



ARDIE
HANDBUCH

RBK 205

ARDIE - HANDBUCH

RBK 205

ACHTUNG!

Bei **neuen** Maschinen:

Schonend fahren!
Rechtzeitiger Ölwechsel!
Nur SHELL AUTOOLE!
Richtige Ölsorte!
Obenschmiermittel!
Vergaserkontrolle!
Zündkontrolle!
Bremskontrolle!

ARDIE-WERK A.-G., NÜRNBERG-W

Preißlerstraße Nr. 5—15 · Fernruf Nr. 61456—59

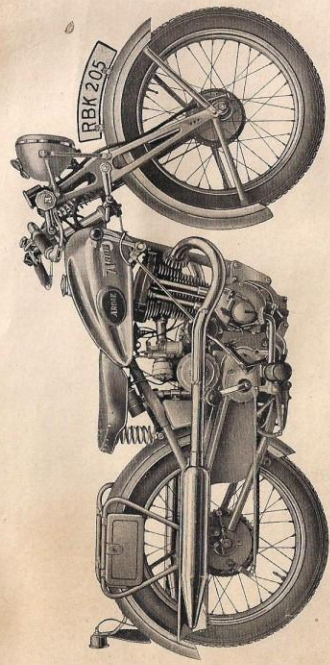
Drahtwort: Ardie Nürnberg

Entwurf, Text und Photos: Joachim Fischer-Berlin

Nachdruck verboten!

ARDIE HANDBE

205



ARDIE RBK 205. Das rasige und sportliche Motorrad. Optimale Leistung bei kleiner Maschinen-
einheit und sehr geringem Kraftstoffverbrauch. Ein wirtschaftliches Sportrad, wie es sein soll.

INHALT:

Seite

Das müssen Sie wissen!

Das ist die RBK 205	7
Hochwertige, saubere Kraftstoffe!	7
Sauberkeit spart Geld!	8
Ein gutes Werkzeug!	9
Das sind wichtige Zahlen!	10

Richtig einfahren!

So wird eingefahren!	12
Wenn das Rad eingefahren ist!	13

Das ist Pflege!

Zündlichtschaltung	14
Stoß- und Steuerungsdämpfer	15
Lenker	15
Motor	16
Zündung	18
Vergaser	22
Schmierung	24
Kupplung	27
Hinterradantrieb	29
Räder	32
Bereifung	33
Bremsen	36
Vordergabel	37
Drahtzüge	38
Beleuchtung	39

Was ist schuld?

Motorstörungen und ihre Ursachen	41
--	----

Brauchen Sie Ersatzteile?

Was ist zu beachten?	43
Garantie-Bedingungen	45
Fragebogen	47

Das müssen Sie wissen!

Das ist die RBK 205.

RBK 205, das bedeutet: **R**ohrrahmen — **B**lockgetriebe — **K**opfgesteuerter Motor — **200** ccm — Konstruktionsjahr 1935.

Die RBK 205 ist das sportliche Hochleistungsrad, preiswert in der Anschaffung und billig im Betrieb. Es ist erstaunlich, welche Leistung heute schon aus nur 200 ccm herausgeholt werden kann. Dabei sorgt die hängende Ventilanordnung des Motors für einen sehr geringen Verbrauch.

Alle wichtigen und empfindlichen Teile sind einwandfrei gekapselt. Das gilt bei der RBK 205 nicht nur von der Duplex-Getriebekette, sondern z. B. auch von dem gesamten Ventil-Mechanismus einschließlich den Kipphebeln und Ventildfedern. Alle Teile arbeiten staubfrei im Oelbad, dadurch geräuschwach und mit geringstem Verschleiß. Deshalb erfordert auch dieses Rad nur eine geringe Pflege und Ueberwachung!

Hochwertige, saubere Kraftstoffe!

Es hat wirklich keinen Zweck, ständig andere Kraftstoffe zu tanken, teure und billige, gute und schlechte. Die Erfahrung hat gezeigt, daß es immer am besten ist, wenn der Motor nach der Einlaufzeit auf einen Marken-Kraftstoff sorgfältig einreguliert wird, und wenn dann immer nur dieser Kraftstoff zur Verwendung kommt. Größte Sauberkeit ist beim Tanken nötig, denn die kleinsten Schmutzteilchen können später viel Ärger schaffen, wenn Filter oder Düse verstopft werden. Ist einmal Kraftstoff verschmutzt, so muß er unbedingt durch ein Ledertuch gefiltert werden. Die modernen Zapfsäulen der Großtankstellen liefern ein-

wandfreien, sauberen Kraftstoff. Beim Tanken ist die Maschine und insbesondere der Tank gegen Kraftstoffspritzer zu schützen, da der Lack sonst leicht angegriffen wird.

In der allerersten Zeit kann es vorkommen, daß der Tank einmal, z. B. durch Lackrückstände, verstopft. Schlimmstenfalls muß er dann zur gründlichen Reinigung ausgebaut werden.

Es kann nicht oft genug betont werden, daß der Kraftstoffhahn bei Stillstand des Motors sofort zu schließen ist. Geschieht das nicht, so kann der Kraftstoff ausfließen, wenn einmal die Schwimmmernadel nicht ganz dicht schließt. Außerdem verdunsten bei warmem Wetter die für das Anlassen wichtigen, leicht flüchtigen Teile des Kraftstoffes.

Sauberkeit spart Geld!

Sie haben selbst das allergrößte Interesse daran, daß Ihre Maschine immer blitzblank aussieht. Die kurze Zeit, die Sie für die Reinigung eines Motorrads brauchen, macht sich bezahlt. Werden Staub und Schmutz nicht rechtzeitig entfernt, so ist damit zu rechnen, daß die feinen, harten Staubeilchen in das Innere des Motors, des Getriebes, der Lagerstellen usw. eindringen. Sie wissen sicher, daß Staub zusammen mit Fett oder Öl eine sehr wirkungsvolle Schmirgelpaste bildet, die den Verschleiß fördert.

Das ganze Fahrgestell wird mit nicht allzu kaltem Wasser und einem weichen Schwamm gereinigt. Niemals darf eine Schmutzkruste abgekratzt werden. Immer ist ein vorsichtiges Weichen und Abspülen das Beste. Zur Lackpflege sind die bekannten Reinigungs- und Pflegemittel (z. B. von SHELL) zu verwenden. Sie bilden eine Schutzhaut, die ein unnütziges Angreifen der Lackschicht verhindert und sorgen dafür, daß der Lack recht lange den gleichmäßigen, schönen Glanz behält. Beschädigte Lackstellen sind sofort auszubessern; aller-

dings bleibt das Nachlackieren immer eine Flickarbeit! Rost ist vorher mit feinem Schmirgel zu entfernen. Zum Ausbessern sind strichfreie, schnell trocknende Spezial-Lacke zu benutzen.

Zur Säuberung der unlackierten Teile am Motor und Getriebe wird Waschbenzin oder ein Fett lösendes Spezial-Reinigungsmittel benutzt, wobei zu beachten ist, daß man mit Benzin die lackierten Teile nicht berühren darf, da auch der beste Lack durch den Sprit im Benzin angegriffen wird.

Die verchromten Teile werden mit einem weichen nicht fußelnden Lappen abgerieben und behalten dann immer ihren spiegelnden Glanz.

Sollte einmal das Motorrad wochen- oder monatelang nicht benutzt werden, so ist eine vernünftige Vorbereitung für diese Ruhezeit nötig. Nach der Säuberung werden alle zur Oxydation neigenden Teile eingefettet. Öffnungen am Vergaser usw. werden durch saubere Lappen verschlossen. Das Motorrad wird zur Entlastung der Bereifung gut aufgebockt. Durch große Decken wird verhindert, daß die Maschine unnötig verstaubt. Steht das Rad in einem kalten Raum, so empfiehlt es sich noch, unter die Decken zur Wärmeisolierung einige Bogen Zeitungspapier zu legen.

Sie werden wirklich viel Freude an Ihrem ARDIE-Rad haben, wenn die Maschine immer schön sauber ist. Die ganze Reinigung ist nur mühsam, wenn sich der Schmutz in allen Fugen und Ecken restlos festgesetzt hat. Je häufiger das Rad gereinigt wird, umso geringer ist der Arbeits- und Zeitaufwand!

Ein gutes Werkzeug!

Wir haben immer den allergrößten Wert darauf gelegt, unseren Motorrädern ein anständiges Werkzeug mitzugeben. Alle für den Fahrer in Betracht kommenden Arbeiten können damit schnell und sicher ausgeführt werden. — Sauber verpackt, in einer Segeltuchtasche befinden sich: Ein Putzlappen; ein verstellbarer

Schraubenschlüssel; sechs Maulschlüssel 22/27, 17/19, 14/17, 11/12, 8/10, 7/9 mm; ein Reifenheber; ein Schraubenzieher; ein Kerzenschlüssel; ein Steckschlüssel 17 mm; eine Kombinations-Zange; ein Stift für Kettenspanner; eine Fettpresse; ein Kettenöffner und das Flickzeug in einer Blechbüchse.

Das sind wichtige Zahlen!

Typenbezeichnung

RBK 205

Abmessungen:

Gesamtlänge in mm	2000
„ breite „ „	800
„ höhe „ „	940
Radstand „ „	1310
Sattelhöhe „ „	680

Gewicht (betriebsfertig in kg) 130

Tankinhalt in Liter 9

Motor:

Hub/Bohrung in mm	78/57
Hubraum in ccm	199
PS/Drehzahl-Min.	9/5200

Verdichtungsverhältnis 1,6

Ventilzeiten:

Auspuff öffnet vor unterem Totpunkt in Grad	65
Auspuff schließt nach oberem Totpunkt in Grad	25
Einlaß öffnet vor oberem Totpunkt in Grad	20
Einlaß schließt nach unterem Totpunkt in Grad	58

Zündlichtanlage

Noris DL 6/40

Unterbrecherkontaktabstand mm 0,3

Zündzeiten:

Spätzündung mm vor oberem Totpunkt	0
Maxim. Frühzündung mm vor oberem Totpunkt	11

Zündkerze

AG 30/14

Vergaser-Einstellung:

Düse	110
Gasschieber	4/5
Nadelposition	3

Kraftstoffverbrauch

Ltr./100 km

etwa 3 Ltr. Benzin,
0,2 Ltr. Oel

Motor-Oel

(SHELL AUTOOEL)

im Sommer
im Winter
für hohe Beanspruchung

SHELL AUTOOEL 4 X
SHELL AUTOOEL 3 X

Aero SHELL schwer

SHELL Retinax

Getriebe-Oel

Ketten-Oel:

für hintere Kette
für vordere Kette

SHELL Kettenfett
SHELL AUTOOEL X

Schmierfett

SHELL Hochdruckschmierfett Rot

Reifenluftdruck (atü)

Solo, vorn
Solo, hinten
mit Sozius, vorn
mit Sozius, hinten

1¹/₂
1³/₄
1¹/₂
2

Uebersetzung

1 : 6,95

Zähnezahl

18 : 45-18 : 50

Richtig einfahren!

So wird eingefahren!

Auch bei allergrößter Genauigkeit ist es unmöglich eine Maschine so herzustellen, daß sie sofort hochbelastet, d. h. also scharf gefahren werden kann, ohne für die Dauer Schaden zu nehmen. **Die einzelnen Maschinenteile müssen erst eingelaufen sein!** Das gilt vor allem vom Kolben, von den Kolbenringen, der Zylinderlaufbahn, den Lagern und den Zahnradern. **Nur wenn die Maschine sorgfältig eingefahren wurde, hat man die Gewähr für höchste Leistung, größte Wirtschaftlichkeit und längste Lebensdauer!**

Auf dem Titelblatt dieses Buches steht bereits, worauf es bei neuen Maschinen ankommt. Was heißt nun: „Schonend fahren“? Das ist nicht damit getan, daß die Maschine die ersten 1000 km mit mäßiger Geschwindigkeit (allerhöchstens $\frac{2}{3}$ des zukünftigen Spitzentempos) gefahren wird, man darf auch in der ersten Zeit nicht ständig scharf beschleunigen, also plötzlich viel Gas geben, um es ebenso plötzlich wieder ganz wegzunehmen, oder gar bei Vollgas mit einem Ruck in die Bremsen treten. (Sie ziehen doch die Kuppelung, wenn Sie bremsen?) **Die neue Maschine müssen Sie mit Gefühl und Schonung fahren!** Sie werden überrascht sein, wie robust, leistungsfähig und wirtschaftlich Ihr ARDIE-Rad wird, wenn es mit Liebe und Sorgfalt eingefahren wurde.

Es ist eigentlich selbstverständlich, daß man in der ersten Zeit für eine **besonders gute Schmierung** sorgt, von der in dem Abschnitt „Schmierung“ noch zu sprechen sein wird. SHELL-AUTOOLE, die von uns erprobt wurden und überall in genormter Qualität erhältlich sind, vermögen die nötige weiche und geschmeidige Trennschicht zwischen den sich reibenden

Teilen zu bilden und so übermäßigen Verschleiß zu verhindern.

Der Bremsbelag besteht aus einem Asbest-Gewebe mit Metalleinlagen. Dieser Bremsbelag hat die Eigenschaft in der ersten Zeit etwas nachzugeben. **Es ist deshalb nötig, die Bremsen zunächst öfter zu kontrollieren und gegebenenfalls nachzustellen.**

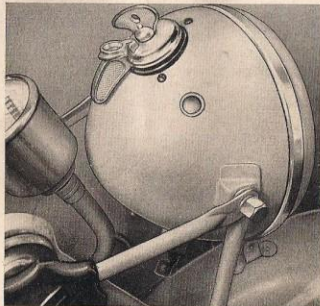
Wenn das Rad eingefahren ist!

Das Einfahren einer neuen Maschine ist langweilig, man möchte doch zu gern einmal ganz aufdrehen und das Ardie-Rad, das so schön sicher auf der Straße liegt, etwas forscher fahren. Man muß sich in der ersten Zeit schon sehr beherrschen. Eines Tages ist aber auch die Einfahrzeit überstanden, und jetzt empfiehlt es sich immer, **die ganze Maschine beim Ardie-Vertreter kontrollieren zu lassen!** Der Vergaser wird genau einreguliert, zumal er während der Einfahrzeit meist eine etwas größere Düse benötigt. Das ganze Rad wird genau untersucht. Es ist immerhin möglich, daß hier und dort eine Kleinigkeit nachzustellen ist. **Sagen Sie Ihrem Vertreter, woran es fehlt, und fragen Sie ihn, wenn Sie etwas nicht wissen.** Er kann am besten auf Grund seiner Erfahrungen Rat und Abhilfe schaffen.

Das ist Pflege!

Zündlichtschaltung.

Die Einschaltung der Zündung und der Beleuchtung ist hier besonders einfach und „griffbereit“. Auf dem Scheinwerfer ist der Lichtschalter angeordnet. Hier wird auch der Zündschlüssel eingesteckt. Durch einen kleinen Deckel wird die Schlüsselöffnung verdeckt, so daß kein Wasser und Staub eindringt, wenn die Maschine lange Zeit im Freien steht.

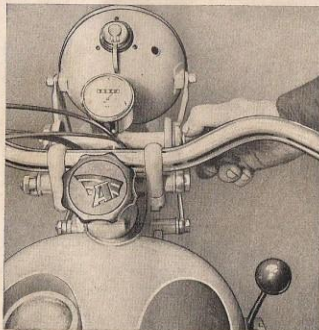


Sowie der Zündschlüssel eingesteckt ist, leuchtet die rote Kontrollampe auf. Die Zündung ist eingeschaltet. — Bei geringer Rechtsdrehung des Zündschlüssels wird das Standlicht eingeschaltet. Wichtig ist es, daß nach Einschaltung des Standlichts der Schlüssel abgezogen wird.

Zur Einschaltung des Volllichts wird der Zündschlüssel wieder geradeaus gestellt und der eigentliche Lichtschalter darunter betätigt, wobei die Abblendung selbstverständlich nicht hier, sondern noch einfacher vom Lenker aus erfolgt.

Stoß- und Steuerungsdämpfer.

Stoß- und Steuerungsdämpfer sind von Hand leicht verstellbar. Es ist wichtig, Dämpfer und Reifenluftdruck gut abzustimmen. — Der Steuerungsdämpfer wird nur



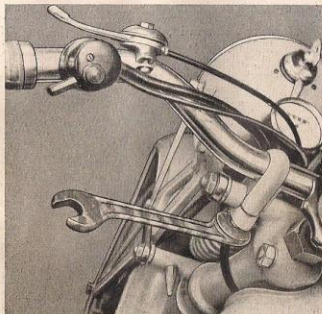
bei hohen Geschwindigkeiten und beim Gespannbetrieb fester angezogen.

Lenker.

Verstellung

Nur wenn Sitz, Fußrasten und Lenker richtig zueinanderstehen, sitzt man auf der Maschine wirklich bequem. Deshalb haben wir bei allen Rädern großen

Wert darauf gelegt, den Lenker so zu befestigen, daß er in einem weiten Bereich verstellt werden kann. Die Arbeit ist schnell geschehen: Mit dem Maulschlüssel 12 mm werden die vier Klemmmuttern gelöst, und schon kann der Lenker in die rich-

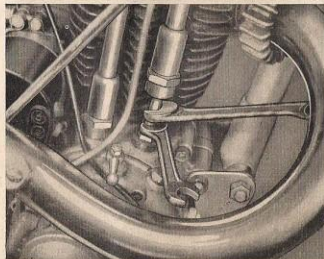
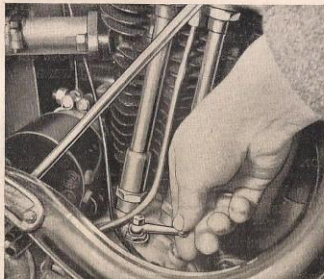


tige Stellung geschwenkt und gedreht werden. Danach werden die Muttern der beiden Klemmbügel wieder gut angezogen.

Motor.

Startnocke

Das Anwerfen der Maschine wird durch Einschaltung der Startnocke erleichtert. Es genügt, wenn dieser kleine Hebel mit der Hand quer — d. h. also auf „Start“ gestellt wird. Sowie die Maschine läuft, muß aber sofort wieder auf „Fahrt“ (Stellung wie im Bild) umgeschaltet werden.

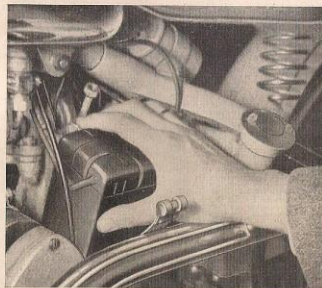


Im übrigen springt der Motor bei gutem Zustand sehr leicht an. Der Vergaser wird nur „getippt“, wenn die Maschine kalt ist. Beim Anlassen bleibt der Lufthebel zunächst geschlossen, während das Gas ein wenig geöffnet wird. Sowie der Motor richtig warm ist, wird der Luftschieber voll geöffnet!

Motor.

Ventileinstellung

Die Ventilpflege und -Einstellung wird zweckmäßig der Werkstatt überlassen! Deshalb hier nur ein paar hinweise. Zur Nachstellung eines Ventils wird zunächst mit dem Maulschlüssel 27 der untere Teil des Stoßstangen-Schutzrohres gelöst und hoch geschoben. Zur Nachstellung wird mit dem Maulschlüssel 14 der Stößel gehalten und mit Maul 11 die Kontermutter darunter gelöst. — Ist das geschehen, so wird mit dem Maulschlüssel 7 mm der Stößel unten gehalten und mit dem 14 mm-Schlüssel eingestellt. Dann ist die Gegenmutter wieder nachzuziehen. — Gerade die Ventileinstellung muß sehr sorgfältig erfolgen. Sie erfordert beim Fachmann nur einen geringen Zeitaufwand.



Zündung.

Batterie-Ausbau

Bei der Pflege von Motor und Zubehör beginnen wir absichtlich mit der Batterie, denn sie wird leider fast immer vernachlässigt und hat dann nur eine geringe Lebensdauer. Zur genauen Prüfung ist der Akkumulator schnell ausgebaut. Mit dem Maulschlüssel 14 wird das Haltespannband gelöst. Nachdem vorher die Batteriekabel (unter der Gummimuffe und an der Klemme) getrennt wurden, kann die Batterie mit einem Griff aus dem Fahrgestell genommen werden.



Zündung.

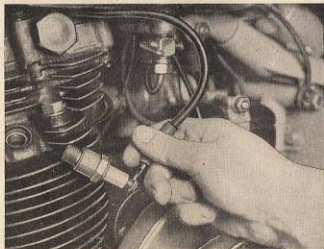
Batterie-Kontrolle

Die Batterie ist äußerlich gut sauber und trocken zu halten. Mindestens alle vier Wochen ist nachzusehen, ob die Säure genügend über den Platten (etwa 8 mm) steht. Zu diesem Zweck wird der Deckel abgenommen und die Schraubstößel der Zellen werden entfernt. Zum Nachfüllen wird nur destilliertes Wasser benutzt. Reine Akkumulatorensäure ist bei Verlust durch Verschütten oder Auslaufen zu ersetzen. Keine Metallteile auf die offene Batterie legen, da dadurch Kurzschluß entstehen kann. — Die Ueberwachung der Batterie (Prüfung der Säuredichte und des Ladezustandes) erfolgt zweckmäßig in der Werkstatt mit dem Aräometer. — Entladene Batterien schnellstens wieder aufladen. Bei längerem Nichtgebrauch Batterie in „Pension“ geben.

Zündung.

Kabel und Kerzen

Es ist wichtig, daß nur der richtige Kerzentyp verwendet wird. Der Steinisolator muß eine bräunliche Färbung im Innern haben, wenn die Kerze richtig funk-

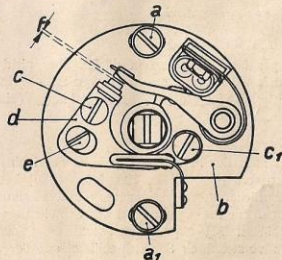


tioniert, d. h. genügend warm wird, um Oel abzustößen, aber auch nicht zu heiß, da sonst Glühzündungen entstehen. Kerze gut sauber halten und im Interesse der Wirtschaftlichkeit rechtzeitig erneuern. — Sind Kabel und Kontakte in bestem Zustand, so wird die Zündung wie folgt geprüft: Kerze ausbauen, Außerhalb des Motors wieder anschließen, Kerzenkörper an Motor-masse halten. „Kicken“ und Funkenbildung prüfen.

Zündung.

Unterbrecherkontakte

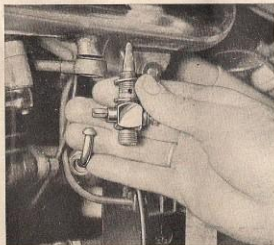
Von Zeit zu Zeit ist der Abstand der Unterbrecherkontakte und ihr Zustand zu prüfen. Der Unterbrecher ist besonders leicht zugänglich, unmittelbar am Motor unter dem Ventil-Mechanismus angeordnet und mit einem Griff ohne Werkzeug zu öffnen. Die Unterbrecherkontakte müssen öl- und staubfrei sein. Wenn nötig, werden sie mit einer ganz feinen Spezial-Flachfeile vorsichtig geglättet. — Zur Nachstellung des Kontaktböckchens sind die beiden Klemmschrauben c und c1 des Blockes d zu lösen. Durch einfaches Drehen der Exzentrerschraube e läßt sich dann der Abstand f ganz genau auf 0,3 mm einstellen.



Vergaser.

Leitung, Hahn und Filter

Kraftstofftank, Leitungen, Filter und Vergaser müssen gut sauber gehalten werden. Bei nicht übermäßig verschmutztem Kraftstoff werden die Rückstände durch das Filtersieb des Kraftstoffhahnes abgefangen. Nach Entleerung des Tanks kann der Hahn mit dem in den Tank hineinragenden Filter leicht ausgebaut werden (Maulschlüssel 17). Das Sieb wird in Kraftstoff

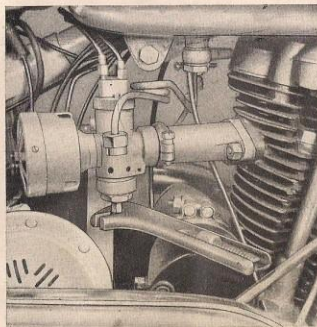


gut ausgespült. Die Maschen dürfen aber nicht durch ein scharfes Werkzeug erweitert werden. — Hahn bei senkrechter Stellung offen. Bei Querstellung (Bild) geschlossen.

Vergaser.

Düsen

Erst nach der Einlaufzeit wird die Fabrikeinstellung des Vergasers geprüft. Die Hauptdüse (Bild) beeinflusst im wesentlichen die Höchstleistung und bestimmt den Verbrauch. Zur Freilegung wird das Schwimmergehäuse (Maulschlüssel 17) abgenommen und dann die Düse mit dem verstellbaren Schraubschlüssel aus der Mischkammer heraus geschraubt. Nur Original-Düsen rich-

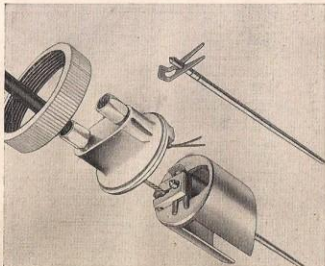


tiger Größe verwenden! Zu kleine Düse führt zur Ueberhitzung, der Motor knallt; bei zu großer Düse arbeitet die Maschine unregelmäßig mit hohem Verbrauch. — Zur Reinigung ist das Schwimmergehäuse leicht zerlegt. — Die Einstellung des Leerlaufs erfolgt am besten in der Werkstatt durch Feinregulierung der Gasschieber-Anschlag- und Luftstellschraube. Bei betriebswarmem Motor, geöffnetem Luft- und geschlossenem Gasschieber muß der Leerlauf einwandfrei sein.

Vergaser.

Nadelposition

Nach Lösen der Kordelmutter von Hand kann der Gas- und Luftschieber herausgenommen werden. In ihm ist eine Nadel mit einer Klemmfeder befestigt. Die Klemmfeder kann in verschiedene Einkerbungen der Nadel gesteckt werden. Man spricht von der Nadelposition, die von oben gezählt wird. Diese Nadel-

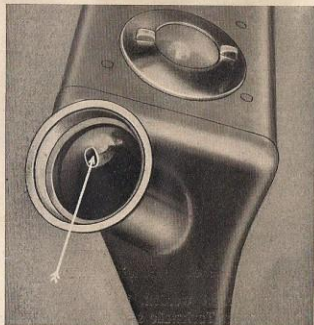
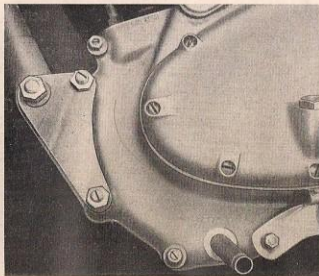


position ist wichtig für den Verbrauch und die Uebergänge. — Vergasereinstellung siehe auch „Wichtige Zahlen“!

Schmierung.

Motor

Die sorgfältige Ueberwachung der Schmierung erfolgt am besten wieder durch die Werkstatt. Nur geeignete, immer frische, saubere Oele (s. „Wichtige Zahlen“) sind in der Lage, einwandfrei zu schmieren, zu kühlen und fein abzudichten. Während der Einfahrzeit ist noch ein hochwertiges Obenschmieröl dem Kraftstoff beizugeben. Zunächst häufiger, später mindest alle 2000 km wird das Öl erneuert und der Motor ausgespült. — Von Zeit zu Zeit ist noch der Oelfilter im Kurbelgehäuse zu prüfen und, wenn nötig, gründlich zu reinigen. Nachdem die Maschine auf die Seite gelegt ist, wird der Oelstutzen am Kurbelgehäuse geöffnet, und schon kann das Sieb (Bild) herausgezogen werden.



Schmierung.

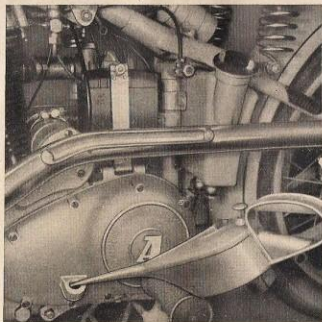
Ölbehälter

Im Fahrgestell befindet sich der Frischöl-Behälter, der hier im Bild für sich gezeigt wird. Nach Entfernung des Deckels kann der Ölkreislauf beobachtet werden. Man sieht hier deutlich, ob das Öl bei seinem Kreislauf immer durch das Rücklaufrohr (Pfeil) wieder in den Behälter kommt. Ist das nicht der Fall, so ist das ein Zeichen für Ölmangel oder eine Verstopfung in den Leitungen. Bei Erneuerung des Öls darf das Sieb im Einfüllstutzen nicht vergessen werden.

Schmierung.

Getriebe und Getriebekette

Es ist wichtig, daß das Getriebe immer gut geschmiert ist. Zu diesem Zweck muß das Öl rechtzeitig



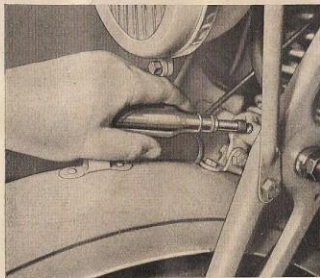
ergänzt und erneuert werden. Eine Arbeit, die durch die Werkstatt oder Tankstelle schnell und sicher erfolgt. Die Duplex-Getriebekette läuft staubdicht im Ölbad.

Der Ölstand im Kettengehäuse läßt sich leicht nach Öffnen des Ölstutzens (Maulschlüssel 22) prüfen. Die Getriebekette soll gut in frischem Öl eintauchen. — Näheres über Schmierung s. auch „Wichtige Zahlen!“

Schmierung.

Fahrgestell

In jedem Werkzeug befindet sich eine Fettpresse zur Schmierung des Fahrgestells. Sie ist regelmäßig an folgenden Schmierstellen anzusetzen: 1. Vorderradnabe, 2. Hinterradnabe, 3. Tachometer-Antrieb, 4.—7.



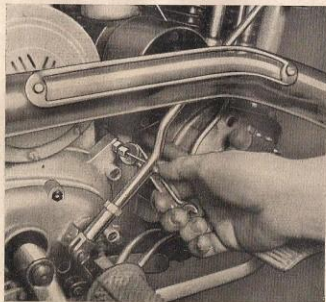
Vordergabel. Keine Schmierstelle darf vergessen werden. — Das Fett wird an den Gabelbolzen so lange eingepreßt, bis das verbrauchte Fett herausgedrückt ist. — An den Naben ist eine Ueberfettung zu vermeiden, da sonst Fett in das Bremsgehäuse eindringt. — Fahrgestellschmierung etwa alle 1000 km.

Kupplung.

Nachstellung I

Mit der Nachstellung der Kupplung soll nicht gewartet werden, bis sie stark rutscht. Eine rutschende

Kupplung wird heiß und verschleißt schnell. Die Kupplung muß immer gut greifen und sich einwandfrei entkuppeln lassen. — Zur Nachstellung ist eine kleine Einstellschraube am Drahtzug vorhanden: mit dem Maulschlüssel 11 wird die Gegenmutter gelöst. Dann wird

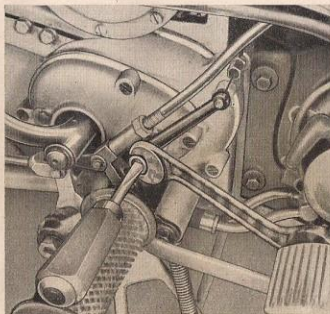


mit dem Schlüssel 10 die Einstellschraube etwas nach links gedreht, wenn die Kupplung rutscht. Hiernach wird die Gegenmutter wieder gut angezogen.

Kupplung.

Nachstellung II

Reicht die Nachstellung am Drahtzug nicht aus, so ist eine weitere Verstellung am Kupplungshebel selbst möglich. Zu diesem Zweck wird mit dem Maulschlüssel 14 die Gegenmutter gelöst und dann mit dem Schraubenzieher die Einstellschraube etwas nach links gedreht, wenn die Kupplung rutscht. Beim Wieder-

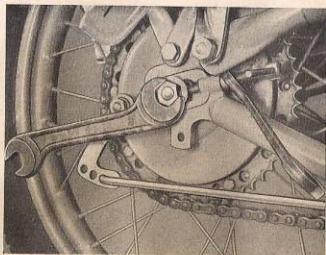


anziehen der Gegenmutter wird die Stellschraube mit dem Schraubenzieher in der richtigen Lage festgehalten.

Hinterradantrieb.

Kettennachstellung.

Die richtige Spannung der Hinterradkette ist sehr wichtig. Die Kette muß nach oben und unten eine Beweglichkeit von etwa 10 mm haben. Sie darf weder zu stramm noch zu schlapp sein. Die Nachstellung geschieht in folgender Weise: Mit dem Maulschlüssel 19 werden die Achsmuttern gelockert. Dann wird mit dem Maulschlüssel 14 die Kontermutter am Kettenspanner links und rechts gelöst, wobei der Kettenspanner mit dem im Werkzeug vorhandenen Stift in seiner Lage festgehalten wird. — Jetzt werden die beiden Spanner links und rechts ganz gleichmäßig nachgestellt, damit das Rad nicht etwa schräg in der Gabel läuft. Ist die Nachstel-

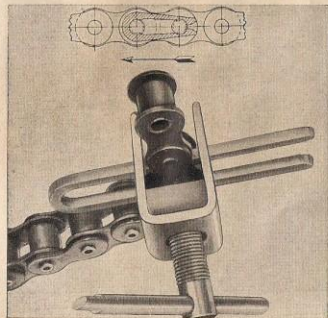
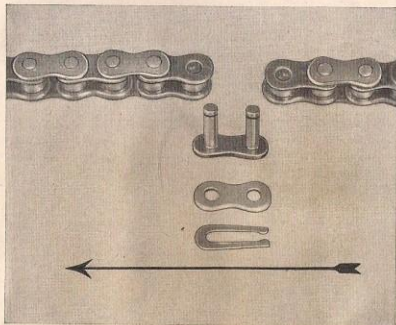


lung beendet, so werden die Spanner wieder gehalten und die Gegenmuttern angezogen, und schließlich auch die Achsmuttern links und rechts wieder festgedreht.

Hinterradantrieb. Kettenzerlegung und Reinigung

Eine erfolgreiche Reinigung der Kette ist nur möglich, wenn sie ganz abgenommen wird. Zu diesem Zweck wird mit der Zange die Federlasche am Kettenschloß abgezogen, dann die Seitenplatte entfernt und das Steckglied herausgenommen.

Die Reinigung erfolgt in einem Petroleum- oder Spezial-Reinigungsbad. Nach der Trocknung folgt die Neueinfettung mit erwärmtem Spezialfett (SHELL Kettenfett! Eingehende Beschreibung auf der Dose). Beim Reinigen und Einfetten müssen die einzelnen Kettenglieder ständig gegeneinander bewegt werden, damit wirklich aller Schmutz herauskommt und das neue Fett restlos eindringen kann.



Hinterradantrieb.

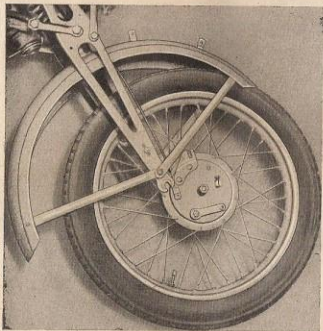
Kettenkürzung

Wenn nach langer Betriebszeit eine Kettenkürzung nötig ist, so geschieht das mit dem Nietelöser, der dem Werkzeug beiliegt. Mit ihm können beliebig viel Kettenlieder herausgenommen werden. Will man die Kette nur um ein Glied kürzen, so ist es nötig, vier Glieder herauszunehmen und dann ein besonderes, gekröpftes Glied mit Innenglied und ein zweites Schloß (insgesamt also 3 Glieder) einzufügen. Beim Zusammenbau der Ketten ist darauf zu achten, daß der geschlossene Teil der Kettensicherung unbedingt in Drehrichtung liegt (Bild).

Räder.

Radausbau

Bei Reifenpannen oder irgendwelchen nötigen Reparaturen sind die Räder schnell ausgebaut. Im Bild wird der Ausbau des Vorderrades gezeigt: Das Bremsseil



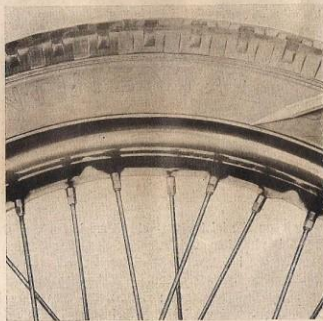
wird ausgehängt, nachdem vorher Splint und Bolzen entfernt sind und der Schlitz der Stellschraube richtig gedreht ist. Dann wird mit dem Schraubenzieher der Tachometerantrieb gelöst und herausgezogen. Mit dem Maulschlüssel 19 werden die Achsmuttern gelockert. (Beim Einbau ist darauf zu achten, daß der Schlitz des Brems - Arretierhebels in den entsprechenden Zapfen der Gabel kommt.) Schon kann das Rad nach der Seite herausgezogen werden.

Der Ausbau des Hinterrades erfolgt sinngemäß ebenso. Der Unterschied besteht in der Hauptsache darin, daß hier noch die Antriebskette geöffnet werden muß.

Bereifung

Kontrolle

Der Pfeil weist auf die viel zu wenig beachtete Kennlinie der Decke, die deutlich zeigt, ob der Reifen richtig in der Felge liegt. — Reinigung der Reifen erfolgt mit kaltem Wasser. — Auch die kleinsten Fremdkörper

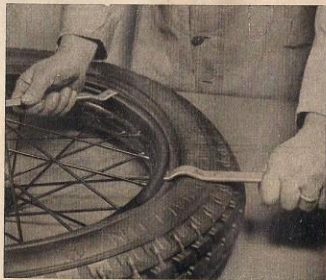


sind aus der Decke zu entfernen. Ebenso müssen auch die geringsten Beschädigungen der Laufdecken sofort ausgebessert werden. Sehr schädlich für den Gummi sind Oel und jede Art von Säure. — Außerordentlich wichtig für die Lebensdauer der Bereifung und für die einwandfreie Federung ist die Einhaltung des richtigen Luftdrucks. Siehe auch „Wichtige Zahlen“. — Bei starken Beschädigungen der Bereifung ist eine fachmännische Reparatur in der Vulkanisieranstalt unbedingt zu empfehlen.

Bereifung.

Demontage

Bei den Ardie-Maschinen werden Stahlseil-Reifen auf Tiefbettfelgen verwendet, weil hierdurch die höchste



Sicherheit gewährleistet und ein Abspringen der Decke selbst bei plötzlichem Luftleerwerden des Schlauches ausgeschlossen ist. Das Stahlseil kann nur durch falsche Behandlung zerrissen werden. — Man beachte bei der Demontage: Luft auslassen; Reifen auf der Felge lokern; Decke auf einer Seite ganz in das Tiefbett drück-

ken; die andere Seite mit Spezialmontierhebel (Bild) vorsichtig herausheben. Ist das geschehen, so kann auch der zweite Teil leicht demontiert werden, immer in der Voraussetzung, daß die noch nicht ausgehobenen Teile der Gegenseite tief in das Felgenbett gedrückt sind. — Nie übermäßige Gewalt anwenden!!

Bereifung.

Montage

Bevor Sie den Schlauch in die Decke einlegen, muß er ein wenig mit Talkum bestreut werden. Jede Faltenbildung ist unbedingt zu vermeiden. Der Schlauch



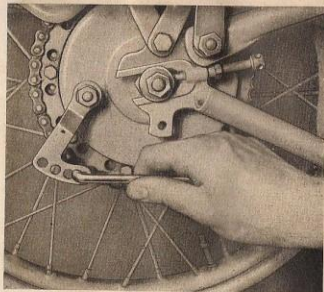
wird in der Decke leicht aufgepumpt (keine Fremdkörper mit montieren). — Zwischen Decke und Felge liegt zum Schutz des Schlauches das Felgenband. — Die Decke wird zuerst auf der Ventilseite in das Bett gelegt. Dann wird der ganze untere Wulst vorsichtig mit den Montierhebeln aufgezogen. In gleicher Weise erfolgt dann die Montage des zweiten Wulstes. Auch hierbei

beginnt man wieder gegenüber dem Ventil. — Die Montage geht leicht vor sich, wenn immer der der Montagestelle gegenüber liegende Teil tief in das Bett gelegt wird, was nicht oft genug betont werden kann.

Bremsen.

Nachstellung

Eine richtige Bremseinstellung ist wichtig. Die Nachstellung ist beim Vorder- oder Hinterrad in wenigen Minuten geschehen. Die Einstellung muß so erfolgen, daß der Bremshebel ein wenig Spiel hat. Dann aber einwandfrei greift. — Zur schnellen Nachstellung der Hinterradbremse ist der Bremshebel mit mehreren Löchern



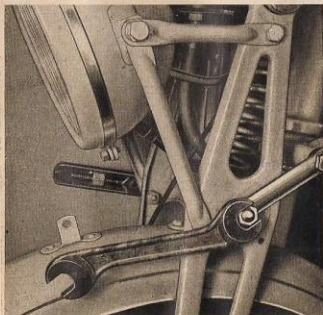
versehen. Die Bremsstange (Splint und Unterlagscheibe später nicht vergessen!) wird zur Nachstellung ausgehängt und in das nächste Loch gebracht. — Die Gelenke des Bremsgestänges werden gut sauber gehalten und von Zeit zu Zeit mit ein paar Tropfen Oel versehen. — Bei der Vorderradbremse wird zur Nach-

stellung die Stellschraube etwas verdreht. — Die Ueberwachung, Reinigung und evtl. Erneuerung des Bremsbelages wird immer dem Fachmann überlassen!

Vordergabel.

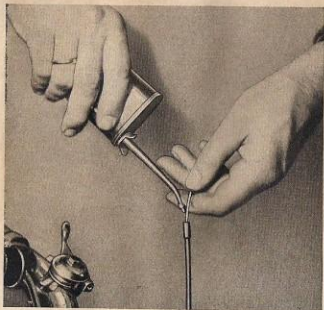
Nachstellung

Nach sehr langer Betriebszeit kann es vorkommen, daß die Gabelbolzen ein wenig seitliches Spiel bekommen. Zur Nachstellung wird der Stoßdämpfer gelöst. — Die Einstellung ist schnell geschehen: Mit dem Maul-



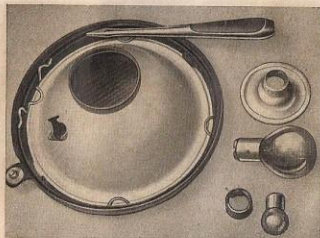
schlüssel 19 mm wird die Mutter des betreffenden Bolzens auf der linken Seite gelöst und dabei der Bolzen auf der Gegenseite mit dem verstellbaren Schraubenschlüssel gehalten. Ist das geschehen, so genügt eine geringe Bolzennachstellung, und schon kann die Mutter wieder angezogen werden, wobei der Bolzen in der richtigen Lage gehalten wird.

Die Drahtzüge haben heute eine hohe Lebensdauer, wenn sie richtig verlegt und geführt werden. Jeder scharfe Knick ist zu vermeiden. — Die einfachste Schmierung des Drahtzuges — die sehr wichtig ist — erfolgt mit der Oelkanne: der Drahtzug wird oben ausgehängt und langsam Öl eingeträufelt, bis der Drahtzug bis unten geschmiert ist. — Bei der Generalüberholung des Rades werden die Drahtzüge aus ihren Hülsen gezogen, mit Petroleum ausgewaschen und mit



SHELL Hochdruckschmierfett Rot neu eingefettet. — Die Erneuerung oder Nachlötung der Drahtzüge erfolgt in der Spezialwerkstatt.

Zur Auswechslung einer Birne oder der Scheinwerfer-Scheibe kann der Scheinwerfer leicht zerlegt werden. Nach Lösen der kleinen Klemmschraube unten am Gehäusering wird dieser zusammen mit Scheibe,



Reflektor, den Birnen und ihren Fassungen herausgeschwenkt. Der wertvolle Silberspiegel des Reflektors ist gut geschützt und soll möglichst nie berührt werden. — In der Mitte des Reflektors sitzt die Fassung mit der Bilux-Lampe (6 V 25/25 W). Die Birne hat einen Bajonett-Verschluss. — Darunter befindet sich die Fassung der kleinen Birne für das Standlicht. — Sehr wichtig ist die Verwendung der immer richtigen Birne und die einwandfreie, blendungsfreie Einstellung des Scheinwerfers selbst. — Der Schraubenzieher im Bild zeigt, wie zur Herausnahme des Reflektors und der Scheibe die Drahtfederbügel heruntergedrückt und damit ausgeschwenkt werden. Nur bei richtigem Ansetzen geht es leicht, ohne daß der Reflektor beschädigt werden kann.

Beleuchtung.

Schlußlicht

Sollte die Birne des Schlußlichtes (6 V 3 W) durchgebrannt oder eine Auswechslung bzw. Reinigung anderer Teile erforderlich sein, so ist das in wenigen Sekunden geschehen: Mit einem kleinen Schraubenzieher wird der Klemmring, der die rote Scheibe am Gehäuse



hält, geöffnet und dann Ring und Scheibe abgenommen; die Birne selbst ist mit einem Bajonettverschluß eingesetzt.

Was ist schuld?

Motorstörungen und ihre Ursachen.

Zur Auffindung von Motorstörungen gehört die allergrößte Ruhe!! Planmäßiges, wohlüberlegtes Suchen führt am schnellsten zum Erfolg. — Vergessen Sie nicht, daß auch außerhalb des Motors die Ursache der Störung liegen kann. So z. B. bei Nachlassen der Leistung durch zu straff gespannte Kette oder fest-schleifende Bremsbeläge. — Die kurze Tabelle soll die Behebung der Pannen erleichtern.

Motor springt nicht an.

- Zündschlüssel nicht eingesteckt.
- Zündkabel beschädigt.
- Zündkerze verölt oder verrußt.
- Zündkerze defekt.
- Beschädigte Zündspule (sehr selten!).
- Verölte oder verschmorte Unterbrecherkontakte.
- Batterie erschöpft.
- Kein Kraftstoff im Tank.
- Kraftstoffhahn nicht geöffnet.
- Verstopfte Leitungen oder Filter.
- Undichte Leitung oder Anschlüsse.
- Verstopfte Düse.
- Nebenluft.
- Falsche Vergaser-Einstellung.
- Motor zu kalt.

Motor bleibt stehen.

- Zündstörung (s. oben!).
- Vergaser-Störung (s. oben!).
- Kolben klemmt (schlechtes oder zu wenig Öl, Ueberhitzung).

Motor zieht nicht.

- Zündstörung.
- Vergaser-Störung.

Schlechte Kompression (Kolbenringe abgenutzt, gebrochen oder zu geringe Spannung; Kolben bereits abgenutzt; Zylinder ausgelaufen; Ventile verbrannt oder verzogen; lahme oder gebrochene Ventilschäfte; Zylinderkopf lose oder Dichtung defekt).

Motor klopft.

Zündklopfen (falsche Zündkerze, starke Oelkohlebildung).

Brennstoffklopfen (ungeeigneter Kraftstoff).

Motor klopfen (starker Verschleiß an Lagern, Ventilen, Ventilschäften, Bolzen usw.).

Motor knallt.

Zu kaltes Gemisch.

Einlaßventil klemmt.

Nebenluft.

Motor zu heiß.

Zu armes Gemisch (zu kleine Düse, Nebenluft).
Oelmangel (zu wenig Oel, Pumpenstörung,
Filter verstopft).

Schalldämpfer verstopft.

Ungeeignetes Oel.

Stark verschmutzte Kühlrippen.

Zu langes fahren mit kleinen Gängen.

Zu hoher Verbrauch.

Undichtheiten am Tank, an den Leitungen oder am Vergaser.

Falsche Vergaser-Einstellung.

Kompressions-Verluste.

Motor geht durch.

Kupplung rutscht (falsche Einstellung, Federspannung zu gering, abgenutzte Lamellen).

Die meisten hier aufgezählten Störungen sind nur möglich, wenn sich der Motor in schlechtem Zustand befindet. Eine Maschine, die keine Kompression hat, springt schlecht an, zieht nicht, hat einen unnötig hohen Verbrauch und kann außerdem noch klopfen, wenn der Verbrennungsraum stark verkrustet ist.

Brauchen Sie Ersatzteile?

Was ist zu beachten?

Es liegt in Ihrem eigensten Interesse, daß Sie für Ihr Motorrad nur **Original-Ersatzteile** verwenden. Dann haben Sie die Gewähr dafür, daß die Teile einwandfrei passen, allen Beanspruchungen gewachsen sind und daß Ihnen die Fabrik volle Garantie leistet. Am einfachsten und schnellsten bekommen Sie die Ersatzteile durch die nächste Ardie-Vertretung. Sollte es doch einmal nötig sein, irgendein Teil direkt bei der Fabrik zu bestellen, so können Sie mit einer prompten Lieferung nur dann rechnen, wenn die Bestellung klar und unzweideutig ist. Beim Schriftwechsel mit dem Werk ist folgendes genau zu beachten:

1. Adresse: **Ardie-Werk A.G.**
Abteilung Reparatur, **Nürnberg-W.**
2. **Bestellkarte** nicht zu anderen Mitteilungen benutzen.
3. Unbedingt die Angaben: Motorradtyp,
Fahrgestell-Nummer
Motor-Nummer.
4. Teilnummer und genaue **Bezeichnung nach der Ersatzteil-Liste**. — Ist das nicht möglich, so schickt man eine kleine Skizze, am besten das Musterteil mit ein.
5. Angabe der **nächsten Ardie-Vertretung** oder des **Ardie-Händlers**, durch den die Bestellung ausgeführt werden soll.
6. **Versand** erfolgt ausschließlich gegen **Nachnahme** oder Voreinsendung des Betrages. Verpackung wird selbstkostend berechnet und nicht zurückgenommen.

7. **Reparatur-Arbeiten.** Ueber vorzunehmende Reparaturen wird **auf Wunsch Kostenvoranschlag** erstellt. Die bei uns eingehenden Reparaturen werden in der Regel sofort in Arbeit genommen; die vorherige Aufmachung eines Kostenvoranschlages ist also **ausdrücklich bei Einsendung einer Reparatur zu verlangen.**
8. **Generalüberholungen** lasse man zweckmäßig in den Wintermonaten vornehmen, da während der Saison mit längerer Lieferzeit zu rechnen ist.
-

Garantiebedingungen

der Vereinigung der Motorradfabriken.

Gewähr leistet das Werk während der Dauer von sechs Monaten nach der Zulassung auf schwarze Nummer, jedoch nur dem ersten Abnehmer gegenüber. Sie wird nach Wahl des Werkes nur bei unverzüglicher Rüge in Reparatur oder Ersatz portofrei eingesandter Gegenstände bestehen, die infolge nachweislicher Material- oder Arbeitsfehler schadhaft oder unbrauchbar geworden sind. Sonstiger Schadenersatz ist ausgeschlossen. Für Rennmodelle und Sonderausführungen wird keine Gewähr geleistet.

Für die vom Werk nicht selbst erzeugten Teile, wie Bereifung, Zündapparate, Lichtanlage, Meßinstrumente, Ketten, Aufbauten usw. beschränkt sich die Gewähr auf die Abtretung der etwaigen ihm gegen den Erzeuger wegen Mangels zustehenden Ansprüche.

Werden Schäden oder Mängel an dem Fahrzeug gefunden oder vermutet, deren unentgeltliche Abstellung auf Grund der Gewähr beansprucht wird, so ist das Fahrzeug oder das schadhafte Teil fracht- bzw. portofrei an das Werk zur Prüfung einzusenden. Unentgeltlich ersetzte Teile werden Eigentum des Werkes. Die Gewährpflicht erlischt, wenn Reparaturen oder Veränderungen von dritter Seite oder Ersatz von Teilen durch Teile fremden Ursprungs vorgenommen werden. Ausgenommen sind Notfälle.

Für gebrauchte Fahrzeuge wird keinerlei Gewährleistungspflicht übernommen.

Datum:

Fragebogen

Besitzer:

Adresse:

Motorradtyp:

Baujahr:

Lieferdatum:

Fahrgestellnummer:

Motor-Nummer:

Von wem gekauft: **Brückner & Söhne**

Wann gekauft:

Auf wessen Empfehlung:

Wurde die Maschine Solo gefahren oder mit Sozium:

Welche Höchstgeschwindigkeit haben Sie erzielt:

Welchen Kraftstoff verwenden Sie:

Wie groß ist der Kraftstoffverbrauch:

Welches Schmieröl verwenden Sie:

Wie groß ist der Ölverbrauch:

Wie ist die Zugkraft bei Steigungen:

Haben Sie Motordefekte gehabt? Wenn ja, welche?

Haben Sie Defekte an der Zündanlage gehabt? Wenn ja,
welche?

Welche Ursachen hatten die Defekte?

Können Sie uns irgendwelche Verbesserungsvorschläge
machen:

Sonstige Erfahrungen:

.....
.....
.....
.....
.....

Wenn Sie 6 Monate Ihre Ardie haben, senden Sie uns
bitte diesen Fragebogen. Sie helfen uns — wir helfen
Ihnen!!

ARDIE-WERK A.-G., NUERNBERG-W