

Getriebebeschaltung. Viel höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten können bei richtiger Schaltung erzielt werden. Beim Bergauffahren fahre nicht zu lange mit dem dritten Gang, sondern halte die Tourenzahl des Motors durch Einschaltung des zweiten Ganges aufrecht. Wenn die Geschwindigkeit weiter schnell zu fallen anfängt, schalte den ersten Gang ein.

Bei richtiger Umschaltung ist es öfters nicht erforderlich mit Spitzzündung zu fahren.

Beim Bergauffahren kann eine größere Geschwindigkeit erzielt werden, wenn man die Luftdrossel etwas schließt.

Zündkerzen. Es ist von größter Wichtigkeit, eine richtige Zündkerze entsprechend der Motortype zu verwenden. Es wird im allgemeinen vom Fahrer nicht genügend beachtet, wie schädlich eine unpassende Kerze für den Motor sein kann. Dieses gilt sogar bei vielen erfahrenen Fahrern.

Eine Kerze, die vorzeitig zündet, kann starke Überhitzung verursachen. Außerdem wird das Brennen des Öles an der Zylinderwandung in einiger Zeit ein Festfressen verursachen. Starkes Klopfen wird ebenfalls bemerkbar werden.

Verbrannte Auspuffventile sind öfters auf eine unpassende Kerze zurückzuführen.

Wenn der Motor beim Bergauffahren an Kraftleistung einbüßt, was beim Fahren auf flachem Lande nicht bemerkbar war, prüfe die Kerze nach. Meistenteils wird die Kerze die Ursache dieses Mißstandes sein.



Behandlungsvorschrift

für

Ardie-Sport 350 CC Modell 1929.

(Nachtrag zur Behandlungsvorschrift Ardie Modell 500 CC).

Nachstehend sind die für obiges Sportmodell charakteristischen Daten angegeben, welche in Verbindung mit der Behandlungsvorschrift für das Modell 500 CC-Touren über die Handhabung der 350 CC-Sportmaschine Aufschluß geben.

Der Motor ist ein obengesteuerter Original JAP-Doppelport-Motor neuester Konstruktion, mit zwei Auspuff- und einem Ansaugventil. Bei 70 mm Bohrung und 90 mm Hub ergibt sich ein Steuer-Hubvolumen von 343 ccm, die Dauerbremsleistung beträgt 12 PS. Die Kolben sind aus Aluminium, die Steuerungsorgane der Ventile sind in einem fett dichtgekapselften Aluminiumgehäuse gelagert, sodaß die dem Verschleiß ganz besonders unterworfenen Teile geradezu ideal vor Abnutzung geschützt sind.

Die Schmierung erfolgt wie beim 500 CC-Tourenmodell durch die auf Seite 9 bis 12 beschriebene Ölpumpe.

Der Vergaser ist ein Binks-Zweidüsen-Spezial-Rennvergaser mit Gas-Drehgriffregulierung und Zusatzlufthebel. Der Benzinverbrauch beträgt normalerweise $3\frac{1}{2}$ Liter auf 100 Kilometer.

Das Getriebe ist Original-Burman-Getriebe mit drei Gängen und Rennübersetzung. Der Tachometerantrieb erfolgt ebenfalls wie beim 500 CC-Tourenmodell vom Getriebe aus (siehe Beh.-Vorschr. Seite 12).

Betreff der Rahmenteile, Vordergabel, Steuerungs-dämpfer, Flatterbremse, Ketten etc. siehe Beh.-Vorschr.

Der Benzintank ist genau wie beim 500 CC-Modell mit einer Deckschiene ausgestattet, in welche ein Tachometer eingebaut ist. Das Ampèremeter fällt bei diesem Modell weg, da die Maschine serienmäßig ohne Lichtmaschine geliefert wird, jedoch ist der Platz hierfür vorgesehen, falls nachträglich eine Zündlichtanlage eingebaut werden soll.

Die Auspuffanlage des Rades besteht aus zwei großen dimensionierten Auspuffrohren mit aufgesetzten Auspufftöpfen aus Stahlrohr. Im Innern der letzteren befinden sich je zwei trichterförmige Siebe und am hinteren Austrittsende jedes Topfes ist nochmals ein Absatzstück — ein sogenannter Fischschwanz — aufgesetzt, sodaß trotz sehr ruhigem Lauf des Motors die Leistung in keiner Weise gestört wird.

Die Räder sind im Prinzip dieselben wie beim 500 CC-Modell (s. Beh.-Vorschr. Seite 16), nur werden hier SS-Tiefbettfelgen mit Ballon-Drahtreifen $26'' \times 3\frac{1}{2}''$ verwendet.

Instandsetzungsarbeiten.

Der Zylinderkopf. Ist es nach längerer Zeit nötig, den Zylinderkopf abzunehmen, so ist hierbei mit der größten Sorgfalt zu verfahren, evtl. vorhandene Kohlenrückstände sind mittels Feile und Sandpapier zu entfernen, wobei besonders zu beachten ist, daß nicht der geringste Fremdkörper in den Zylinder fällt. Die zwischen Zylinderkopf und Zylinder befindliche Kupferdichtung ist auf das genaueste zu untersuchen, ob dieselbe nicht verdrückt oder beschädigt ist. Am zweckmäßigsten ist es, bei dieser Arbeit stets eine neue Dichtung zu verwenden, damit die Grundbedingung für eine einwandfreie Kompression gegeben sind.

Die Ventile erfordern sorgfältige Pflege. Vor jeder größeren Fahrt sind die Ventilschäfte (innerhalb der Ventilfeuern) mit Castrol-Öl XL einzupinseln und die Hebel zu prüfen, ob dieselben richtig eingestellt sind. Bei warmem Motor soll das Ansaugventil 0,10 mm und das Auspuffventil 0,15 mm Luft haben. Die Regulierung der Ventilkippebel erfolgt durch Nachstellen der in einem Aluminiumgehäuse ganz in Fett gelagerten Steuerorgane, die besondere Stellschrauben mit Gegenmuttern besitzen,

welche ein haarscharfes Einstellen ermöglichen. Vor dem Verschließen des Kipphebelgehäuses muß dasselbe vollständig mit Fett gefüllt werden. Das Einschleifen der Ventile ist im Prinzip dasselbe, wie beim 500 CC-Motor (siehe Beh.-Vorschr. Seite 41). **Das Einstellen der Ventile und des Magneten** macht dem Anfänger gewöhnlich Schwierigkeiten, allerdings ohne Grund. Man hat nur zu beachten, daß das Auspuffventil beinahe geschlossen ist und das Einlauffventil gerade öffnet, wenn der Kolben in der oberen Totpunktlage steht. Dieser Punkt kann durch die Zündkerzenöffnung leicht festgestellt werden. Jeder Motor, der so eingestellt wird, muß laufen, vorausgesetzt, daß kein anderer Fehler vorliegt. Um jedoch die besten Resultate zu erzielen, muß eine feinere Einstellung der Nocken stattfinden und zwar durch die Verwendung der verschiedenen Keilnuten des Zahnrades auf der Hauptwelle. Die Magneteneinstellung erfolgt dann nach folgender Methode: Der Motor wird soweit vorwärts gedreht, bis der Kolben etwa 13 mm vor der oberen Totpunktlage des Kompressionshubes steht. Der Magnet wird nunmehr auf volle Frühzündung gestellt und der Anker soweit gedreht, bis die Unterbrecherkontakte durch den Unterbrechernocken sich geöffnet haben. Hierauf muß das Kettenrad auf dem Magnetanker fest auf den Konus gedrückt und festgeschraubt werden, wobei zu beachten ist, daß hierbei der Unterbrecher nicht wieder verstellt wird. Nach der Befestigung des Kettenrades ist die ganze Einstellung nochmals nachzuprüfen.

Richtiges Gasgemisch. Der Motor wird sehr schnell überhitzt, wenn eine zu kleine Düse verwendet wird oder sich Schmutz auf die Düse setzt. Es ist empfehlenswert, dieses von Zeit zu Zeit nachzuprüfen, und zwar beim Fahren auf flachem Gelände. Zu diesem Zwecke muß man die Drossel $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{2}$ auflassen und den Lufthebel zudrehen. Falls die Maschine dabei schneller zu laufen anfängt, ist dies ein Beweis dafür, daß die Düse zu klein ist oder der Brennstoffzufluß behindert wird. Bei dieser Drosselöffnung hätte man den Lufthebel ganz aufdrehen müssen.

Zündung. Für den Motor ist es besser, mit Frühzündung zu fahren. Nur beim Bergauffahren, wenn der Motor schwerer zu arbeiten hat, kann der Magnet auf Spätzündung gestellt werden.