

ARDIE

HANDBUCH

S 125



ARDIE - HANDBUCH

S 125

ACHTUNG!

Bei **neuen** Maschinen:

- Schonend fahren!
- Zügig einfahren!
- Richtiges Kraftstoff-Öl-Gemisch!
- Nur Markenkraftstoff!
- Richtige Öl-Sorte!
- Vergaserkontrolle!
- Zündkontrolle!
- Bremskontrolle!



ARDIE-WERK Aktien-Gesellschaft

Fernruf 61456 NÜRNBERG - W Preißlerstr. 5/15

Drahtwort: Ardie Nürnberg



Bild 1

Das ist die temperamentvolle ARDIE S 125, ein Kleinstkraftrad mit 125 ccm - Zweitaktmotor, Kreuzstromspülung und Dreiganggetriebe.

INHALT

Seite

Das müssen Sie wissen!

Das ist die S 125	7
Hochwertiger, sauberer Kraftstoff	7
Sauberkeit spart Geld	9
Die innere Reinigung	10
Die Fahrgestellschmierung	10
Ein gutes Werkzeug	11
Das sind wichtige Zahlen!	12

Richtig einfahren!

So wird eingefahren	13
Wenn das Rad eingefahren ist	13

Das ist Pflege!

Zündung/Kerze	17
Zündung/Unterbrecher	18
Kraftstofffilter	18
Luftfilter	19
Vergaser/Hauptdüse	20
Vergaser/Gasschieber	21
Vergaser/Leerlauf	22
Getriebekette	23
Kupplung	24
Hinterradkette	25
Ketten-Zerlegung und -Kürzung	26
Hinterradausbau	27
Reifenpflege	28
Reifenmontage I	28
Reifenmontage II	29
Bremsnachstellung	30
Scheinwerferpflege	31

Was ist schuld?

Motorstörungen und ihre Ursachen	33
--	----

Brauchen Sie Ersatzteile?

Was ist zu beachten?	35
Garantie-Bedingungen	36

Das müssen Sie wissen!

Das ist die S 125

Der Zweitaktmotor der S 125 hat einen Flachkolben und arbeitet mit der Kreuzstromspülung: Ueberströmkanäle und Auspuffkanäle sind kreuzförmig angeordnet. Die Gemischströme werden steil aufgerichtet und zunächst durch die Kolbenkante gelenkt. Das ist der Grund, weshalb der Motor eine günstige Leistung bei allen Drehzahlen hat.

Die S 125 ist ein schnelles, lebendiges, preiswertes Kleinstkraftrad. Durch den günstigen Verlauf der Verbrauchskurve ist eine hohe Wirtschaftlichkeit unter allen Betriebsbedingungen gewährleistet. Den flachen Verlauf dieser Verbrauchskurve zeigt das Bild 2. —

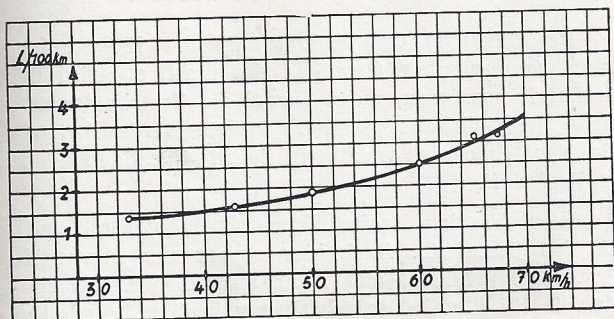


Bild 2

Durch Vergleichsmessungen läßt sich jederzeit feststellen, ob auch bei dem Motor unseres Rades alles in Ordnung ist.

Hochwertiger, sauberer Kraftstoff

Es hat 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 Markenkraftstoff einreguliert wird, und wenn dann immer nur diese Kraftstoffart verwendet wird.

Beim Tanken ist größte Sauberkeit nötig, da schon die kleinsten Schmutzteilchen Filter und Düsen verstopfen und Ihnen Aegerer bereiten. Ist einmal der Kraftstoff verschmutzt, so muß er durch ein Leder gefiltert werden. Die modernen Zapfsäulen liefern einen einwandfreien und sauberen Kraftstoff. — Beim Tanken ist das Kraffrad gegen Kraftstoffspritzer zu schützen, da sonst der Lack angegriffen wird. In der ersten Zeit kann es vorkommen, daß sich das **Filter im Tank** etwa durch Lackrückstände verstopft. Nur im schlimmsten Fall, wenn die Säuberung des Filters und das Ausspülen des Tanks nicht genügen, muß dieser zur gründlichen Reinigung abgenommen werden.

Bei **Stillstand des Motors** muß der Hahn sofort geschlossen werden. Geschieht das nicht, so wird der Kraftstoff ausfließen, wenn einmal die Schwimmemmel nicht ganz dicht schließt. Außerdem verdunsten die für das Anlassen wichtigen, leicht flüchtigen Teile im Kraftstoff.

Was für den Kraftstoff gesagt wurde, gilt auch für das Schmieröl. Auch hier sollten nur Markenöle Verwendung finden, und zwar ausschließlich **Spezialöle**, die für die **Gemischschmierung** bestimmt sind. Nur diese Öle sind bei Einhaltung des richtigen Mischungsverhältnisses in der Lage, tragende Schmierfilme zu bilden. Ein schlechtes oder ein ungeeignetes Öl wird nicht nur schlecht schmieren, sondern auch Rückstände bilden, Zylinder und Kanäle werden bald verstopfen. — In solchem Fall kann auch durch Aenderung des Mischungsverhältnisses keine Besserung erreicht werden. Nur das richtige Schmieröl, in genau richtiger Menge beigemischt, schmiert einwandfrei und hinterläßt die geringsten Rückstände.

Sauberkeit spart Geld

Die kurze Zeit, die Sie für die Reinigung eines Motorrades brauchen, macht sich bezahlt. Werden Staub und Schmutz nicht rechtzeitig entfernt, so dringen gerade die feinsten harten Staubteilchen in das Innere des Motors, des Getriebes, der Lagerstellen usw. Sie wissen sicher, daß Staub und Öl (oder Fett) zusammen eine sehr wirkungsvolle Schmirgelpaste bilden, die den Verschleiß fördert.

Das **Fahrgestell** wird mit nicht allzu kaltem Wasser und einem weichen Schwamm gereinigt. Die trockene Schmutzkruste darf nicht abgekratzt oder abgerieben werden, da sonst der Lack beschädigt wird. Der Schmutz muß aufgeweicht und weggespült werden. — Zur **Lackpflege** sind die bekannten Spezialmittel zu verwenden. Sie bilden eine Schutzhaut und verhindern ein unnötiges Angreifen der Lackschicht. Beschädigte Lackstellen sind sofort auszubessern, Rost ist vorher mit feinem Schmirgel zu entfernen. Zum Ausbessern sind strichfreie schnell trocknende Speziallacke zu benutzen.

Zur Säuberung der **unlackierten Teile** am Motor und Getriebe, wird Waschbenzin oder ein fettlösendes Spezialreinigungsbad benutzt. Mit dem Benzin darf man dabei nicht an lackierte Stellen kommen.

Die **verchromten Teile** werden trocken mit einem weichen, nicht fußelnden Lappen abgerieben. Alle blanken Teile werden nach der Säuberung durch eine hauchdünne Vaselineschicht gegen Oxydation geschützt.

Die Bereifung kann mit Wasser abgewaschen werden. Empfindlich ist der Gummi in der Hauptsache nur gegen Öl und Säuren, während das Gewebe durch Wasser aufquillt und an Haltbarkeit verliert. Deshalb müssen Löcher in der Felge sofort geschlossen und

der verletzte Gummi muß nachvulkanisiert werden, damit kein Wasser in den Gewebeunterbau eindringt.

Wird das Motorrad Wochen oder Monate nicht benutzt, so ist eine vernünftige Vorbereitung für die **Ruhezeit** nötig: Aufbocken der Maschine, Entlastung der Bereifung, Einfetten der zur Oxydation neigenden Teile, Verschließen von Oeffnungen (z.B. Vergaser) durch Lappen, Zudecken des ganzen Motorrades. Steht das Rad in einem kalten Raum, so werden zur Wärmeisolierung einige Bogen Zeitungspapier unter die Decke gelegt.

Die innere Reinigung

Beim Zweitaktmotor ist es unvermeidlich, daß sich allmählich im Zylinder, in den Auslaßkanälen und im Auspufftopf Rückstände bilden. Die Reinigung wird zweckmäßig der Werkstatt überlassen. Selbstverständlich hat der Motor einen abnehmbaren Leichtmetallzylinderkopf, um Verbrennungsraum, Auslaßkanäle und Kolbenboden ohne umfangreiche Demontearbeiten zu säubern. Werden bei dieser Reinigung Fehler gemacht, so dringen Oelkohlerückstände zwischen Kolben und Zylinder und fördern den Verschleiß. Wird der Zylinderkopf einseitig angezogen, so kann er nicht dicht schließen und durch Spannungen können Risse im Zylinder oder im Zylinderkopf entstehen.

Die Fahrgestellschmierung.

Am Fahrgestell gibt es nur wenige Schmierstellen, die aber bei der Pflege des Motorrades nicht vergessen werden dürfen. Hier wird von Zeit zu Zeit die Fettpresse angesetzt und soviel Fett eingepreßt, daß es auf der Gegenseite herausquillt. Man hat dann die Gewähr dafür, daß das verbrauchte und verschmutzte Fett herausgedrückt wird. — An den Naben muß man vorsichtig sein, da hier eine Ueberfettung dazu führt,

daß Fett in das Bremsgehäuse eindringt. — Es gibt fünf Schmierstellen an der Vordergabel und je eine an der Vorder- und Hinterradnabe.

Ein gutes Werkzeug.

Für die Pflege und Ueberwachung der S 125 und für einfache Reparaturen ist dem Motorrad ein besonders sorgfältig ausgewähltes Werkzeug beigegeben. Alle Teile sehen wir im Bild 3. Es lohnt sich, auch dieses

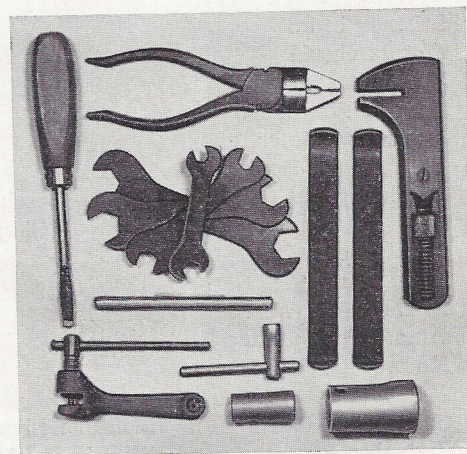


Bild 3

Werkzeug zu pflegen und durch leichtes Einfetten eine Rostbildung zu verhindern.

Das sind wichtige Zahlen:

Typenbezeichnung	S 125
Gesamtlänge in mm	1920
Gesamtbreite „ „	715
Gesamthöhe „ „	960
Radstand „ „	1250
Gewicht voll getankt in kg	69
Tankinhalt in Liter	10,5
Motorinhalt ccm	125
Hub in mm	60
Bohrung in mm	51
Leistung in PS	4,2
Motordrehzahl	4700
Zündlichtanlage	Noris
Höchste Frühzündung vor oberem Totpunkt mm	6
Unterbrecher-Kontaktabstand mm	0,4
Zündkerzentyp	Bosch DM 175/T 1
Vergasertyp	Bing AJ/16 Spez.
Hauptdüse	85
Nadelstellung	2
Kraftstoff/Oel-Mischungsverhältnis	1 : 25
Motoröl im Sommer	
Motoröl im Winter	3 X
Getriebeöl	SHELL Retinax
Kettenöl	SHELL Autoöl 4 X
Schmierfett	SHELL Hochdruckschmierfett Rot
Reifenluftdruck vorn	1,25
Reifenluftdruck hinten	1,75
Untersetzung Motor zum Getriebe	1 : 2,6
Untersetzung Getriebe zum Hinterrad	1 : 3,53
Zähnezahl	46 Z

Richtig einfahren!

So wird eingefahren.

Auch bei allergrößter Genauigkeit ist es nicht möglich, ein Motorrad so herzustellen, daß sofort alle Teile voll belastet werden können. Die einzelnen Maschinenteile müssen erst aufeinander einlaufen! Das gilt vor allem vom Kolben, den Kolbenringen, der Zylinderlaufbahn, den Lagern und den Zahnrädern. Nur, wenn die Maschine sorgfältig eingefahren wurde, hat man die Gewähr für höchste Leistung, größte Wirtschaftlichkeit und längste Lebensdauer.

In der ersten Zeit muß das Motorrad besonders zügig und schonend gefahren werden. Die **ersten 1000 km** darf höchstens zwei Drittel der endgültigen Spitzengeschwindigkeit erreicht werden. Ein scharfes Beschleunigen, ein plötzliches Gaswegnehmen und ruckartiges Betätigen der Bremsen ist zu vermeiden. Ein recht gleichmäßiges gefühlvolles Fahren führt am schnellsten zu einem einwandfreien Einlaufzustand. — Allzu langsam soll das Rad auch nicht gefahren werden, weil dann der Motor ständig kalt bleibt. — In dieser ersten Zeit ist für eine besonders gute Schmierung des Motors, des Getriebes und aller Lagerstellen zu sorgen.

Der **Bremsbelag** besteht aus einem Asbestgewebe mit Metalleinlagen. Dieser Belag hat die Eigenschaft, in der ersten Zeit etwas nachzugeben. Deshalb müssen die Bremsen zunächst häufiger kontrolliert und rechtzeitig nachgestellt werden.

Wenn das Rad eingefahren ist.

Das Einfahren einer neuen Maschine ist eine etwas langweilige Angelegenheit, aber man muß sich die Zeit schon nehmen und wird dann nach der Einfahrzeit überrascht sein, wie schnell, lebendig und sparsam die kleine S 125 ist. Nach der Einfahrzeit wird das Kraft-

rad beim nächsten Ardie-Vertreter sorgfältig durchgesehen. Bei dieser Gelegenheit wird auch der Vergaser genau eingestellt, der während der Einfahrzeit eine etwas größere Hauptdüse hatte. — Das ganze Rad wird genau untersucht. Es ist anzunehmen, daß hier und dort eine Kleinigkeit nachzustellen ist. Sagen Sie Ihrem Vertreter, woran es fehlt, und fragen Sie ihn, wenn Sie etwas nicht wissen.

Jeder Fahrer weiß heute, daß nur bei richtiger Einhaltung des **Reifenluftdrucks** die beste Federwirkung und die höchste Lebensdauer der Bereifung zu erreichen ist. Stimmt die Bereifung, so werden wir auch den Gabelstoßdämpfer (Bild 4) nach der Belastung einstellen. Nur wenn Reifenluftdruck und Dämpferwirkung genau stimmen, hat das Krafrad eine feste Straßelage ohne jede Springneigung und gute Federungseigenschaften.

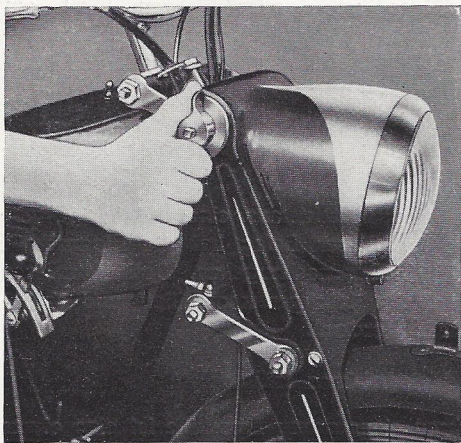


Bild 4

Nach sehr langer Betriebszeit kann es vorkommen, daß die **Gabelbolzen** ein wenig seitliches Spiel bekommen. Der Schaden ist schnell behoben: Der Stoß-

dämpfer wird gelöst, da dann die Bewegung der Gabel besser zu beobachten ist. An dem betreffenden Gabelbolzen werden mit dem Schlüssel 17 die beiden Muttern links und rechts (links Gewinde) gelöst und dann kann der Bolzen mit dem 7 mm-Vierkantsteckschlüssel nach rechts nachgestellt werden. Nach der Einstellung wird der Vierkant beim Anziehen der Gegenmutter in der richtigen Lage gehalten (Bild 5). — Man stellt solange ein, bis kein störendes Spiel mehr vorhanden ist, ohne daß die Gabel geklemmt wird.

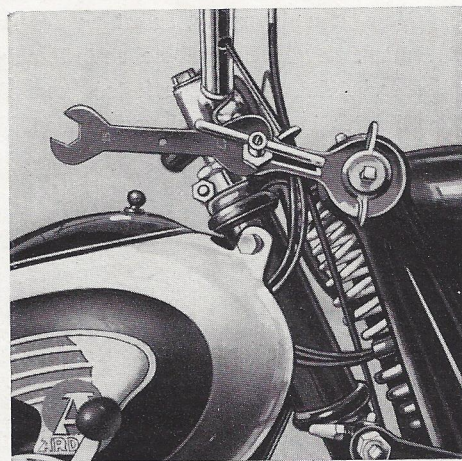


Bild 5

Die **Drahtzüge** haben heute eine lange Lebensdauer, wenn sie richtig verlegt und geführt sind. Jeder scharfe Knick ist zu vermeiden. — Die einfachste Schmierung des Drahtzuges — die sehr wichtig ist — erfolgt mit der Oelkanne: Der Drahtzug wird oben aufgehängt und langsam Oel mit der Spritzkanne eingeträufelt, bis es unten an der Hülle austritt. — Bei der Generalüberholung des Rades werden die Drahtzüge aus ihrer Hülle gezogen, mit Petroleum gut ausgewaschen und mit Hochdruckschmierfett neu eingee-

fettet, das besser haftet als Oel. — Die Erneuerung oder Nachlötung der Drahtzüge erfolgt in der Spezialwerkstatt.

Die Batterie.

Nach etwa 2 000 km Fahrt ist die Batterie regelmäßig von der Werkstatt aus zu überwachen. Während der ersten Zeit noch häufiger, damit dieselbe ständig richtig gefüllt und geladen ist.

Wir raten davon ab, selbst an der Batterie herumzubasteln, dem Fachmann stehen Aräometer, destilliertes Wasser, Akkusäure, Ladestation zur Verfügung, die dem Fahrer ja doch durchwegs fehlen.



Das ist Pflege!

Zündung/Kerze.

Es darf nur ein genau passender Kerzentyp (richtiger Glühwert) benutzt werden. Der Steinisolator muß innen eine helle bräunliche Färbung haben, wenn die Kerze einwandfrei arbeitet. Nur die richtig gewählte Zündkerze wird heiß genug, um das Oel abzustößen, wird aber niemals so heiß, daß Glühzündungen auftreten. Die Kerze muß immer sauber sein. Die Elektro-

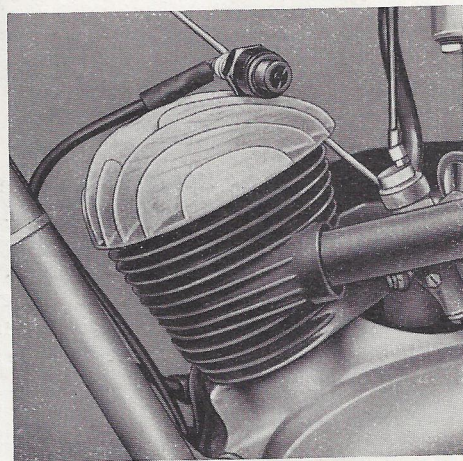


Bild 6

den müssen den richtigen Abstand von etwa 0,4 mm haben. Wichtig ist ein fester Kerzensitz, wobei der Dichtungsring nicht vergessen werden darf. Zur inneren Reinigung der Kerze wird Benzin und eine Drahtbürste benutzt. Durch Auflegen der ausgebauten und wieder angeschlossenen Zündkerze (Bild) auf die Motormasse kann beim Kicken des Motors die Funkenbildung (allerdings nicht unter Druck) geprüft werden. Bei der Kerzenprüfung ist auch festzustellen, ob sich Kabel und Kontakte im besten Zustand befinden.

Zündung/Unterbrecher.

Bei der einfachen Schwungrad-Zündlichtmaschine befinden sich alle Teile wie Unterbrecher, Zündspule usw. geschützt unter der Kappe der Zündmaschine.

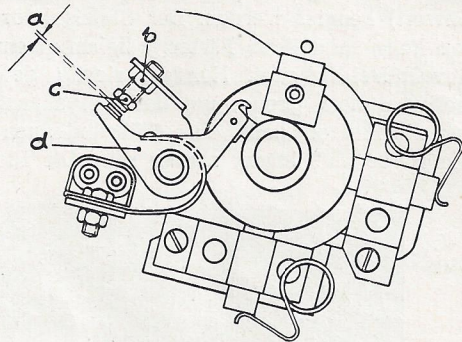


Bild 7

Nach Abziehen dieser Kappe ist festzustellen, ob der Unterbrecher (Bild) sauber ist. Die Kontakte müssen eine glatte Oberfläche haben und können, wenn nötig, durch eine Kontaktfeile geglättet werden. Der Unterbrecherabstand (Öffnung durch die Steuernocke) muß genau stimmen: Nach Lösen der Gegenmutter kann der Kontaktabstand eingestellt werden, die Mutter wird wieder gut angezogen.

Kraftstofffilter

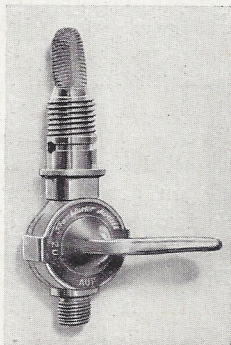


Bild 8

Auf dem Hahn der Kraftstoffleitung befindet sich ein Kraftstofffilter. Dieses kleine Filter kann, wenn nötig, nach Ausbau des Hahnes mit Benzin gesäubert werden. Dabei dürfen die feinen Siebmaschen nicht durch ein scharfes Werkzeug erweitert werden. Der Hahn ist in der Stellung nach links oder rechts (Bild) geschlossen und nach unten geöffnet. Beim Ausbau des Kraftstoffhahnes (Dichtungsringe später nicht vergessen) muß auch die Kraftstoffleitung abgenommen und zur Säuberung durchgeblasen werden.

Luftfilter.

Die Kappe vor dem Ansaugstutzen des Vergasers enthält ein Naß-Luftfilter, das die Staubteilchen aus der Frischluft abfängt. Nach Lösen des Gehäuses kann das Filter in Benzin ausgewaschen und nach dem Trocknen in reines Motorenöl getaucht werden. Man

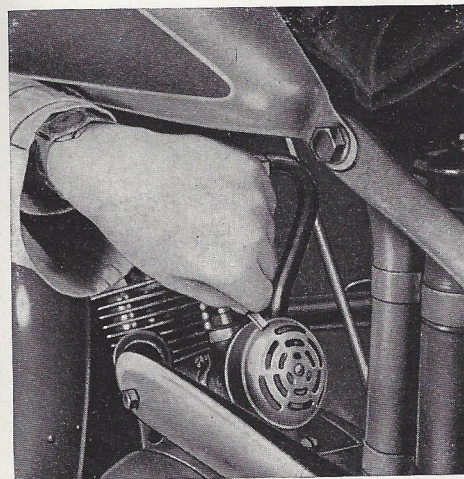


Bild 9

läßt das Öl abtropfen und wischt das Filtergehäuse außen ab. Die Filtermasse hat dann wieder einen Ölüberzug, der auch die feinsten Staubteilchen abfängt.

Das Anlassen des Motors wird durch die **Starterklappe** (weniger Luft und mehr Kraftstoff beim Anwerfen) erleichtert. In dieser Stellung nach links (Bild) ist die Starterklappe geschlossen. Sowie der Motor gleichmäßig läuft, muß sie wieder völlig geöffnet werden.

Vergaser/Hauptdüse.

Erst nach der Einlaufzeit wird die Vergasereinstellung genau geprüft und der Vergaser auf die verwendete Kraftstoffart einreguliert. Die Hauptdüse beeinflusst im wesentlichen die Höchstleistung und bestimmt den Kraftstoffverbrauch. Um sie zu erreichen, wird zunächst die Kraftstoffleitung am Vergaser gelöst, der Vergaseranschluß mit dem Schraubenzieher etwas gelockert und der Vergaser zur Seite geschwenkt. Man

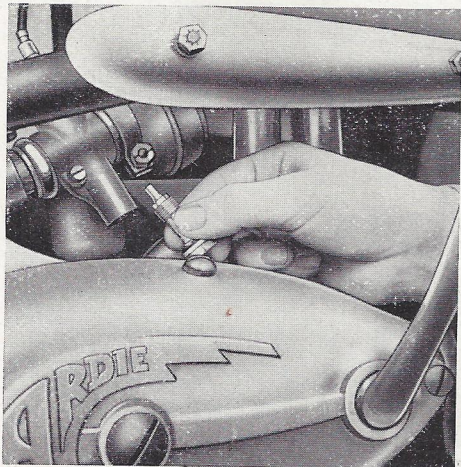


Bild 10

kommt jetzt bequem an den Düsenstock (Bild) unten am Mischkammergehäuse. Der Düsenstock wird mit dem Schlüssel 14 herausgeschraubt. In ihm befindet

sich die Hauptdüse, zu der der Schlüssel 8 paßt. Immer wird die vorgeschriebene Düse verwendet, wobei kleine Änderungen möglich sind, wenn es Ihnen auf einen besonders sparsamen Betrieb oder die höchste Leistung ankommt. Nur Originaldüsen sind brauchbar! Wird der Motor sehr heiß und knallt, so ist die Düse zu klein; arbeitet er unregelmäßig und mit hohem Verbrauch, so ist die Düse zu groß. Eine verstopfte Düse wird ausgeblasen.

Vergaser/Gasschieber.

Oben in der Mischkammer ist der Gasschieber eingesetzt. Nachdem der Klemmring mit der Hand gelöst ist, kann der Schieber zur Kontrolle und Reinigung herausgezogen werden (Bild). Im Gasschieber hängt

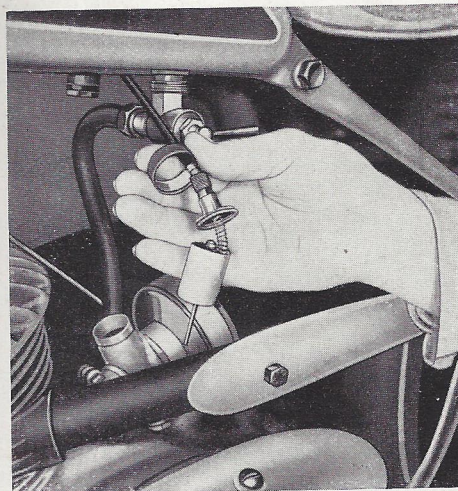


Bild 11

die Düsenadel. Sie trägt am oberen Ende Einkerbungen und kann durch die kleine Klemmfeder am Gasschieber höher oder tiefer eingehängt werden. Diese Nadelstellung ist mitverantwortlich für den Kraftstoff-

verbrauch und vor allem für den Uebergang (Beschleunigung). Am besten ist es immer, wenn man sich genau an die Werkvorschriften hält oder die Abstimmung des Vergasers einem Fachmann überläßt.

Vergaser/Leerlauf.

Bei betriebswarmem Motor soll der Leerlauf bei geschlossenem Gasdrehgriff eingestellt werden. Der Motor muß jetzt mit geringer Drehzahl gleichmäßig weiterlaufen. Die Einstellung der Drehzahl erfolgt durch die Gasschieber-Anschlagschraube (auf der Gegenseite). Durch Eindrehen der Schraube wird der Gasschieber etwas gehoben und dadurch die Drehzahl erhöht. Außerdem kann das Mischungsverhältnis beim Leerlauf durch Einstellen der Luftstellschraube (Bild) geändert

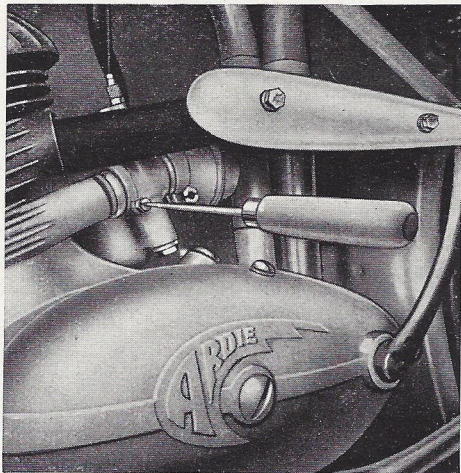


Bild 12

werden. Auch hierfür gibt es genaue erprobte Werkangaben.

Bei der Generalreinigung des Motorrads wird natürlich auch der ganze **Vergaser auseinander genom-**

men, alle Teile werden mit Benzin ausgewaschen, verschlissene Teile (etwa Gasschieber, Düsenadel oder Schwimmmadel) werden gegen neue Originalteile ausgetauscht.

Getriebekette.

Die Getriebekette läuft verschleißfest, staub- und öldicht gekapselt in einem Kettenkasten. Der Kettenkastendeckel hat nur zwei Klemmschrauben (eine in der Mitte, eine am Ende) und ist trotzdem einwandfrei dicht, weil die Abdichtung durch eine eingelegte Gummischmurn erfolgt. Die beiden Klemmschrauben werden mit dem Schraubenzieher gut angezogen. Etwa alle 1000 km wird der Ölstand im Kettenkasten geprüft.

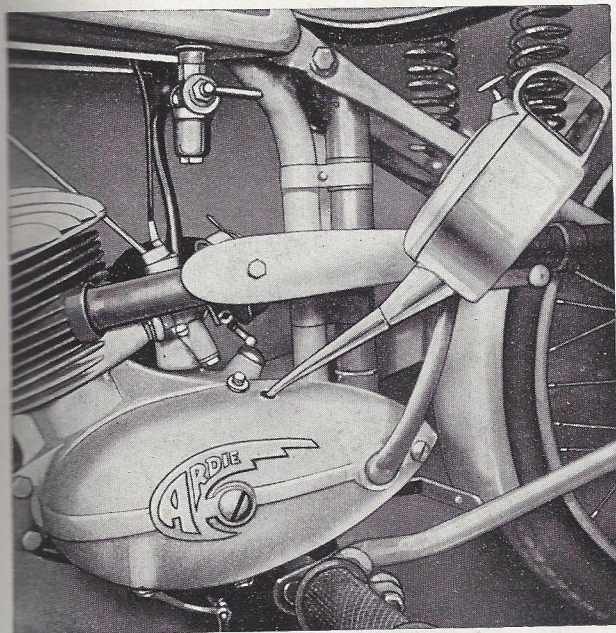


Bild 13

Die Einfüllöffnung läßt sich mit dem Schraubenzieher öffnen und hier wird, wenn nötig, mit der Spritzkanne (Bild) etwas Motorenöl nachgegossen. Mindest einmal im Jahr wird der Getriebekettenkasten in der Werkstatt geöffnet. Alle Teile werden gesäubert, und es wird frisches Öl eingefüllt. Genau das gleiche gilt für das Öl im Getriebe.

Kupplung.

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 Einstell-

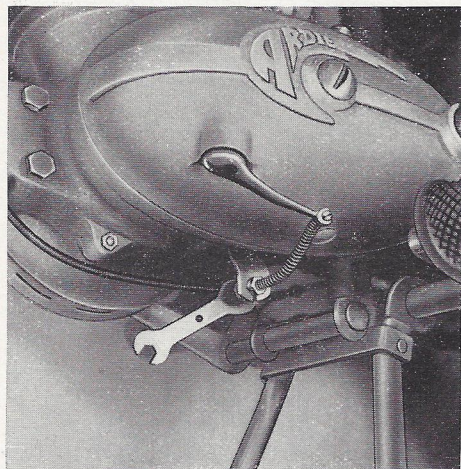


Bild 14

schraube unten am Drahtzug (Bild) vorhanden. Mit dem Schlüssel 10 wird die Gegenmutter gelöst und die Stellschraube verdreht. Beim Wiederanziehen der Gegenmutter wird die Einstellschraube in der richtigen

Lage festgehalten. Der Kupplungshebel soll etwa 2 mm Spiel haben.

Hinterradkette.

Bei der Hinterradkette ist die richtige Spannung wichtig. Die Kette muß sich in der Mitte etwa 10 mm nach oben und unten bewegen lassen. Zum Nachspannen werden mit dem Schlüssel 17 die Achsmuttern gelockert, dann kann die Gegenmutter der Nachstellschraube mit dem Schlüssel 11 zurückgedreht werden.

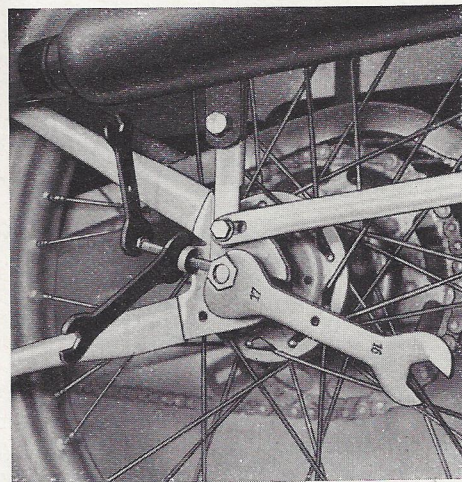


Bild 15

Jetzt werden mit dem Schlüssel 10 die Nachstellschrauben auf beiden Seiten gleichmäßig hineingedreht, bis die Kettenspannung stimmt. Beim Wiederanziehen der Gegenmutter werden die Einstellschrauben in dieser Stellung festgehalten, danach werden die Achsmuttern wieder angezogen.

Kettenzerlegung und -Kürzung.

Reicht die Kettennachstellung nicht mehr aus, so kann die Kette gekürzt werden. Zum Öffnen der Kette wird mit der Zange die Federlasche vom Ketenschloß abgezogen. Die geschlossene Seite dieser Federlasche muß immer in Laufrichtung liegen. Jetzt wird die Seitenplatte entfernt und das Steckglied (siehe Bild 17) herausgezogen. Zur Kürzung der Kette liegt im Werkzeug ein Nietenlöser (Bild). Mit ihm können

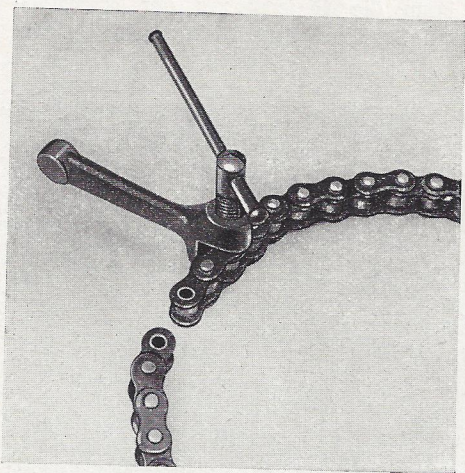


Bild 16

beliebig viel Kettenglieder herausgenommen werden. Soll die Kette nur um ein einziges Glied gekürzt werden, so ist es nötig, vier Glieder zu entfernen und dann ein besonderes gekröpftes Glied mit Innenglied und ein zweites Ketenschloß einzuhängen.

Die **Reinigung der Kette** erfolgt in einem Petroleum- oder Spezial-Reinigungsbad. Eine einwandfreie Säuberung ist nur möglich, wenn die Kette abgenommen wird. Im Reinigungsbad müssen alle Kettenglieder immer wieder abgeknickt werden, da sonst die Reinigungsflüssigkeit nicht tief genug eindringt. Nach dem

Säubern und Trocknen erfolgt die Neueinfettung — auf ähnliche Weise — in einem erwärmten Spezialfett.

Hinterradausbau.

Vor dem Ausbau des Hinterrades wird die Antriebskette in der beschriebenen Weise geöffnet (Bild 16). Die Achsmuttern links und rechts werden mit dem Schlüssel 17 gelöst. Die Halteschraube des Bremsdeckel-lappens wird mit dem Schlüssel 14 entfernt und schon kann das Hinterrad (Bild) aus der Gabel herausgezogen werden.

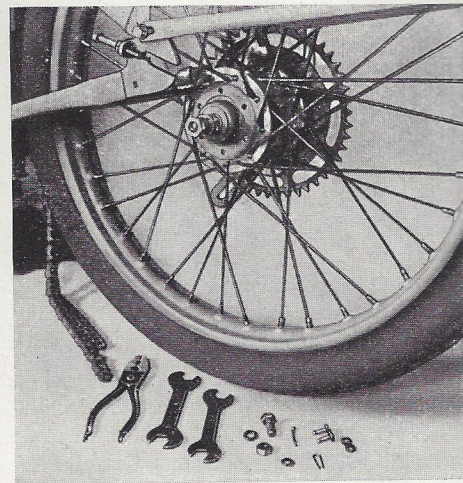


Bild 17

Zum **Vorderradausbau** sind die beiden Achsmuttern mit dem Schlüssel 17 zu lösen. Das Bremsgestänge (Entfernung des Splintes) wird ausgehängt, nachdem vorher die Nachstellschraube herausgeschraubt wird. Das Rad kann dann nach unten aus der Gabel herausgezogen werden.

Reifenpflege.

Von der Bedeutung des richtigen Luftdruckes wurde schon in dem Abschnitt „Wenn das Rad eingefahren ist“ gesprochen. Die Reinigung der Decke erfolgt mit kaltem Wasser. Auch die kleinsten Fremdkörper sind

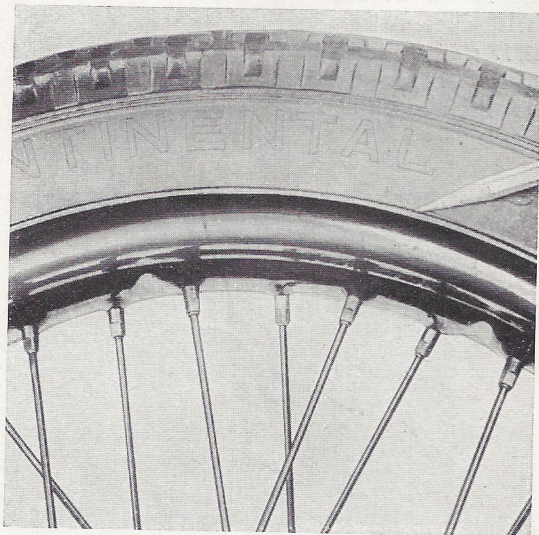


Bild 18

aus der Decke zu entfernen. Bei geringster Beschädigung der Lauffläche muß diese in der Vulkanisieranstalt ausgebessert werden. Schädlich für den Gummi ist Oel und jede Säure, für das Gewebe Wasser! Bei der Pflege ist darauf zu achten, daß die Decke immer gleichmäßig in der Felge liegt. Man erkennt das deutlich an der Kennlinie (Bild) der Decke, die neben der Felge verlaufen muß.

Reifenmontage I.

Durch die verwendeten Stahlseilreifen in Tiefbettfelgen wird die höchste Sicherheit gewährleistet, so

daß die Decke auch bei plötzlichem Luftverlust des Schlauches nicht abspringen kann. Das Stahlseil kann nur bei falscher Behandlung zerrissen werden. Bei der Demontage ist folgendes zu beachten: Luft auslassen, Decke auf der Felge lockern, Decke auf der einen Seite (den Deckenfuß mit dem eingelegten Draht-

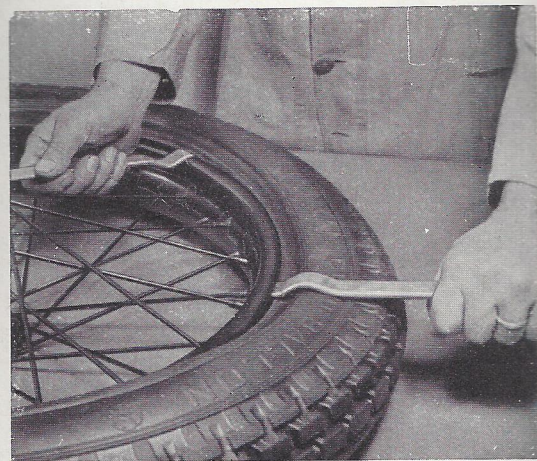


Bild 19

seil) ganz in das Tiefbett drücken. Die andere Seite kann jetzt mit den Spezialmontierhebeln (Bild) vorsichtig über den Felgenrand gehoben werden. Ist das geschehen, so kann auch der zweite Teil leicht demontiert werden. Zu beachten ist immer nur, daß der Deckenfuß auf der Gegenseite tief in das Felgenbett gedrückt wird. Nie darf übermäßige Gewalt angewendet werden!

Reifenmontage II.

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. Die Felge trägt

innen zum Schutz des Schlauches gegen die Speichen-
nippel ein Felgenband. Die Decke wird zuerst auf der
Ventilseite in das Felgenbett gelegt. Dann wird der
ganze untere Deckenfuß vorsichtig mit dem Montier-

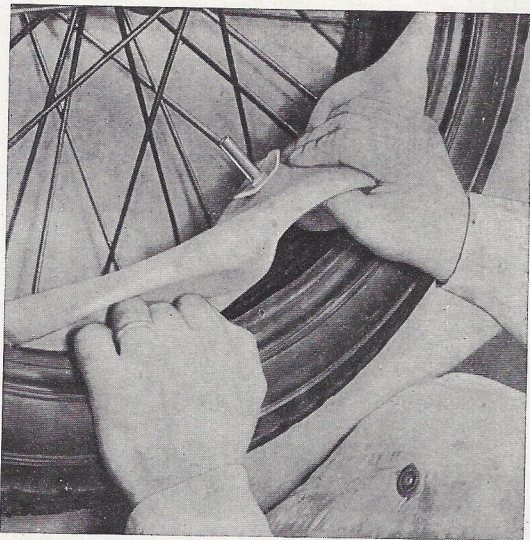


Bild 20

hebel aufgezogen. Auch hierbei ist immer darauf zu
achten, daß der eingelegte Teil sofort in das Tiefbett
gedrückt wird, bevor man weiter montiert. Genau so
erfolgt die Montage der Gegenseite (Bild). Liegt eine
Seite im Tiefbett, so kann der Deckenfuß auf der Ge-
genseite immer leicht und ohne Gewalt mit dem Mon-
tierhebel über den Felgenrand gehoben werden.

Bremsnachstellung.

Die Nachstellung der Hinterradbremse erfolgt ohne
jedes Werkzeug allein durch Verdrehen der Flügel-
mutter neben der Fußbraste, wie wir das im Bild sehen.
Zur Nachstellung der Vorderradbremse wird unten

neben dem Bremsteller mit dem Schlüssel 10 die Ge-
genmutter gelöst und mit dem gleichen Schlüssel die
Nachstellschraube eingestellt. Beim Wiederanziehen der
Gegenmutter ist darauf zu achten, daß sich die Einstell-
schraube nicht verdreht.

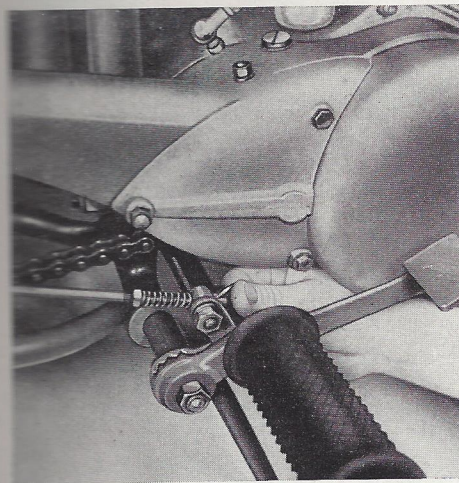


Bild 21

Die richtige Bremseinstellung ist sehr wichtig!
Der Bremsbelag darf niemals schleifen und muß sicher
greifen. Die Einstellung vorn und hinten hat so zu er-
folgen, daß der Hand- oder Fuß-Bremshebel ein wenig
Spiel hat.

Scheinwerferpflege.

Nur selten wird es einmal nötig sein, den Schein-
werfer zu öffnen. Zu diesem Zweck wird mit dem
Schraubenzieher die Klemmschraube unten am Ring
der Scheinwerferscheibe gelöst. Jetzt kann der Ring,
der die Scheiben, den Reflektor und die eingesetzten
Birnen trägt, herausgeschwenkt werden. Die Birnen

haben Bajonettverschluß. Die Hauptlampe in der Mitte (Birne 6 V 15/15 W) ist eine Zweifadenlampe für Hauptlicht und Abblendlicht. Beim Einsetzen der Birne ist darauf zu achten, daß das Wort „oben“ auch nach oben gerichtet ist, da sonst der Abblendfaden falsch liegt und das Abblendlicht blendet. Außerdem ist in dem Reflektor noch eine kleine Birne (6 V 1,3 W) eingesetzt, die für das Standlicht bestimmt ist. Es dürfen nur passende Originalbirnen verwendet werden. Den Silberspiegel des Reflektors soll man möglichst nicht berühren (auch wenn man ihn zur Auswechslung der Scheibe herausnehmen muß), da er sehr leicht zerkratzt wird. Im Scheinwerfergehäuse befinden sich Anschlüsse und Kontakte, die nach dem Öffnen des Scheinwerfers genau geprüft werden.

Am hinteren Kotflügel ist noch das **Schlußlicht** befestigt, das auch das hintere Nummernschild beleuchtet. Nach Abschrauben des Klemmrings liegt die Scheibe und die eingeschraubte Birne (6 V 1,5 W) frei.

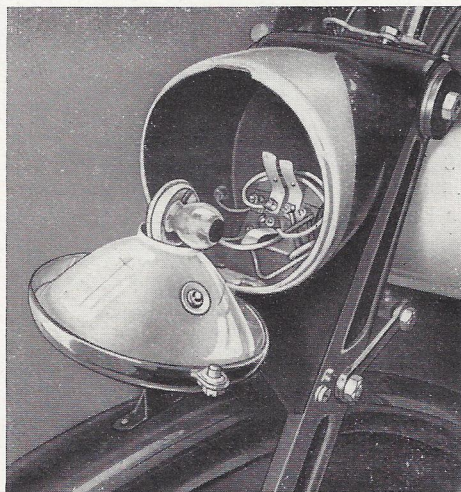


Bild 22

Was ist schuld?

Motorstörungen und ihre Ursache.

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 schleifende Bremsbeläge.

Motor springt nicht an.

- Zündschlüssel nicht eingesteckt.
- Kein Kraftstoff im Tank.
- Kraftstoffhahn nicht geöffnet.
- Verstopfte Leitungen oder Filter.
- Verstopfte Düse.
- Nebenluft.
- Falsche Vergasereinstellung.
- Zündkabel beschädigt.
- Zündkerze verölt oder verrußt.
- Zündkerze defekt.
- Verölte oder verschmorte Unterbrecherkontakte.
- Zündspule beschädigt.
- Batterie erschöpft.
- Motor zu kalt.

Motor bleibt stehen.

- Zündstörung (siehe oben!).
- Vergaser-Störung (siehe oben!).
- Kolben klemmt (schlechtes Öl, falsches Mischungsverhältnis, Ueberhitzung).

Motor zieht nicht.

- Zündstörung.
- Vergaser-Störung.

Motor klopft.

Zündklopfen (falsche Zündkerze, starke Oelkohlebildung).

Kraftstoffklopfen (ungeeigneter Kraftstoff).

Motorklopfen (starker Verschleiß an Lagern, Bolzen usw.).

Motor knallt.

Zu kaltes Gemisch.

Zu kleine Düse.

Brennstoffleitung verstopft.

Motor zu heiß.

Zu armes Gemisch (zu kleine Düse, Nebenluft).

Oelmangel (falsches Mischungsverhältnis).

Schalldämpfer verstopft.

Ungeeignetes Oel.

Stark verschmutzte Kühlrippen.

Uebermäßige Oelkohlebildung.

Zu hoher Verbrauch.

Undichtheiten am Tank, an den Leitungen, am Vergaser.

Falsche Vergaser-Einstellung.

Kompressions-Verluste

Motor geht durch.

Kupplung rutscht (falsche Einstellung, Feder-
spannung 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, irgend einen 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 folgende 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 gegeben; 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 Werks. 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.



Das zuverlässige
und preiswerte
Motorrad für
Beruf
Sport
Reise