor man jedoch diese Arbeit ausführt, untersuche man den Zylinder sehr eingehend. Vor allem muß festgestellt werden, ob er noch ordnungsgemäß rund und nicht etwa oval ausgelaufen ist. Die Abnutzung des Zylinders soll keinesfalls mehr als $\frac{1}{10}$ mm betragen. Wird dieses Maß überschritten, so muß der Zylinder eben neu eingeschliffen werden. Eine solche Arbeit kann aber von einem Laien nicht vorgenommen werden, sondern hat in einer guten Reparaturwerkstatt zu geschehen. Es sind dazu besondere Arbeitsvorrichtungen und Maschinen nötig, die man sich unmöglich wegen eines Motorrades anschaffen kann. — Und überdies wollen die Reparaturwerkstätten doch auch verdienen! Hm! Hm!

Nehmen wir also an, der Zylinder wäre in Ordnung.

Es kommt nun der Kolbenbolzen an die Reihe. Dieser muß fest und stramm in dem Kolben sitzen.

Die auf dem Kolbenbolzen lagernde Pleuelstange darf senkrecht kein Spiel haben. Ein seitlicher Spielraum schadet dem Motor nichts, wenn er nicht zu groß ist. — Hat die Pleuelstange senkrecht Spiel, so muß ein neues Lager, resp. eine neue Buchse eingesetzt werden.

Ruht die Pleuelstange auf Gleitlagern, so achte man darauf, daß die Lager einwandfrei in Ordnung sind. Sie müssen andernfalls sauber geschabt und eingepaßt werden. Vor allem achte man darauf, daß die Schmiernuten und Öllöcher sauber und frei sind.

Dasselbe ist bei den Lagern der Kurbelwelle zu beachten, wenn diese noch als Gleitlager ausgebildet sein sollten. Meist hat man aber an Stelle der Gleitlager Kugel- oder Rollenlager, die sich fast nicht abnutzen. Ist dies aber trotzdem einmal der Fall, so müssen die in Frage kommenden Lager erneuert werden. Eine Reparatur an ihnen selbst vorzunehmen ist ausgeschlossen.

Man kann fast mit tödlicher Sicherheit damit rechnen, daß beim Abheben des Zylinders die Zylinderdichtung beschädigt und damit untauglich wird. Das ist nicht schlimm. Eine neue kostet nicht viel und außerdem kann man sich eine solche auch leicht selbst herstellen. Dies geschieht wie folgt: Nachdem man die Auflageflächen des Zylinders und des Gehäuses gereinigt hat, lege man ein mit Öl vollständig durchtränktes Stück Packpapier auf diese Fläche auf. Jetzt schlage man mit einem leichten Hammer auf den Umfang des Flansches, wodurch sich dessen Form gut auf dem Papier hervorhebt. Auf keinen Fall darf dabei die Markierung der Schraubenlöcher der Befestigungsbolzen vergessen werden. Nun gehört keine große Kunst mehr dazu, die so aufgezeichnete Form aus dem Papier auszuschneiden.

Außerst wichtig aber ist es, darauf zu achten, daß die neue Dichtung genau dieselbe Stärke wie die frühere hat, da sonst die inneren Zylinderabmessungen nicht mehr stimmen. Der Motor würde also dann anders arbeiten als vorher. Besonders bei einem Zweitaktmotor muß hierauf geachtet werden. Ratsamer ist es deshalb schon, sich von der Herstellerfirma des Motorrades eine Originaldichtung zu beschaffen.

Am Vergaser wird in der Regel wenig auszubessern sein. Er ist ja fast keiner Abnutzung unterworfen. Gereinigt muß er allerdings auch werden. Das ist aber sehr schnell geschehen. Hat man ihn einmal auseinandergenom-

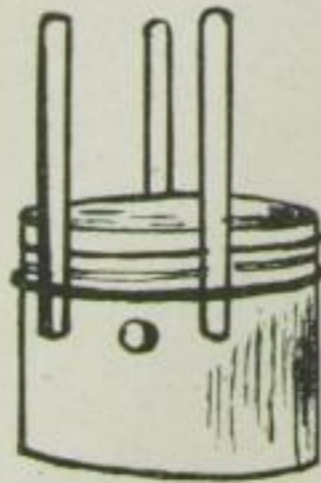


Abb. 2
Einsetzen der Kolbenringe

men, so prüfe man, ob die Ventalnadel noch genau gerade ist und ob ihre Spitze gut an ihrem Sitze abschließt. Wenn dies nicht der Fall ist, so schleife man sie etwas ein. Um dies erledigen zu können, bringe man an die Ventilspitze etwas feinen Schmirgel und Öl und drehe nun die Ventilstange