



Abb. 3
Ventil-
feder niederdrücken

leicht einige Male unter gelindem Druck auf ihren Sitz hin und her.

Selbstverständlich müssen die Siebe des Benzinseihers herausgenommen und gereinigt werden.

Bei einem Zweitaktmotor reinige man vor allem auch die Kanalschlitze des Zylinders gut von aller Ölkohle. Da die Zweitaktmotoren meist ohne besondere Schmiervorrichtung geschmiert werden, also mittels Gemischschmierung, ist bei diesen die Gefahr der Ölkohlenbildung eine größere als beim Viertakter. — Aber es liegt sehr viel mit an dem Fahrer, die Ölkohlenbildung auch beim Zweitakter auf ein Minimum herabzusetzen, indem er das von der Herstellerfirma vorgeschriebene Mischungsverhältnis genau einhält. Wenn also z. B. DKW ein solches von 20 : 1 vorschreibt, dürfte niemals mehr als 1 Liter Öl mit 20 Liter Brennstoff vermischt werden. Gerade hierin wird von vielen Fahrern gesündigt.

Beim Zweitakter hat man also keine Arbeit mit der Schmiervorrichtung (es gibt ja keine). Aber auch beim Viertakter ist die Schmiervorrichtung schnell durchgesehen und in Ordnung gebracht. Vorteilhaft schraube man die Ölleitung ab, entleere den Ölbehälter und spüle beides, die Leitung und den Behälter, gut mit Benzin aus. Genau dasselbe ist mit dem Kurbelgehäuse vorzunehmen, nur mit dem Unterschied, daß man hierbei kein Benzin, sondern Petroleum verwenden soll.

Sofort nach dem Reinigen des Kurbelgehäuses muß wieder ordnungsgemäß Öl eingefüllt werden. Vergißt man das, so wird man nur zu bald einen festgefressenen Motor haben. Und dieser macht dann viel Unkosten und Arbeit.

Hatte der Motor während des Betriebes Öl durchgelassen, so untersuche man auf jeden Fall die Dichtungen und erneuere diese. Der Motor dürfte selbst nach einer sehr langen Fahrt fast gar nicht oder nur sehr wenig von Öl beschmutzt sein.

Und nun kommt wohl die Zündung an die Reihe. Maßgebend für die Reihenfolge der Untersuchung ist es, was für ein Zündsystem zur Anwendung gelangt. Man hat heute Hufeisenmagnetapparate und Schwungradmagnete. Die letzteren sind naturgemäß viel einfacher in ihrer Herstellung, Konstruktion und Wartung als die Hufeisenmagnete. Sie brauchen also auch weniger Pflege als die letzteren. Wichtig aber ist es bei beiden Arten, den Zündzeitpunkt zu prüfen. Wie dies zu geschehen hat, ist aus der dem Motorrad beigefügten Betriebsanleitung zu ersehen. — Dann kommt der Unterbrecher dran. Die beiden Platinkontakte müssen unbedingt sauber und rein sein. Auch müssen ihre beiden Flächen vollständig parallel aufeinanderliegen. Hat sich an den Kontakten Schmutz angesetzt, der nicht durch Abwischen mit einem mit Benzin getränkten Lappen entfernt werden kann, so müssen die Kontakte mit einer ganz feinen Feile bearbeitet werden. — Die Einstellung der beiden Kontakte ist genau zu prüfen. Sie müssen sich im günstigsten Zündmoment genau 0,4 mm voneinander entfernen. Mit Hilfe einer Blechlehre kann dieses Maß nachkontrolliert werden. Nach dem Einstellen müssen die Gegenmuttern der Kontakte wieder fest und sicher angezogen werden.

Hat der Motor mehrere Zylinder, so muß auch die dann notwendige Verteilerscheibe gereinigt werden. Dies geschieht in der Regel mit Hilfe eines in Benzin getauchten Lappens. Hat sich aber an den Kontaktstellen des Verteilers eine feste Kohlenschicht angesetzt, so ist diese mit Hilfe von feinem Schmirgelpapier zu entfernen. Hierbei darf das Schmirgelpapier jedoch nur in der Drehrichtung der Verteilerkohle bewegt werden.

Nachdem nun noch die Zündkerze gründlich gereinigt oder erneuert worden ist, und auch die Zündkabel untersucht sind, kann man an die Untersuchung der übrigen Motorradteile gehen.