



**Mopedy s.r.o.**

**KOLÁROVO**

**BEDIENUNGSANLEITUNG**

# **BEDIENUNGSANLEITUNG**

## **Leichter Moped**

### **typ 210, 225**

**Hersteller:** Mopedy s.r.o.  
Kolárovo

Der Moped ist ein einspuriges Motorfahrzeug von einfacher Konstruktion, mit leichter Steuerung und so konstruiert, dass dessen Bedienung keine Ansprüche auf grössere Fachkenntnisse stellt.

Dennoch empfehlen wir Ihnen diese Bedienungsanleitung sorgfältig zu lesen, um sich mit der Bedienung und Wartung eingehend vertraut zu machen. Somit werden Sie manchen Störungen vorbeugen und der Moped wird Ihnen zu Ihrer völligen Zufriedenheit dienen.

**Viel Freude am Moped und zufriedene Fahrleistungen mit ihm wünscht Ihnen**

*das Mopedy s.r.o.*

*Kolárovo*

Alle Rechte auf Konstruktionsänderungen, die sich aus der Entwicklung der Maschine gegenüber den Abbildungen und Beschreibungen in der Anleitung ergeben, sind vorbehalten.

## INHALT

- I. Technische Angaben
- II. Betätigungselemente des Fahrzeugs
- III. Fahranleitung
- IV. Wartung und Einstellung des Fahrzeugs
- V. Geräte
- VI. Ursachen der Störungen
- VII. Ersatzbestandteile

## **Nützen Sie alle Eigenschaften, die Ihnen unser Moped mit automatischem Zweiganggetriebe zu bieten hat!**

### **Funktion der Automatik**

Nach dem Anlassen des Motors fährt das Moped ohne Betätigung weiterer Elemente am Lenker durch Gasgeben an. Damit ist der erste Gang eingelegt. Durch Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit wird automatisch stufenlos der zweite Gang geschaltet.

An Steigungen wird automatisch vom zweiten auf den ersten Gang zurückgeschaltet.

Da das Moped ausser einer Geschwindigkeitsregelung (von der Fahrzeuggeschwindigkeit abgeleitet) noch eine Momentregelung (beim Drehen des Gasgriffs) hat, kann der Fahrer noch folgende Vorteile ausnutzen:

1. Anfahren mit Vollgas - sportliche Fahrweise  
Das Umschalten vom 1. auf den 2. Gang geht bei höheren Motordrehzahlen und bei höherer Fahrzeuggeschwindigkeit vor sich.

2. Anfahren mit weniger Gas - wirtschaftlichere Fahrweise Das Umschalten vom 1. auf den 2. Gang erfolgt bei kleineren Motordrehzahlen und höherer Fahrgeschwindigkeit.
3. Im Stadtverkehr kann das Moped beim Fahren hinter einem langsameren Fahrzeug anstelle im ersten durch Zurücknehmen des Gases bei gleicher Geschwindigkeit im wirtschaftlichen und leiseren zweiten Gang betrieben werden.
4. Beim Fahren mit einer bestimmten Dauergeschwindigkeit im zweiten Gang kann durch Gasabnehmen augenblicklich auf den ersten Gang zurückgeschaltet und damit wirksamer beschleunigt werden.
5. Es kann mit dem Motor im wirtschaftlicheren und leiseren 2. Gang nach dem Ausrücken der Anlaufkupplung bis zum Stillstand abgebremst werden, denn auch dann fäuft der Motor weiter.

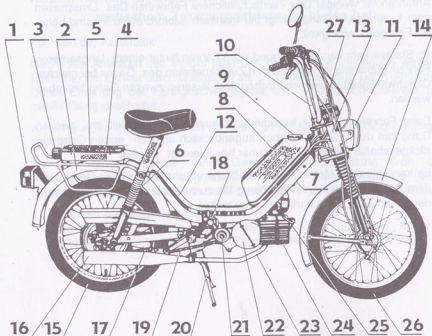


Abb. 1 Moped Babetta - Hauptteile

1. Hinteres Licht, 2. Hinterer Kotflügel, 3. Luftpumpe, 4. Gepäckträger,  
5. Geräte, 6. Hinterteleskope, 7. Saugfilter, 8. Treibstoffbehälter,  
9. Behälterverschluss, 10. Lenkstange, 11. Scheinwerfer, 12. Rahmen,  
13. Vordergabel, 14. Vorderer Kotflügel, 15. Hinterrad, 16. Auspuffdampfer,  
17. Pedalkette, 18. Pedale, 19. Motorkette, 20. Ständer, 21. Ausschalten des  
Motors, 22. Alternator (gedeckt), 23. Auspuffknie, 24. Motor, 25. Zündkerze mit  
dem Kabelendstück, 26. Vorderrad, 27. Tachometer

**HERSTELLUNGNUMMER**

- a) Am Kopf des Fahrzeugrahmens
- b) Am Oberteil der linken Seite des Motors

**VORZÜNDUNGSWERT**

1 - 1.5 mm vor dem oberen Totpunkt

**KRAFTSTOFFMISCHUNG**

beim Einfahren 1:33  
nach dem Einfahren 1:50



## I. TECHNISCHE ANGABEN

|                             |                                                                    |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Motor                       | luftgekühlter Zweitakt-Einzylinder                                 |
| Zylinderinhalt              | 49 cm <sup>3</sup>                                                 |
| Zylinderbohrung x Kolbenhub | 39 x 41 mm                                                         |
| Leistung                    | 1.75 kW/5000 Umdr./Min. $\dot{Z}$ 8%                               |
| Kupplung                    | automatische Zentrifugal - Trockenkupplung                         |
| Getriebe                    | automatische Zweiganggetriebe                                      |
| Übersetzung Motor-Hinterrad | I. Gesamtübersetzung 1:24.4231<br>II. Gesamtübersetzung 1:13.7305  |
| Primärentrieb               | durch Zahnriemen                                                   |
| Sekundärantrieb             | Gliederkette                                                       |
| Kickstarterübersetzung      | 1:0.692                                                            |
| Fusshebelstart              | Gesamtübersetzung 1:0.0504                                         |
| Vordere Federung            | Teleskopgabel ohne Stossdämpfer<br>Hub 60 mm                       |
| Hintere Federung            | federn des Element ohne Dämpfer<br>Hub 60 mm                       |
| Bremsen                     | Expansions-Backenbremsen durch<br>Hebel an der Lenkstange betätigt |
| Bremsenabmessung            | 85 x 20 mm                                                         |
| Reifen                      | 2 1/4 x 16"                                                        |

|                                 |                                                |
|---------------------------------|------------------------------------------------|
| Pneumpumpen - vorne             | 2 Atü (196 kPa)                                |
| - hinten                        | 2.5 Atü (245 kPa)                              |
| Fahrzeugmasse                   | 51 kg                                          |
| Grundtragfähigkeit              | 135 kg                                         |
| Fahrgeschwindigkeit - dauernd   | 35 km/h                                        |
| - maximal                       | 40 km/h 5%                                     |
| Umfang des Kraftstoff-behälters | 4.2 l                                          |
| Max. Steigung                   | 25%                                            |
| Lärmentwicklung                 | 70 dB                                          |
| Zündung                         | 6 V, kontaktlose, Halbleiterzündung            |
| Zündkerze                       | PAL N 7R                                       |
| Scheinwerfer                    | 6 V/15 W                                       |
| Hinteres Licht                  | 6 V/5 W                                        |
| Kraftstoff-Grundverbrauch       | 1.8 l/100 km bei 27 km/h                       |
| Nutzlast                        | Max. 90 kg davon der Gepäckträger<br>max. 5 kg |

**Bemerkung:** Bei Überschreitung der Nutzlast (max. 100 kg) sinkt die max. Fahrgeschwindigkeit entsprechend ab.

## II. BETÄTIGUNGSELEMENTS DES FAHRZEUGS

**Der Moped ist leicht zu betätigen und zu dessen Bedienung dienen bloss:**

- a) Gasdrehgriff (1. Abb. 2) rückt beim Drehen automatisch die Anlaufkupplung ein und aus (Abnahme oder Zugeben von Gas); ausserdem regelt man mit ihm die Fahrzeuggeschwindigkeit.
- b) Hebel zur Vorderbremse (2. Abb. 2) und Hebel zur Hinterbremse (3 Abb. 2), durch die der Moped abgebremst oder zum Stillstehen gebracht wird.
- c) Der Zündausschalter (4. Abb. 2) dient zum Stillsetzen.
- d) Glocke (5. Abb. 2).
- e) Lichtschalter (Abb. 3): das Vorder - und Hinterlicht bleiben in Tätigkeit solange der Motor läuft.
- f) Kraftstoffhahnhebel (Abb. 4)
- g) Druckknopf der Luftsperr (Abb. 5)
- h) Pedale (Abb. 6)
- i) Trennen (des Motorantriebs - Abb. 7)

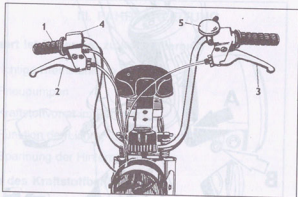
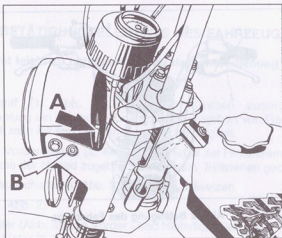


Abb. 2 Betätigung des Fahrzeugs

1. Gasgriff
2. Hebel zur Vorderbremse
3. Hebel zur Hinterbremse
4. Zündausschalter
5. Glocke



**Abb. 3 Scheinwerfer**

**A - Lichtschalter**

**B - Scheinwerferarretierung**

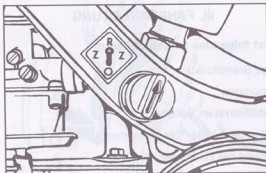
### III. FAHRTANLEITUNG

**Vor der Fahrt ist folgendes zu kontrollieren:**

- richtige Bremsfunktion
- Pneumpumpen
- Kraftstoffvorrat im Behälter
- Funktion der Lichter (bie laufendem Motor)
- Spannung der Hinterradkette

#### **Nachfüllen des Kraftstoffbehälters**

Als Kraftstoff wird Benzin-Öl-Mischung verwendet. Das vorgeschriebene Öl-Benzin-Verhältnis ist einzuhalten. Darauf ist auch beim Tanken an der Tankstelle zu achten. Minimal ein 90-Oktan-Benzin ist zu verwenden. Das Nachfüllen des Behälters soll durch einen mit Sieb ausstatteten Trichter erfolgen. Tank immer über einen Trichter mit Sieb füllen; während des Einfahrens Gemisch 1:33, nach dem Einlaufen Gemisch 1:50.



**Abb. 4 Treibstoffhahn**

O - Treibstoffzuleitung offen

Z - geschlossen

R - Reserve offen

## Starten beim kalten Motor

Kraftstoffhahn öffnen (Abb. 4), Drucktaste für Luftzufuhrabspernung (Abb. 5) bis auf Anschlag drücken (nach dem Eindrücken springt der Stift heraus, die Luftzufuhr bleibt jedoch gedrosselt - der Motor bekommt ein höher angereichertes Gemisch. Anlassen des Motors ist auf zweierlei Weise möglich.

## Starten beim kalten Motor im Sommer

- a) **Start am Ständer:** Moped wird auf den Ständer gestellt die Luftsperr am Vergaser wird durch Zudrücken des Druckknopfes gesperrt, der Gasgriff um die Hälfte umgedreht, das Pedal etwa 30 Grad von der senkrechten Lage nach vorn gestellt und durch kräftiges Darauftreten wird der Motor angeworfen. Im Bedarfsfalle wird der Vorgang wiederholt. Nach dem Start muss man warten, bis der Motor warm wird. Nachher gibt man durch Drehen des Griffs Vollgas, worauf die erste Stufe der Luftklappe frei wird. Nachdem der Motor ausreichend warm geworden ist, big man nochmals Vollgas und die zweite Stufe der Luftsperr wird frei. Der Motor läuft im Leerlauf ind ist fahrbereit. Das Fahrzeug stellt man dan von dem Ständer auf die Räder ab und nach der Gaszugabe fängt es an zu laufen.



**b) Anlassen durch Treten :**

Fahrzeug auf die Räder stellen, Luftabsperrrdrucktaste am Vergaser drücken, Gasgriff wie in P. a) drehen. Durch Treten auf die Pedale wird das Fahrzeug in Bewegung gesetzt und nachdem ausreichende Geschwindigkeit erreicht worden ist lässt man den Dekompressorhebel los und der Motor durch Gaszugabe nimmt an Geschwindigkeit zu.

**Start bei warmem Motor (nach kürzerer Fahrtunterbrechung)**

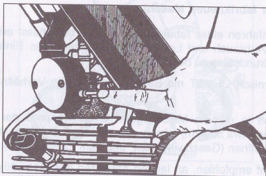
Mann kann den Vorgang a) oder b) anwenden. Die Luftsperr am Vergaser braucht nicht betätigt werden.

**Start bei kaltem Wetter (im Winter)**

Wenn die Umlufttemperatur unter 0 °C sinkt, muss das Starten nachfolgend angepasst werden:

Der eigentliche Start wird nach a) vorgenommen, lediglich muss man den Gasgriff um 3/4 des Umfangs drehen (die Luftklappe muss dabei geschlossen bleiben). Die Motordurchwärmzeit steigt im gleichen Verhältnis zur sinkenden Umfeldtemperatur.

Der Vorgang b) auf vereisten Wegen ist sicherheitshalber nicht anzuwenden!

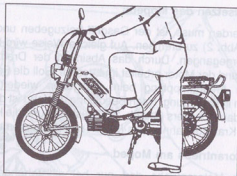


**Abb. 5 Druckknopf zur Luftabriegelung**

## **Einfahren einer fabrikneuen Maschine**

Das richtige Einfahren eines fabrikneuen Mopeds beeinflusst erheblich dessen Leistung, Verbrauch und Lebensdauer. Während des Einfahrbetriebes sind folgende Grundsätze zu befolgen:

- a) Kraftstoffgemisch Öl M2T mit Benzin 90 Oktan im Verhältnis 1:33 mischen.
- b) Mit Kraftstoff in diesem Mischungsverhältnis während der gesamten Einfahrdauer (etwa 500 km) fahren, dabei Gasgriff maximal um 1/2 bis 3/4 Umdrehung öffnen (Geschwindigkeit ungefähr 25 - 30 km/h).
- c) Es wird nicht empfohlen, an langen Abfahrten das Gas völlig wegzunehmen. Das Moped ist mit Hilfe der Bremsen zu bremsen; die Geschwindigkeit von 30 km/h darf nicht überschritten werden.
- d) Während der warmen Sommerperiode wird der Motor beim Fahren mit Rückenwind weniger intensiv gekühlt.
- e) Bei stillstehendem Fahrzeug Motor nicht unnötig im Leerlauf laufen lassen; Motor nicht unnötig akzelerieren.



**Abb. 6 Motorstart**

## **Bremsen und Stillsetzen des Mopeds**

Wenn gebremst werden muss, ist der Gasgriff freizugeben und mit Hilfe der Bremshebel (2, 3 Abb. 2) zu bremsen. Auf gleiche Weise wird beim Anhalten des Fahrzeugs vorgegangen. Durch das Absinken der Drehzahl rückt die Fahrkupplung aus und der Motor arbeitet im Leerlauf. Soll die Fahrt fortgesetzt werden, rückt die Anfahrkupplung beim Gasgeben wieder ein und das Fahrzeug setzt sich in Bewegung. Nach Beendigung der Fahrt ist der Motor durch Betätigen des Zündausschalters (4, Abb. 2) abzustellen und die Kraftstoffzufuhr durch Drehen des Kraftstoffhahnhebels (Abb. 4) zu schliessen.

## **Trennen des Motorantriebs am Moped**

Das Trennen des Motorantriebs darf nur bei stillstehendem Motor und Fahrzeug vorgenommen werden. Wenn das Moped als Fahrrad betrieben werden soll (z. B. bei fehlendem Kraftstoff oder bei Notfahrt), ist die Ausrückung herauszuziehen - der Mitnehmer in Richtung vom Motor weg 90° nach rechts oder nach links, dann freigegeben (Abb. 7). Der Mitnehmer bleibt in dieser Lage eingeschaltet und der Motor ist vom Hinterrad abgeschlossen. Der Motor kann wieder angeschlossen werden, wenn der Mitnehmer wieder in Richtung nach aussen gezogen wird. Mitnehmer um 90° drehen und freigegeben. Durch leichtes Bewegen des Fahrzeugs oder Drehen des Hinterrades fällt der Mitnehmer automatisch in Richtung Motor ein.

# Wartung

Bei Reinigung

Saponate zu

dem Hrschler

Wasser zu re

Benzin oder

Teile beschä

Vergasers.

Entwässerung

Sicherheitsp

zen Fahrt d

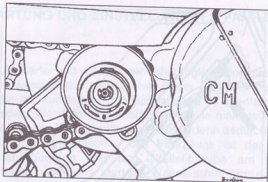


Abb. 7 Trennen (des Motorantriebs)

Die Luftfiltereinlage (Abb. 8) ist zeitweise im Benzin zu waschen und mit Luftstrom durchzublasen.

Beim Dempter ist zeitweise durch eine Holzstange die Öffnung A (Abb. 9) vom

Karbon zu säubern. Bei grössterer Leistungsenkung überprüft man, ob der

Auspuffdämpfer durch Karbon nicht verstopft ist. Das Auspuffendstück kann

man nach Abschrauben der Mutter B herausziehen.

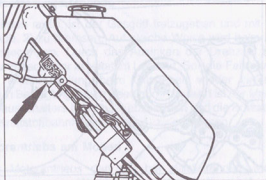


Abb. 8 Luftfilter

## IV. WARTUNG UND EINSTELLUNG DES FAHRZEUGS

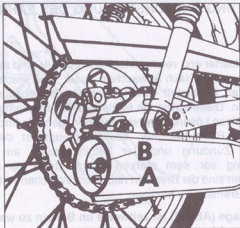
### Wartung

Bei Reinigung lackierter und verchromter Fahrzeugteile sind stets Wasser und Saponate zu verwenden. Nach Abwaschen dieser Teile wischt man diese mit dem Hirschleder ab. Kunststoff - und Gummitteile sind ebenfalls nur mit dem Wasser zu reinigen. Diese sowie die lackierten Teile niemals mit Petroleum, Benzin oder sonstigen Lösungsmitteln waschen, denn dadurch werden diese Teile beschädigt. Beim Waschen des Fahrzeugs ist der Bereich des Vergasers, der Zündung und der Ölfüllschraube am Getriebe mit Entlüftungsöffnung vor dem starken Wasserstrahl zu schützen. Aus Sicherheitsgründen sind die Bremsen nach dem Waschen während einer kurzen Fahrt durch Bremsen zu trocknen.

**Die Luftfiltereinlage (Abb. 8) ist zeitweise im Benzin zu waschen und mit Luftstrom durchzublasen.**

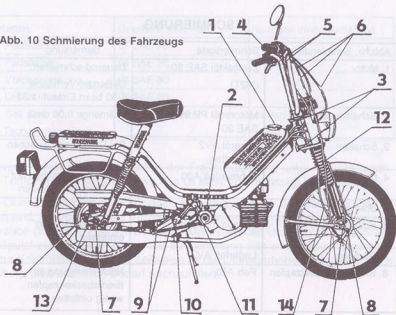
Beim Dämpfer ist zeitweise durch eine Holzstange die Öffnung A (Abb. 9) vom Karbon zu säubern. Bei grösserer Leistungssenkung überprüft man, ob der Auspuffdämpfer durch Karbon nicht verstopft ist. Das Auspuffendstück kann man nach Abschrauben der Mutter B herausziehen.





**Abb. 9 Auspuffdämpfer**

Abb. 10 Schmierung des Fahrzeugs



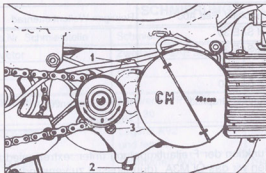
## SCHMIERUNG

| Abb.Nr. Schmierstelle   | Schmiersorte               | Bemerkung                                                            |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1. Motor                | Zweitaktöl SAE 30<br>(M2T) | Dauernd schmieren.<br>Öl-Benzin-Verhältnis<br>1:50 beim Einlauf 1:33 |
| 2* Schaltkasten         | Motorenöl PP 80<br>SAE 30  | Fullmenge 0,06 dm <sup>3</sup>                                       |
| 3. Schalten             | Lageröl AV2<br>und fetten  | Bei Demontage waschen                                                |
| 4. Gasgriff             | Schmierfett A00            | Nach dem Waschen auf<br>die Gleiteile auftragen                      |
| 5. Brems                | Öl SAE 30                  |                                                                      |
| 6. Bowdenzug            | dünnes (Graphit) Öl        | In den Bowdenzug<br>einlassen                                        |
| 7. Radlager             | Lagerfett AV2              | Nachfüllen                                                           |
| 8. Bremsschlüsselzapfen | Fett A00                   | Nach Reinigung ein<br>Bremsbackenzapfen<br>wenig einfetten           |

|                                   |                    |                               |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------------|
| 9. Ketten                         | Graphitöl Fett A00 | Reinigen Wellenkettenrad      |
| 10. Pedalzapfen                   | Öl SAE 30          |                               |
| 11. Pedallager                    | Öl SAE 30          |                               |
| 12. Vorderteleskope               | Öl SAE 30          |                               |
| 13. Leerlaufritzel                | Öl SAE 30          |                               |
| 14. Seil zum<br>Tachometerantrieb | dünnes Graphitöl   | In den Bowdenzug<br>einlassen |

\*) Zwecks einer sicheren Funktion der Freilaufkupplung unter extrem niedrigen Temperaturen empfehlen wir das Öl M3A (dünnflüssig) zu verwenden.

Das Öl im Schaltschrank ist nur nach der Fahrt, solange der Motor und das Öl warm sind, auszutauschen. Von dem Motorboden schraubt man die Auslass-Schraube (2 Abb. 11) heraus und nach Auslassen des Öl ist der Schaltschrank mit Spülöl auszuspülen. Durch die Einfüllöffnung füllt man neues Getriebeöl bis zur Kontrollöffnung 3 ein. Zeitweise ist die Ölniveauhöhe im Schaltschrank zu überprüfen und nach Bedarf nachzufüllen.



**Abb. 11 Öleinfüll - und Auslassschraube**

1. Einfüllöffnungsschraube
2. Auslassöffnungsschraube
3. Kontrollloch

## WARTUNGSÜBERSICHT

### Nach erster 800 km - Fahrleistung

- Öl im Getriebe.
- Vergaser reinigen und einstellen.
- Zylinderkopfmuttern anziehen.
- Sattelmuttern anziehen.
- Anzug aller Schrauben nachprüfen
- Ketten und Kettenrad einstellen und abschmieren.
- Bremsen einstellen.

Jeweils nach Fahrleistung von 1500 - 2000 km

- Auspuffdämpfer und -Knie vom Karbon reinigen.

### Nach erster 2000 km - Fahrleistung

- Ölwechsel im Getriebe.
- Vergaser reinigen.
- Saugfiltereinlage reinigen.
- Ketten und Kettenrad einstellen und abschmieren.
- Bremsen einstellen.
- Schraubenanzug überprüfen.

- Radmuttern- und -Speichenanzug überprüfen.
- Bowdenzug schmieren.

### Jeweils nach 3000 km

- Ölniveauhöhe überprüfen.
- Saugdämpfereinlage überprüfen bzw. reinigen.

### Jeweils nach 6000 km

- Zündkerze reinigen und überprüfen.
- Ölwechsel im Getriebe.
- Vergaser reinigen.
- Saugfiltereinlage reinigen.
- Ketten und Kettenrad einstellen und abschmieren.
- Bremsen einstellen.
- Radmuttern- und Radspeichenanzug überprüfen.
- Fahrzeug nachschmieren.
- Auspuffdämpfer und -Knie dekarbonisieren.

Sonstige Wartung einschliesslich Fahrzeugschmierung ist nach Bedarf vorzunehmen. Das Ketten, Leerlaufschmieren sowie das Bremsenreinigen soll man beim Regenwetter öfters durchführen.

### **Einstellen der Sattelhöhe (Abb. 12)**

Die Sattelhöhe kann je nach Fahrerbedarf nach Lockerung der Schrauben Herasziehung im Bereich von 25 mm erfolgen.

### **Abb. 13 Befestigung der Lenkstange**

#### **Befestigung der Lenkstange (Abb. 13)**

Die Lenkstange ist an die Vordergabel durch Schraube A befestigt. Bei diesen ist zeitweise nachzuprüfen, ob sie richtig angezogen sind. Die Lage der Lenkstange ist nicht einstellbar.

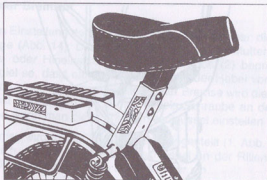


Abb. 12 Sattelleinstellung



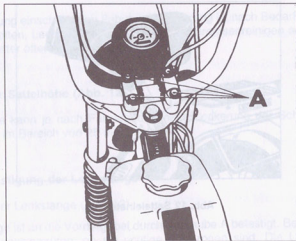


Fig.13 - Handlebars mounting

## Einstellung der Bremsen

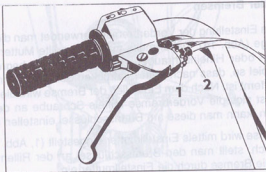
Zur geläufigen Einstellung der Vorderbremse verwendet man die Schraube an der Lenkstange (Abb. 14). Dabei muss man die gerillte Mutter (1) lösen und durch Hinaus- oder Hineinschrauben der Schraube (2) begrenzt man das Bremshebelspiel so, dass nach dem Eindrücken der Hebel von dem Griff 20 bis 30 mm entfernt ist. Nach dem Einstellen der Bremse wird die Mutter (1) angezogen. Lässt sich die Vorderbremse mittels Schraube an der Lenkstange nicht einstellen, kann man diese am Bremsschlüssel einstellen (Abb. 15).

Die Hinterbremse wird mittels Einstellmutter eingestellt (1, Abb. 16). Wird dieses nicht tunlich, stellt man den Bremsschlüssel an der Rillenwelle um und stellen dann die Bremse durch die Einstellmutter ein.

Nach der Einstellung der Bremsen überprüft man, ob diese nicht zuviel angezogen sind. Zu diesem Zweck stellt man die Maschine auf den Ständer und durch Drehen mit den Rädern ermittelt man ob diese sich reibungslos drehen.

## Ketteneinstellung

Die Motorkette wird nach Lösen der Hinterachsenmutter (3, Abb. 16) gelöst. Durch Anziehen der Mutter (4) und der Kettenspanneinrichtung (2) beiderseits des Rahmens spannt man die Kette so, dass diese ein Spiel von 15 mm



**Abb. 14 Einstellung der Vorderbremse**

Fig. 13 - Handbrems

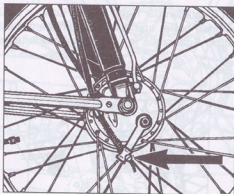


Abb. 15 Einstellung der Vorderbremse

### Ketteneinstellung

Die Motorkette wird nach Lösung der Hinterachsenmutter (3, Abb. 16) gelöst. Durch Anziehen der Muttern (4) und der Kettenspanneinrichtung (2) beiderseits des Rahmens spannt man die Kette so, dass diese ein Spiel von 15 mm

aufweist. Nach dem Einstellen der Kette ist die Radspur zu überprüfen (bestens nach einer geraden Latte) und die Achsenmuttern gut anzuziehen. Die Pedalkette wird mittels Spannrolle (a) an der linken Seite der Maschine gespannt (Abb. 17).

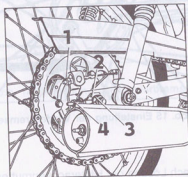


Abb. 16 Einstellung der Hinterbremse und der Motorkette

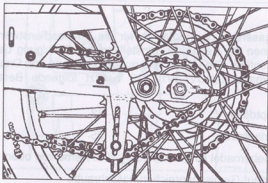


Abb. 17 Einstellung der Pedalenkette

## Vergaser

Bei einer Vergaserstörung empfehlen wir die Kundendienstwerkstatt aufzusuchen, die Ihnen die Reparatur, Einstellung und Reinigung des Vergasers fachkundig durchführt. Die Düsen sind nur durch Benzin und Druckluft zu säubern. Der Vergaser JIKOV 2912 DC besitzt folgende Bestückung und Einstellung:

- |                                         |                    |
|-----------------------------------------|--------------------|
| - Hauptdüse                             | 63                 |
| - Leerlaufdüse                          | 35                 |
| - Schiebernadel eingestellt auf         | II. Kerbe von oben |
| - Leerlauf-Gemischanreicherungsschraube |                    |

Grundeinstellung-Lage nach dem Zurückdrehen auf Anschlag um 1 - 1 1/2 Umdrehung einstellen.

Mittels Anschlagschraube des Schiebers werden die Leerlaufumdrehungen eingestellt. Die Umdrehungen werden durch Anziehen der Schraube erhöht und durch deren Lösung herabgesetzt.

## Zündung

Der moped ist für eine bestimmte Zündzeitstellung ausgelegt, die ausser einer Reinigung und Wartung erforderlich ist, nur durch das Nutzereingreifen verändert werden darf. Eine mechanische Abmilderung der Zündzeitstellung ist nicht vorgesehen. Eine falsche Einstellung führt zu einer Verschlechterung der Statorschraubenschlüssel. Es ist daher ratsam, in die Zündzeitstellung nur im Falle einer Störung zu greifen.

Bei Einstellung der Zündzeitstellung ist die Pleurichtung A um (Abb. 20) zu drehen, um den Stator zu decken. Die Pleurichtung A ist um 1 bis 1,5 mm betriebsmäßig zu verschieben und die Tiefe des Kipbens zu prüfen. Darauf ist mit dem Rotor in der Pleurichtung A die Pleurichtung zu drehen. Die Pleurichtung um 1 bis 1,5 mm betriebsmäßig zu verschieben. Die Pleurichtung A ist um 1 bis 1,5 mm betriebsmäßig zu verschieben. Dieser Vorgang ist solange auszuführen, bis der angegebene Vorzündungswert erreicht ist. Nach der vollbrachten Einstellung sind die Schrauben gut anzuziehen und die Qualität der Einstellung zu überprüfen.

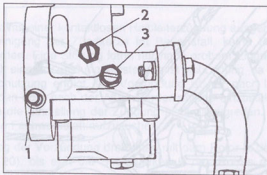
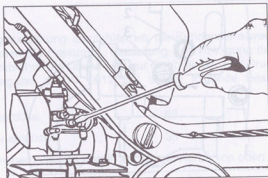


Abb. 18 Vergaser

1. Druckknopf zur Luftsperr
2. Schieber-Anschlagschraube
3. Reichgemisch-Regulierschraube für den Leergang





**Abb. 19 Einstellung des Vergasers**

## Zündung

Der moped ist mit einer kontaktlosen Halbleiterzündung ausgerüstet, die ausser einer Reinigung der Zündkerze im Bedarfsfall, keine Bedienung und Wartung erfordert. Eine Störung kann nur nach grobem Eingriff des Nutzers erfolgen. Auch eine Vorzündungseinstellung ist nicht nötig, da hier keine mechanische Abnutzung erfolgt. Die Vorzündung ist nur nach Lockerung der Statorschrauben oder nach der Alternatordemontage einzustellen. Es ist daher ratsam in die Einstellung der Zündung nicht einzugreifen. Im Falle einer Störung ist die Fachwerkstatt aufzusuchen.

Bei Einstellung der Vorzündung dreht man mit dem Rotor in der Pfeilrichtung A um (Abb. 20), bis sich die Strichmarken B des Rotors mit dem Stator decken. Ins Kerzenloch ist ein Indikator oder ein Tiefenmesser einzuschieben und die Tiefe des Kolbeneinschubs zu messen. Darauf ist mit dem Rotor in der Pfeilrichtung A bis zur obersten Kolbenlage zu drehen. Die Entfernung am Indikator von der Deckung der Strichmarken an bis zur Oberwende soll 1 bis 1.5 mm betragen. Ist dieser Wert grösser, so sind die Schrauben E (Abb. 21) zu lösen und mit dem Stator in der Pfeilrichtung D zu drehen. Dieser Vorgang ist solange auszuführen, bis der angegebene Vorzündungswert erreicht ist. Nach der vollbrachten Einstellung sind die Schrauben gut anzuziehen und die Qualität der Einstellung zu überprüfen.

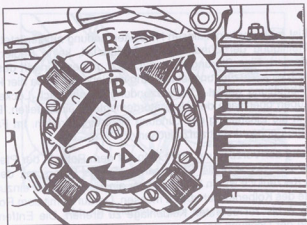


Abb. 20 Einstellung der Vorzündung I

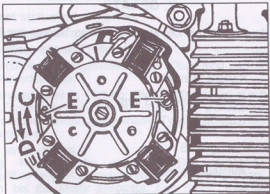


Abb. 21 Einstellung der Vorzündung

## V. GERÄTE

Das Gerät mit der Pumpe befindet sich im hinteren Tragteil des Fahrzeugs.

Das Gerät enthält:

Kombischlüssel

Schraubenzieher 3 mm

Schlüssel 10

Handgriff i 5

Aufsteckschlüssel 13/7

Zündkerzenschlüssel 21

Schloss

### Hinweis:

Die Handluftpumpe muss so in den hinteren Rahmenteil geschoben werden, dass das zugeklappte Pedal vorne nach oben hinaufgeht und der Handgriff hinten beim Plastikverschluss ist.

## VI. STÖRUNGSURSACHEN

### Der Motor lässt sich nicht anwerfen:

1. Der Brennstoffhahn ist zu.
2. Im Treibstofftank ist kein Treibstoff.
3. Die Treibstoffleitung, Vergasersieb oder -Düse sind verstopft. Wasser in der Schwimmerkammer.
4. Die Zündung ist nicht in Ordnung: Die Zündkerze ist durch Karbon verschmutzt, Zündkerzenisolierung ist zerstört, die Zündkerzenelektroden zu weit voneinander entfernt, mangelhafte Tyristoreinheit, defekte Zündspule oder Statorträger.
5. Der Motor ist übersättigt.  
Behebung: Kraftstoffhahn schliessen. Bei vollständig geöffnetem Gashandgriff so lange Kickstarter treten (Fahrzeug auf dem Ständer) oder Radfahren, bis der Motor anspringt. Erst dann Kraftstoffhahn öffnen. Gegebenenfalls die Zündkerze herausstreuben und reinigen. Nachher den Motor einige Male durchdrehen, damit der überschüssige Treibstoff durch das Kerzenloch herausgeblasen wird. Die Zündkerze dann wieder einschreuben und das Anwerfen wiederholen.
6. Startkupplung rutscht durch oder ist schadhaft. Schaden nach Abnehmen der Zündungskappe feststellen. In einem solchen Fall dreht sich die Kurbelwelle mit Zündungsrotor.

### **A. Der Motor arbeitet unregelmässig:**

1. Der Motor ist überhitzt.
2. Defekte Zündkerze.
3. Teilweise verstopfte Treibstoffleitung oder verschmutzte Vergaserhauptdüse.
4. Das Kurbelgehäuse ist undicht.
5. Das Kabelendstück ist beschädigt.
6. Schadhafte Zündung.

### **B. Der Motor gibt ungenügende Leistung ab:**

1. Verunreinigter Luftfilter.
2. Verstopfter Auspuffdämpfer.
3. Beschädigter Kurbelgehäusedichtring.
4. Beschädigter Kolben, Zylinderlaufbuchse, Kolbenringe.
5. Undichter Zylinderkopf.
6. Schlecht eingestellte Zündung.

**C. Es wird angenommen, dass der Motor zwar Leistung bringt, das Fahrzeug jedoch schlechter beschleunigt oder nicht die Höchstgeschwindigkeit erreicht.**

1. Bremsbacken schleifen an der Bremstrommel.
2. Zu geringer Reifeninnendruck.
3. Anlaufkupplung oder Kupplung des 2. Gangs beginnen durchzurutschen.

**D. Das Umschalten vom 1. auf den 2. Gang geht bei höheren Motordrehzahlen und bei höherer Fahrzeuggeschwindigkeit vor sich.**

Störung: verringerte Motorleistung, siehe Absatz A, B.

## **VII. ERSATZTEILE**

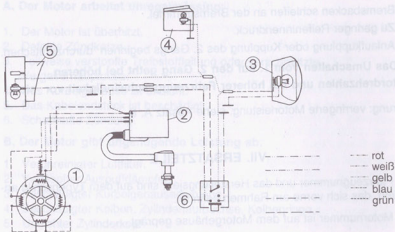
Die Fahrzeugnummer und das Herstellungsjahr sind auf dem Typenschild angeführt, das sich vorne am Rahmen befindet.

Die Motornummer ist auf dem Motorgehäuse geprägt.

Die Herstellungsnummer dient zur Registrierung des Fahrzeugs.

Bei Ersatzteilbestellung sind stets diese Herstellungsnummer und der Jahrgang der Maschine anzuführen.

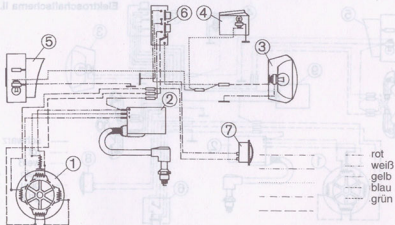




**Elektroschaltschema I.**

1. Wechselstromgenerator
2. Thyristorzündeinheit
3. Scheinwerfer (6V, 15W)

4. Tachometer (6V, 1.2W)
5. Rücklicht (6V, 5W)
6. Zündausschalter

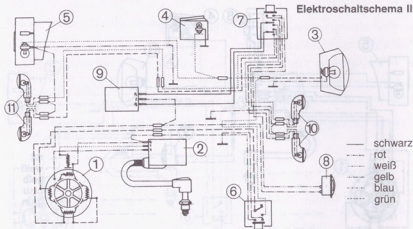


Elektroschaltplan II.

1. Wechselstromgenerator
2. Thyristorzündeinheit
3. Scheinwerfer (6V, 15W)
4. Tachometer (6V, 1.2W)

5. Rücklicht (6V, 5W)
6. Doppeldrucktaste
7. Summer

## Elektroschaltschema II.



1. Wechselstromgenerator
2. Thyristorzündeinheit
3. Scheinwerfer (6V, 15W)
4. Tachometer (6V, 1.2W)
5. Rücklicht (6V, 5W)
6. Lichteinschaltung

7. Zündausschalter
8. Summer
9. Richtungsanzeiger-zerhacken
10. Richtungsanzeiger-vorder
11. Richtungsanzeiger-hinter