

Motor geht durch:

Kupplung rutscht (falsche Einstellung).

Motorrad hat keine Geschwindigkeit:

Motorstörung (siehe oben). Antriebsstörung (Kette im Vorgelegegehäuse gerissen). Antriebskette zu stark gespannt oder stark verschmutzt.

Motorrad unruhig:

Räder spuren nicht (Vorderrad schief eingesetzt; Hinterrad steht durch ungleich eingestellte Kettenspanner schief; Rahmen oder Gabel verzogen). Vorderradgabel wackelt (hat zu viel seitliche Spiel). Gabelbolzen nachstellen, Steuerlager nachstellen.

ARDIE

Behandlungsvorschrift

für das

Motor-Fahrrad



— MF 125 —

ARDIE-WERK A.-G., NÜRNBERG-W

Preißlerstraße Nr. 5—15

Fernruf Nr. 61456—59

Drahtwort: Ardie Nürnberg

Behandlungsvorschrift MF 125

Betriebsmittel.

1. Kraftstoff.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß es am besten ist, den Motor nach der Einlaufzeit auf einen Marken-Kraftstoff, wie z. B. SHELL Benzin, einzuregulieren und immer nur diesen Kraftstoff zu verwenden. Sie sind dann einwandfrei und überall gleichmäßig bedient und laufen nicht Gefahr, durch verschmutzten oder minderwertigen Kraftstoff Ihrem Motor zu schaden.

2. Oel.

Im gleichen Maßstab gilt oben Gesagtes auch für das Oel. Das beste Oel ist für den Motor gerade gut genug. Hier zu sparen, wäre völlig falsch am Platze. Zudem müßte das Mischungsverhältnis bei billigem und weniger schmierfähigem Oel erhöht werden im Vergleich zum Qualitätsöl, sodaß der Kostenaufwand letzten Endes genau der gleiche ist, wie bei Qualitätsware. Dagegen besteht bei Verwendung minderwertigen Oeles noch die Gefahr des Heißlaufens bzw. Festfressens des Motors, sowie starker Rückstandsbildung. Das Mischungsverhältnis für den normalen Gebrauch beträgt bei Verwendung eines Qualitätsproduktes, wie SHELL

AUTOOEL 4X (Golden Shell) 1:25 (während der Einfahrzeit 1:20), das wir in eingehenden Werksversuchen erprobt und für diesen Zweck besonders geeignet befunden haben.

Von der Verwendung sogenannter Einfahröle wird im Hinblick auf die geleistete Garantie abgeraten. Man halte sich während der Einfahrzeit streng an die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten und den Ölwechsel.

Fahrvorschrift.

Vorbereitung:

1. Den Kraftstoffhahn öffnen, leicht auf den Schwimmerknopf tupfen, bis Kraftstoff überläuft, die Luftklappe durch Rechtsdrehen des Hebels an der Vergaserkappe (siehe Abbildung 1) schließen.

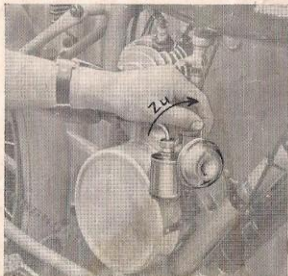


Abb. 1

Fahren.

2. Fahrsitz einnehmen. Auf der rechten Seite des Lenkers befindet sich der Gasdrehgriff. Dieser betätigt, wie schon der Name sagt, den Vergaser bzw. Gasschieber. Das Gasgeben erfolgt durch Drehen (im entgegengesetzten Uhrzeigersinne) nach innen (auf den Fahrer zu), der Gasdrehgriff wird auf $\frac{1}{4}$ seiner Oeffnungsmöglichkeit gedreht, der auf der linken Seite des Lenkers befindliche kleine Entlüfterhebel wird leicht angezogen und durch Treten, wie beim Fahrrad, die Maschine in Bewegung gesetzt. Nach einigen Umdrehungen den Entlüfterhebel loslassen und der Motor wird sofort anspringen. Nach etwa 1 Minute Fahrdauer ist die Luftklappe am Vergaser durch Linksdrehen ganz zu öffnen, was während der Fahrt ohne weiteres geschehen kann.
3. Durch weiteres Drehen des Gasdrehgriffes nach innen kann die Geschwindigkeit nach Belieben gesteigert und durch Drehen nach außen vermindert werden.
4. Bei kurzem Stillstand ist es nicht nötig, den Motor abzustellen. In diesem Falle wird der ganz links außen am Lenker angebrachte Kupplungshebel angezogen und durch Betätigung der Rücktrittbremse (wie beim Fahrrad) die Maschine zum Halten gebracht. Der Motor läuft dann weiter.
5. Soll wieder angefahren werden, so ist die Geschwindigkeit des Motors durch Gasgeben etwas zu erhöhen, der Kupplungshebel links außen wird langsam wieder losgelassen, sodaß sich die Maschine in Bewegung setzen kann. Das Loslassen

des Kupplungshebels hat gefühlsmäßig zu erfolgen, da durch zu schnelles Einkuppeln der Motor leicht abstirbt und die Maschine stehen bleibt.

Anhalten.

6. Das Anhalten der Maschine erfolgt durch Gaswegnehmen und Ziehen des Entlüfters.
7. Soll ganz rasch gehalten werden: Kupplungshebel ziehen, Rücktrittbremse betätigen und Handbremse (Bremshebel rechts außen an der Lenkstange) anziehen.
8. Um die Maschine leichter transportieren zu können, kann der Kupplungshebel durch Umklappen des Drahtbügels (Abb. 2) festgestellt werden.

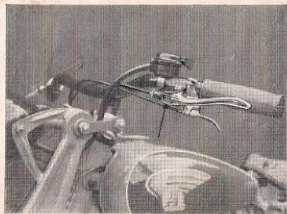


Abb. 2

Beleuchtung.

9. Auf der linken Seite des Lenkers ist der Lichtschalter (Abb. 3) angebracht. Nach innen gedreht, wird das Standlicht eingeschaltet, welches durch

die am Rohrrahmen angebrachte Stabzellenbatterie (Abb. 4) gespeist wird. Bei laufendem Motor



Abb. 3

erfolgt die Beleuchtung durch den Schwungrad-dynamo. Der Lichtschalter ist hierfür ganz nach außen zu drehen.



Abb. 4

Pflege:

10. Sollten nach längerer Fahrzeit die Ketten sich gedehnt haben, so sind diese genau wie beim Fahrrad mittels der Kettenspanner wieder richtig einzustellen.
11. Von Zeit zu Zeit sind alle mit Schmiernippeln versehenen Stellen (Vorderradgabel, Vorderradnabe, Hinterradnabe) gut durchzuschmieren (man verwende hierfür ein Qualitätsschmiermittel, wie SHELL Hochdruckschmierfett Rot. (Shell High Pressure Grease Red). Ferner ist in das Vorgelegegehäuse nach Entfernen der Ölstandschraube (siehe Abb. 5) ein Qualitätsöl wie

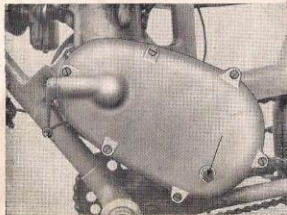


Abb. 5

SHELL AUTOOEL 4 X (Golden Shell) einzufüllen, das wir in eingehenden Werksversuchen erprobt und für diesen Zweck besonders geeignet befunden haben.

Störungen, Ursache und Behebung.

Motor springt nicht an:

- | | |
|-----------------------------------|---------------|
| Kraftstoffhahn geschlossen, | — öffnen |
| Kein Kraftstoff im Tank, | — auffüllen |
| Zuleitung zum Vergaser verstopft, | — durchblasen |
| Düse verstopft, | — durchblasen |

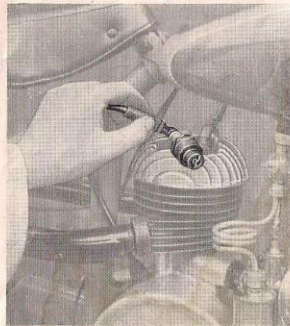


Abb. 6

Zündstörungen, z. B.

- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| Kerze naß oder verölt, | — reinigen oder wechseln (Abb. 6) |
| Zündkabel hat Schluß, | — isolieren |

Unterbrecherkontakte verölt
oder verschmort

— reinigen, mit feiner
Feile glätten, nach-
stellen (Abb. 7) Post-
kartenstärke)

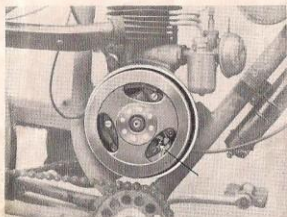


Abb. 7

Nebenluft,

— Vergaseranschlüsse kontrol-
lieren, festziehen.

Keine Kompression,

— Zylinderkopfdichtung be-
schädigt, Zylinderkopf lose,
nachziehen, evtl. neue Dich-
tung oder Kolbenringe fest
(schlechtes Öl).

Motor bleibt stehen:

Kraftstoffmangel,
Zündstörung,

— auffüllen
— siehe oben

Kolben hat gefressen,

— Ueberhitzung durch zu arme
Einstellung, schlechtes oder
zu wenig Öl.

Motor zieht nicht:

Motor sehr kalt

Zündstörungen (zu viel Spätzündung)

Vergaserstörungen,

festgebrannte oder gebrochene Kolbenringe, da-
durch Kompressionsverlust
großer Verschleiß

(durch unachtsame Behandlung, Luftklappe immer
nur so lange geschlossen halten, bis Motor warm)
Schalldämpfer oder Auslaßkanäle verstopft.

Motor läuft unruhig:

Zündstörung (etwa ungeeignete Kerze), Vergaser-
störung (vielleicht zu fettes Gemisch. Andere Düse
oder Nadelstellung).

Motor klopft (klingelt)

Zündklopfen (zu viel Frühzündung, falsche Zünd-
kerze, starke Oelkohlebildung). Kraftstoffklopfen
(ungeeigneter Kraftstoff). Motorklopfen (starker Ver-
schleiß an Lagern, Bolzen usw.)

Motor knallt:

Zündstörung, zu armes Gemisch.

Motor wird zu heiß:

Zu armes Gemisch (zu kleine Düse, Nebenluft). Oel-
mangel. Ungeeignetes Öl, Schalldämpfer oder Aus-
laßkanäle verstopft.

Zu hoher Verbrauch:

Undichter Kraftstoffbehälter, Leitung oder Ver-
gaser. Schwimmergehäuse läuft über (Nadelsitz oder
Nadel verschmutzt, Schwimminnadel verbogen,
Schwimmer undicht). Falsche Vergasereinstellung.
Kompressionsverluste.