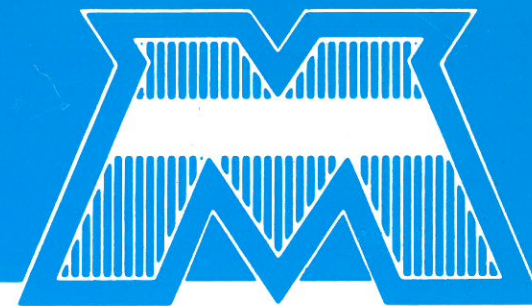


MOTOBECANE



Werkstatthandbuch

Typ: MONTY
(MB-3 V)

Alleinvertrieb für Deutschland

Deutsche MOTOBECANE GmbH

Aachener Str. 23 · 48 Bielefeld 14 · Tel. (05 21) 44 46 31/44 39 78 · Telex 937 316 moby d

GARANTIEBESTIMMUNGEN

1. Die Deutsche MOTOBECANE GmbH leistet über den Verkäufer (Händler) Gewähr für eine dem jeweiligen Stand der Technik (des Typs) entsprechende Fehlerfreiheit des fabrikneuen Kaufgegenstandes während sechs Monaten ab Auslieferung an den Endverbraucher.
2. Der Käufer hat Anspruch auf Beseitigung von Fehlern (Nachbesserung). Für die Abwicklung gilt folgendes:
 - a) Der Käufer hat die Ansprüche beim Verkäufer geltend zu machen. Tritt der Fehler jedoch nicht am Ort des Verkäufers auf, ist der nächstliegende von der Deutschen MOTOBECANE GmbH anerkannte Betrieb in Anspruch zu nehmen. Der ordnungsgemäß ausgefüllte Garantie-Schein und der Inspektions- bzw. Wartungsnachweis sind in jedem Fall vorzulegen.
Der Käufer hat Fehler unverzüglich nach deren Feststellung bei dem in Anspruch genommenen Betrieb schriftlich anzuzeigen oder von ihm aufnehmen lassen.
Eventuelle Nebenkosten, die zur Nachbesserung notwendig werden sollten, sind so niedrig wie möglich zu halten.
 - b) Nachbesserungen werden nach den technischen Erfordernissen durch Ersatz- oder Instandsetzung fehlerhafter Teile oder Werkarbeit kostenlos vorgenommen. Die ersetzten Teile gehen in das Eigentum der Deutschen MOTOBECANE GmbH über.
 - c) Für Nachbesserungen wird bis zum Ablauf der Gewährleistungsfrist für den Kaufgegenstand Gewähr geleistet.
3. Kann der Fehler nicht beseitigt werden, ist dem Käufer das Recht vorbehalten, Herabsetzung des Kaufpreises oder Rückgängigmachung des Vertrages zu verlangen.
Ein Anspruch auf Ersatzlieferung des Kaufgegenstandes besteht nicht.
4. Gewährleistungsverpflichtungen bestehen nicht, wenn der aufgetretene Fehler in ursächlichem Zusammenhang damit steht, daß
 - der Käufer einen Fehler nicht gemäß Ziffer 2a) angezeigt und unverzüglich Gelegenheit zur Nachbesserung gegeben hat,
 - der Kaufgegenstand unsachgemäß behandelt oder überbeansprucht worden ist, z.B. bei motorsportlichen Wettbewerben,
 - der Kaufgegenstand zuvor in einem vom Hersteller für die Betreuung nicht anerkannten Betrieb instandgesetzt oder gewartet worden ist,
 - in den Kaufgegenstand Teile ein- oder angebaut worden sind, deren Verwendung der Hersteller nicht genehmigt hat oder der Kaufgegenstand in einer vom Hersteller nicht genehmigten Weise verändert worden ist,
 - der Käufer die Vorschriften und Hinweise über die Behandlung, Wartung und Pflege des Kaufgegenstandes (z.B. in Betriebsanleitung oder Serviceheft) nicht befolgt hat.
5. Natürlicher Verschleiß ist von der Gewährleistung ausgeschlossen.
6. Sämtliche Ansprüche wegen Fehlern verjähren mit Ablauf der Gewährleistungsfrist gemäß Ziffer 1.
7. Ersatzansprüche für unmittelbare oder mittelbare Schäden aus Unmöglichkeit der Leistung, Verzug, positiver Vertragsverletzung, Verschulden bei Vertragsschluß und unerlaubter Handlung werden ausgeschlossen, soweit sie nicht auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Vertragsverletzung des Herstellers bzw. Verkäufers oder deren gesetzlicher Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen.
8. Vorstehende Bedingungen gelten (sinngemäß) auch für das Vertragsverhältnis zwischen Verkäufer und Käufer soweit diese nichts Abweichendes vereinbart haben.

WICHTIGE HINWEISE FÜR DIE BEARBEITUNG VON GARANTIEFÄLLEN

1. — Teile, die Sie uns zur Reparatur einsenden, müssen komplett und noch reparierbar sein.
2. — An uns einzusendende Motore wollen Sie bitte **nur komplett mit Zündanlage, Vergaser sowie Auspuffanlage verschicken**.
3. — Motore bzw. Teile, die wir nicht komplett erhalten, werden von uns bei geringen Beträgen zu Lasten des Einsenders komplettiert, damit die Reparatur schnell durchgeführt werden kann.
Bei höheren Werten (z.B. kpl. Kupplung) werden die fehlenden Teile von uns angefordert, die Erledigung dadurch leider erheblich verzögert.
4. — Austausch- bzw. Garantieteile **bitte nur frei einsenden**. Wir senden an Sie ebenfalls frei zurück.
5. — Motore oder sonstige Teilegruppen, die keine Originalteile enthalten, verlieren jegliche Garantie und werden nur mit Zustimmung des Einsenders und zu seinen Lasten repariert.

VORWORT

Diese Reparaturanleitung ist für den Fachhändler bestimmt und soll nur wesentliche Merkmale bei der Motorinstandsetzung beschreiben, um Ihnen unter den verschiedenen Modellen genaueste techn. Daten zu vermitteln. Wir gehen davon aus, daß unsere Händler mit der Wartung und Instandsetzung der Motoren des Modelles MB-3V vertraut sind.

Die in dieser Anleitung erläuterten Techniken entsprechen denjenigen, die wir selbst verwenden und die wir denjenigen vermitteln, die an Lehrgängen teilnehmen.

Wir hoffen daher, daß dieses Werkstattthandbuch Ihre Erwartungen erfüllt.



Ihre
Deutsche MOTOBECANE GmbH
Kundendienst

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Spezialwerkzeug	2
Technische Daten des Motors Typ 3 V	3
Demontage des Motors	4 - 7
Montage des Motors	8 - 12
Montage der Kupplung	13 - 16
Montage der Tretlagerachse/ Ritzel	16
Montage Kolben/Zylinder	17 - 18
Montage der Zündanlage - Zündeinstellung	19 - 20
Einstellung der Schaltung	21
Getriebemaße	22

19,- €

SPEZIAL-WERKZEUG

Kupplungsblockierwerkzeug
30-10400

Halteschlüssel für
Kettenritzel
30-10300

Blockiervorrichtung
für Polrad
30-10200

Abzieher
für Polrad
30-10000

Abzieher für
Motorritzel
30-10100

Abzieher für Kupplungs-
endscheibe
30-10600

ohne Abbildung : Demontage Werkzeug für Motor-
gehäuse ET Nr. 30 - 10500

TECHNISCHE DATEN

<u>Motor Typ:</u>	3 V
Bauart:	Einzyylinder Zweitaktmotor
Hubraum:	49 ccm (abgerundet)
Bohrung:	40,4 mm
Hub:	39 mm
Verdichtung:	8
Mischungsverhältnis:	25:1
<u>Vergaser:</u>	
Typ:	DELL'ORTO SHA 14-9
Hauptdüse:	47
Schwimmer:	35 gr.
Gasschieber:	6108,2
<u>Zündanlage:</u>	
Typ:	Bosch - Schwunglichtmagnetzündler
Lichtleistung:	6 V 18 W
Zündkerzen:	Wärmewert W 175 T 30 (Langgewinde)
Elektrodenabstand:	0,4 mm
Zündzeitpunkt:	2,3 - 2,5 mm vor OT
Unterbrecher:	Abstand 0,3 - 0,4 mm
Scheinwerferlampe:	6 V 15 W (Dauerabgeblendet)
Rücklichtlampe:	6 V 3 W (Sofitte)
<u>Ausführung Luxus:</u>	
Lichtleistung:	6 V 18 W u. 6 V 5 W für Stoplicht
Rücklichtlampe:	6 V 3 W
Stoplichtlampe:	6 V 5 W
<u>Getriebe:</u>	
Bauart:	Zahnradgetriebe 3 Gang handgeschaltet
Getriebeöl Menge:	650 ccm
Qualität:	Castrol T Q oder GTX 2 SAE 15W-50
Kupplung:	Mehrscheiben-Lamellenkupplung
Getriebeübersetzung:	$i_1 = 63/16 \cdot 33/10 = 12,99$ $i_2 = 63/16 \cdot 27/16 = 6,64$ $i_3 = 63/16 \cdot 24/20 = 4,73$
Sekundärübersetzung:	46/13 = 3,54 über Rollenkette
Zähnezahl:	Treibendes Rad/Getrieberitzel 13 Z. getriebenes Rad/Kettenrad 46

Fahrgestell:

Bauart:	
Vorderradfederung:	
Hinterradfederung:	
Federweg vorn:	
Federweg hinten:	
Felgen wahlweise:	
oder:	
Bereifung:	
Luftdruck vorn:	
hinten:	
Bremsen vorn u. hinten:	
Ø:	

Rohrrahmen
Teleskopgabel
Langarmschwinge mit Federbeinen
ca. 70 mm
ca. 30 mm
Alu-Guß 1.35 x 16"
Stahlfelge 16"
2 1/4 - 16
2,0 bar (atü)
2,25-2,5 bar (atü)
Innenbacken-Trommelbremsen
90 mm

Gewichte, Abmessungen, Verbrauch, Geschwindigkeit:

Leergewicht:	50 kg
Zul. Gesamtgewicht:	140 kg
Radstand:	1085 mm
Länge:	1660 mm
Breite: (Lenker)	600 mm
Höhe max.:	1070 mm
Kraftstoffbehälter:	Inhalt 3,5 ltr. davon ca. 0,25 l Reserve
Kraftstoffbehälter Luxus:	Inhalt 6,8 ltr.
Kraftstoffverbrauch:	ca. 1,5 - 1,8 l/100 km nach DIN 70020

Anzugsmomente:

Motorgehäuseschrauben:	1,2 mkg
Mutter für Kettenritzel:	4 mkg
Mutter für Motorritzel:	4 mkg
Mutter f. Kupplungsrad:	3 - 3,5 mkg
Mutter f. Zylinderkopf:	1,5 mkg
Mutter f. Polrad:	3,5 - 4 mkg
Motorhaltebolzen:	1,5 - 1,7 mkg

DEMONTAGE DES MOTORS

Die Motorbefestigungsschrauben am Rahmen lösen. Kette, Kupplungs- und Schaltbowdenzüge aushängen, Lichtkabel und Auspuffanlage sowie Vergaserbowdenzug entfernen. Den Motor aus dem Fahrgestell montieren und gründlich säubern, danach das Getriebeöl ablassen.

Vergaser - linker Gehäusedeckel

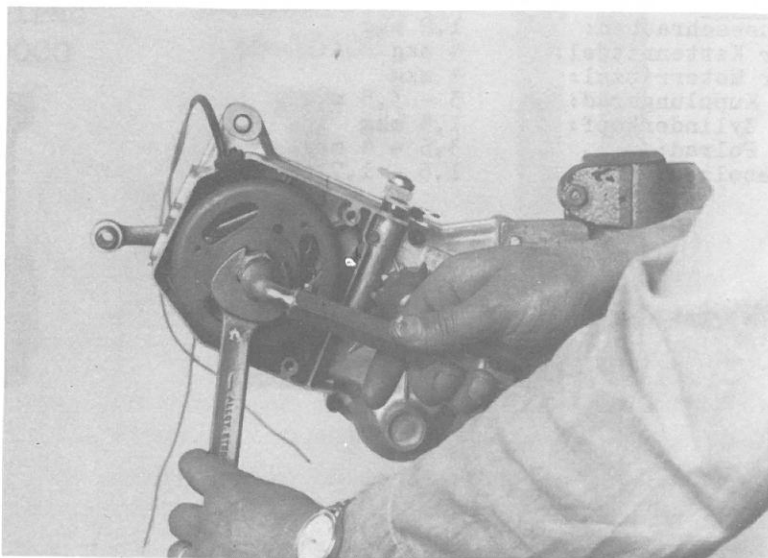
Die Befestigungsschelle, die den Vergaser am Ansaugrohr befestigt, lösen und ihn entfernen. Danach den linken Gehäusedeckel abschrauben.

Zylinderkopf - Zylinder

Die vier Muttern mit Hilfe eines 10 er Steckschlüssels abschrauben, den Zylinderkopf, Kopfdichtung und den Zylinder mit Fußdichtung abnehmen.

Kolben

Mit einem Putzlappen die Gehäuseöffnung zustopfen und mit einer Sprengringzange die zwei Sicherungsringe des Kolbenbolzens entnehmen. Mit Achtung auf das Rollenlager drückt man den Kolbenbolzen heraus.



Polrad

Das Werkzeug ET.Nr. 30 - 10200 in die Öffnungen des Polrades einsetzen und die Mutter losschrauben.

Um das Polrad zu entfernen, den Abzieher ET.Nr. 30 - 10000 einschrauben und wie in Abbildung 1 gezeigt, abziehen.

Abb. 1

Grundplatte

Mit Hilfe eines Schraubenziehers die Schrauben M 4 losschrauben und die Statorplatte zusammen mit der Gummiabdeckung für die Zünd- und Massekabel abziehen. Die Grundplatte in das Innere des Rotors wieder einlegen und den Keil aus der Kurbelwelle nehmen.

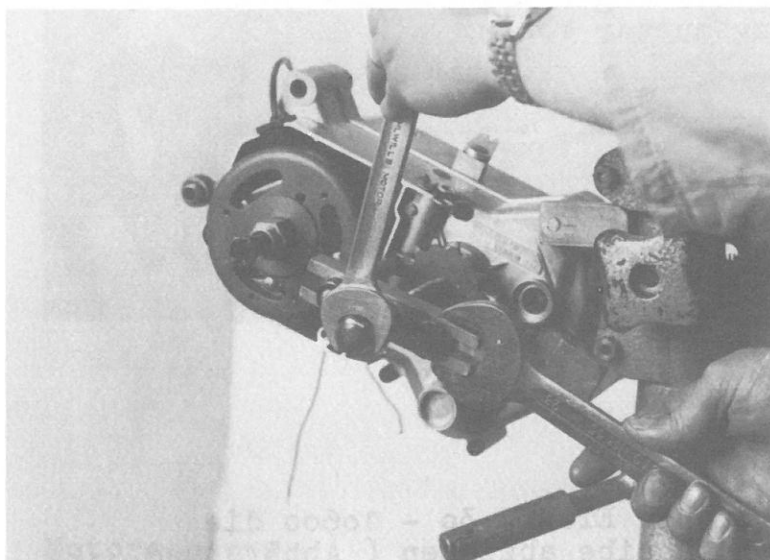


Abb. 2

Gehäusehälfte rechts - Antretvorrichtungsgruppe

Die Gehäusedeckelschrauben lösen, den Deckel abziehen, wobei darauf zu achten ist, daß die Tretlagerachse noch eingesetzt bleibt. Danach die Dichtung abnehmen. Die Tretlagerachse mit Zahnrad aus dem Gehäuse herausziehen, dabei auf die Ausgleichsscheiben achten. (Abb. 3)

Kettenritzel

Mit Hilfe des Werkzeuges ET.Nr. 30-10300 die Befestigungsmutter für das Kettenritzel lösen. Mit einem allgemeinen Abzieher das Kettenritzel abziehen, wie in der Abbildung 2 gezeigt. Danach den Keil aus der Welle entfernen.

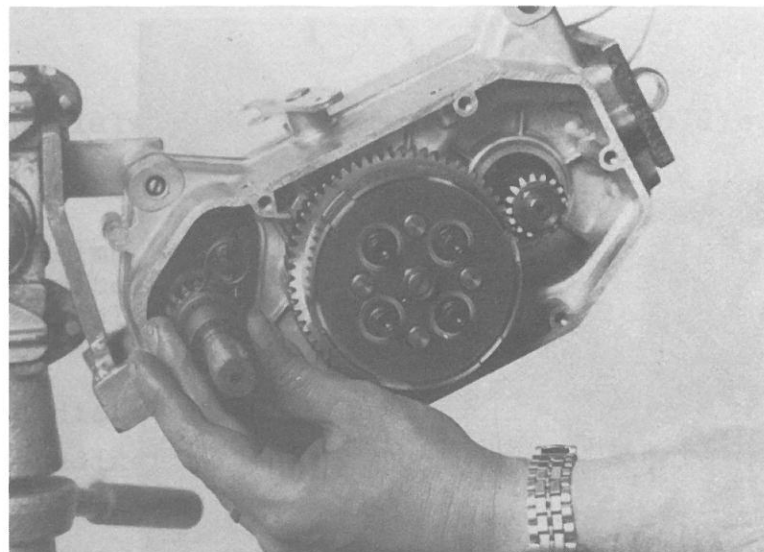
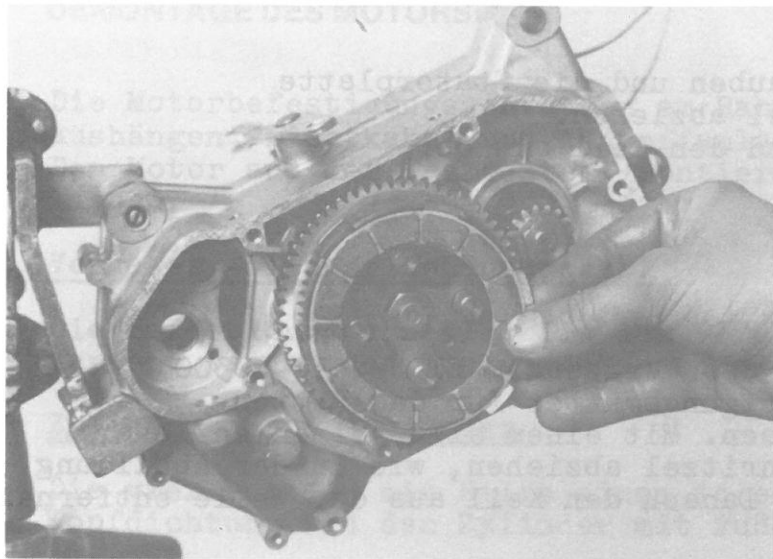


Abb. 3



Kupplung

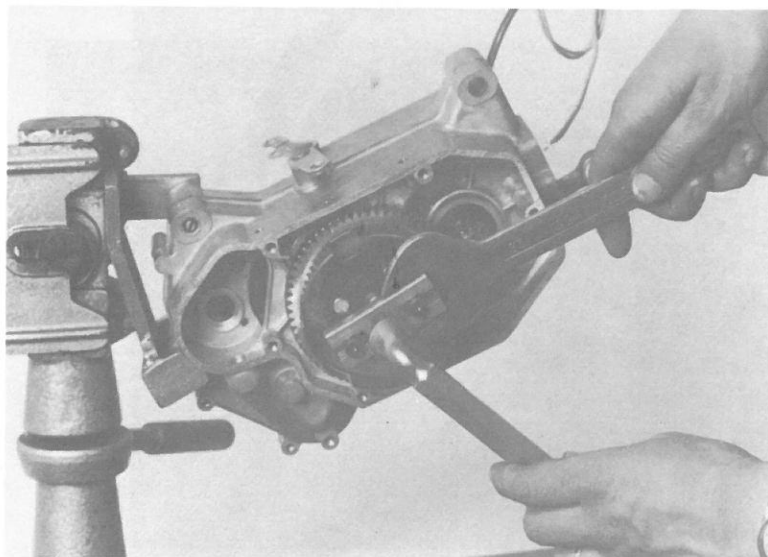
Die vier Befestigungsschrauben aus der Druckplatte lösen.

Die Federn und Federführungshülsen herausnehmen, sowie die Kupplungslamellen entfernen.

(Abb. 4)

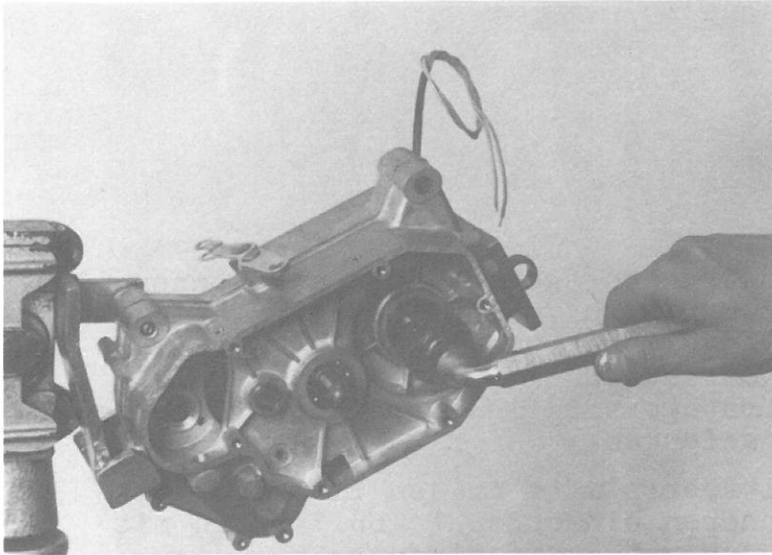
Das Sicherungsblech gerade biegen und mit Hilfe des Werkzeuges ET.Nr. 30 - 10400 die Befestigungsmutter lösen.

(Abb. 4)



Mit dem Abzieher ET.Nr. 30 - 10600 die Kupplungsendscheibe abziehen (Abb5) und nacheinander aus der Bohrung der Getriebewelle Kupplungsdruckstange mit Pilz - Kugel - und Druckstange entfernen.

(Abb. 5)



Motorritzel

Um das Ritzel zu demontieren die Kurbelwelle wie in der Abbildung 6 gezeigt, blockieren. Die Befestigungsmutter lösen und mit Hilfe des Spezialabziehers ET.Nr. 30 - 10100 abziehen. (Abb. 6)

(Abb. 6)

Motorgehäuse

Die Gehäuseschrauben entfernen und mit Hilfe des Spezialwerkzeuges ET.Nr. 30 - 10500 die Gehäusehälften auseinanderdrücken.

Die Primär - und Sekundärgetriebewelle aus der Gehäusehälfte entfernen, hierbei ist besonders auf die Ausgleichscheiben zu achten.

Bei der Demontage fernerhin darauf achten, daß die Primär- und Sekundärwelle noch durch die Führungsscheibe des Sekundärrades (2 tes Gangrad) miteinander verbunden sind.

Mit Hilfe leichter Schläge (Belzery-Hammer) die Kurbelwelle aus dem Lagersitz schlagen.

Die Fixierschraube des Kupplungshebels entfernen und den Kupplungshebel aus dem Gehäuse ziehen, hierbei auf die Ausgleichscheiben achten.

Die Befestigungsschraube der Schaltsperre lösen und diese herausnehmen.

Anm.: Bei einer kompletten Motorenmontage ist es unbedingt angebracht, sämtliche Motordichtungen zu erneuern.

- Nur Original Ersatzteile verwenden -

MONTAGE DES MOTORS

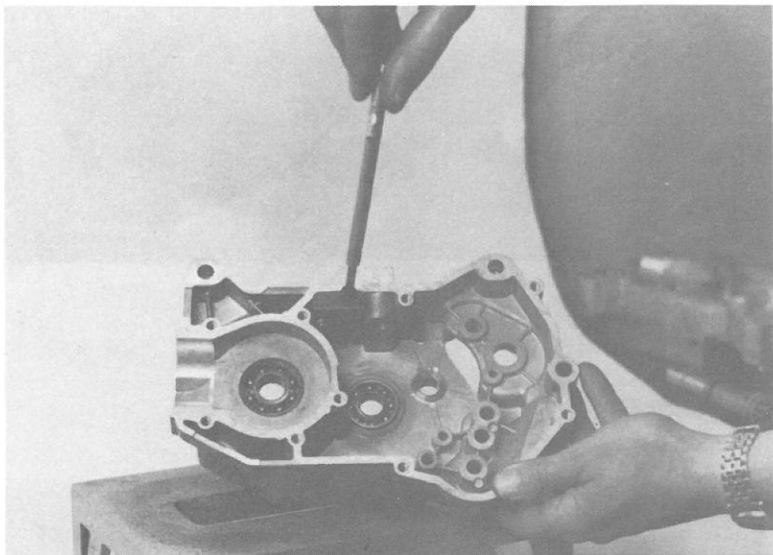


Abb. 1

Bevor mit der Montage des Motors begonnen wird, muß man sich von der Betriebsfähigkeit der Kugellager und Bronzebuchsen im Gehäuse überzeugen.

Mit der Montage wird in der rechten Gehäusenhälfte angefangen.

Die Schaltsperrplatte in den Sitz im Gehäuseinneren einsetzen (Abb.1) und mit der Imbusschraube befestigen.

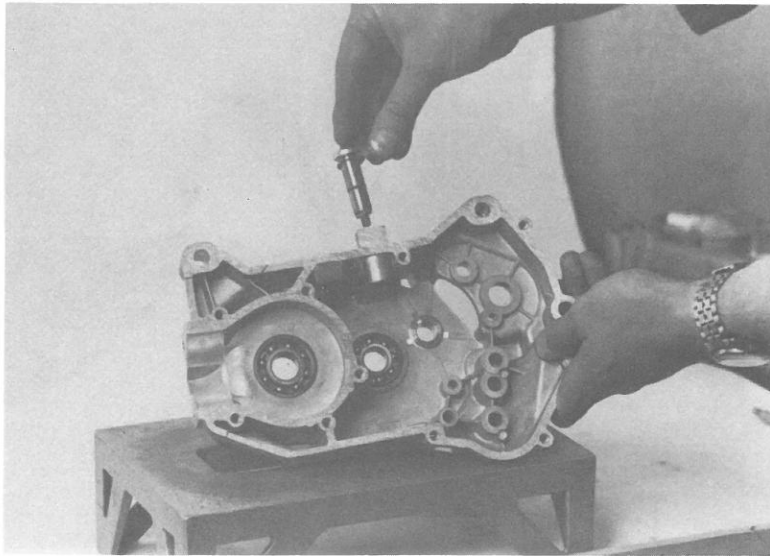


Abb. 2

Bevor der eigentliche Schalthebel montiert wird, diesen mit einer Ausgleichsscheibe von $0,6 + 0,8$ mm versehen, die an der Außenseite des Gehäuses liegt. (Abb. 2) Danach den Schalthebel in das Gehäuse einsetzen und die Schaltscheibe befestigen. Die Funktion muß leicht und ohne Höhenspiel geschehen (Abb. 3). Die komplette Primärgetriebewelle in das vorgesehene Lager einsetzen (Abb. 4)

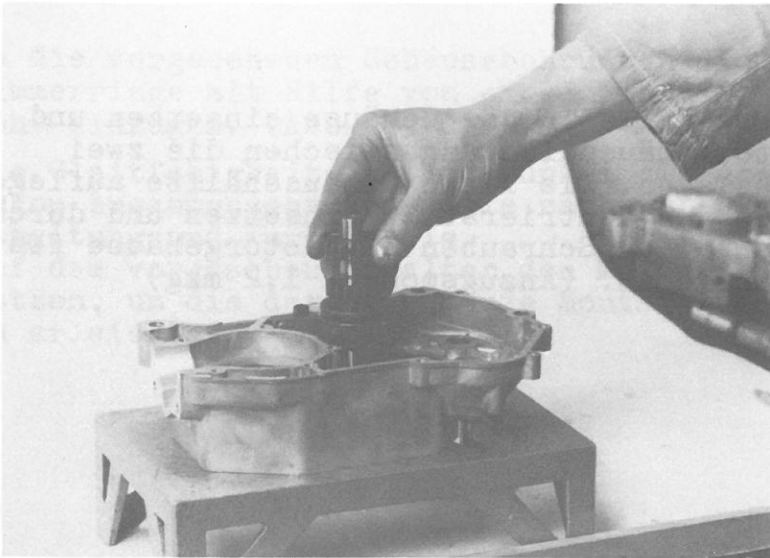


Abb. 4

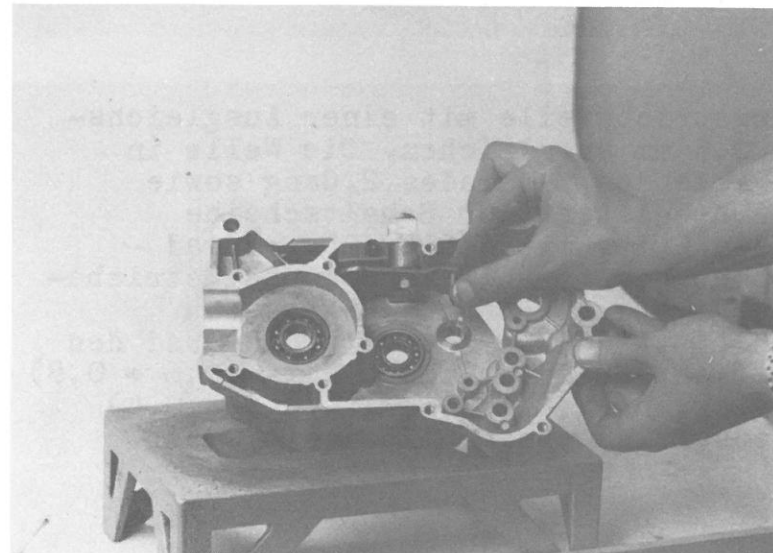


Abb. 3

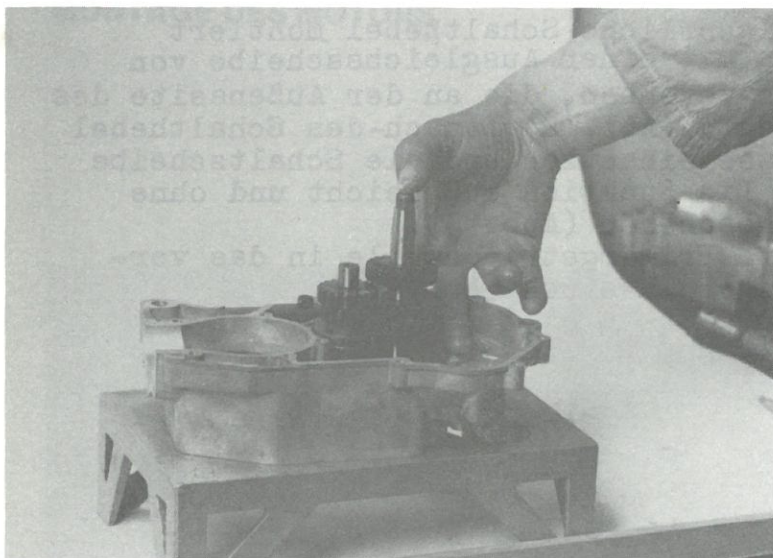


Abb. 5

Die Sekundärgetriebewelle mit einer Ausgleichscheibe von 0,5 mm ausgleichen. Die Welle in die Halteschiene des Zahnrades 2.Gang sowie in den Schalthebelstift der Schaltscheibe einsetzen; den Stift mit dem Primärzahnrad - 2.Gang zusammenkuppeln und die Sekundärgetriebewelle in den Lagersitz (Abb. 5) einsetzen. Die Gleitfähigkeit der Schaltung prüfen und den Ausgleich auf der Primärgetriebewelle ($0,6 + 0,8$) und auf der Sekundärgetriebewelle ($0,3 + 0,4$) durch Stahlausgleichscheiben komplettieren.

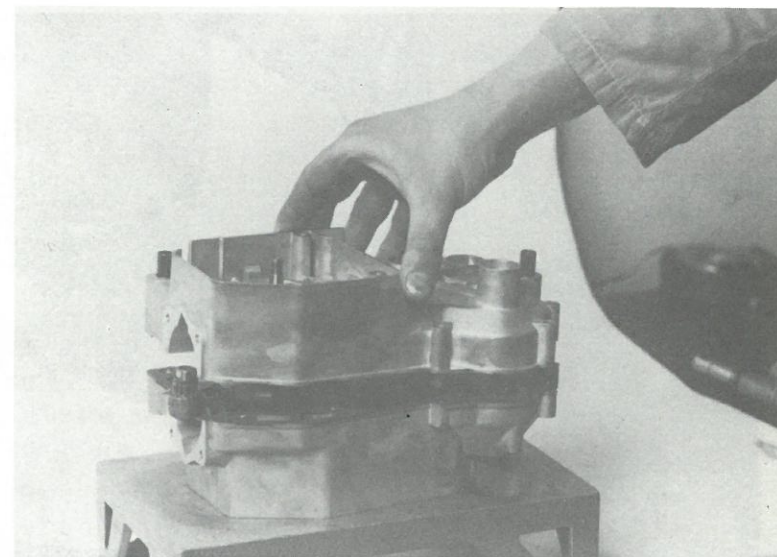


Abb. 6

Die Kurbelwelle in das Gehäuse einsetzen und die Motorgehäusedichtung zwischen die zwei Gehäuse legen. Die linke Gehäusehälfte auflegen, (Abb. 6) den Zentrierstift einsetzen und durch Festziehen der Schrauben das Motorgehäuse fest zusammenziehen. (Anzugsmoment 1,2 mkg)

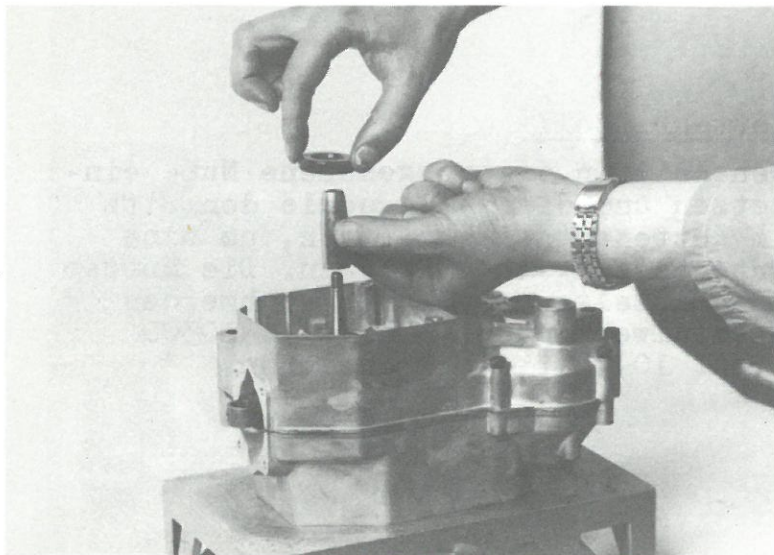


Abb. 7

In die vorgesehenen Gehäusebohrungen die Simmerringe mit Hilfe von einem Schutzrohr einfügen. (Abb. 7)

Die Gleitfähigkeit und das Funktionieren der schon zusammengebauten Teile nachprüfen: Schaltung und Kurbelwelle.

Auf dem vorgesehenen Halter den Motor festsetzen, um die darauffolgende Montagearbeit zu erleichtern.

Die Kupplungsrückholfeder in den vorgesehenen Sitz einsetzen (Abb. 8); den Kupplungshebelstift einfetten und ihn im Gehäuse durch die Sicherungsschraube befestigen (Abb. 9).

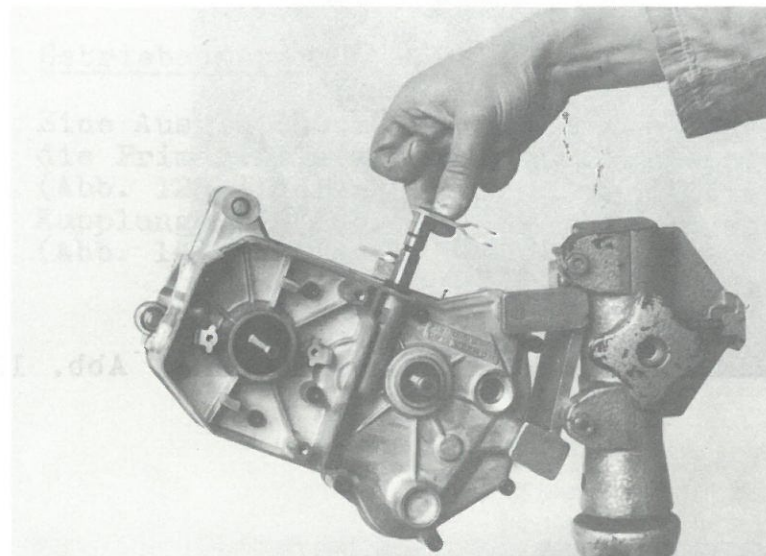


Abb.8

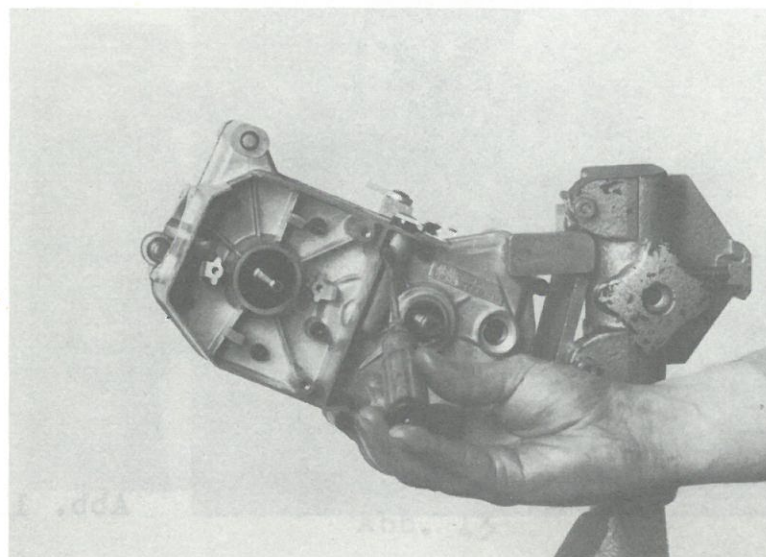


Abb.9

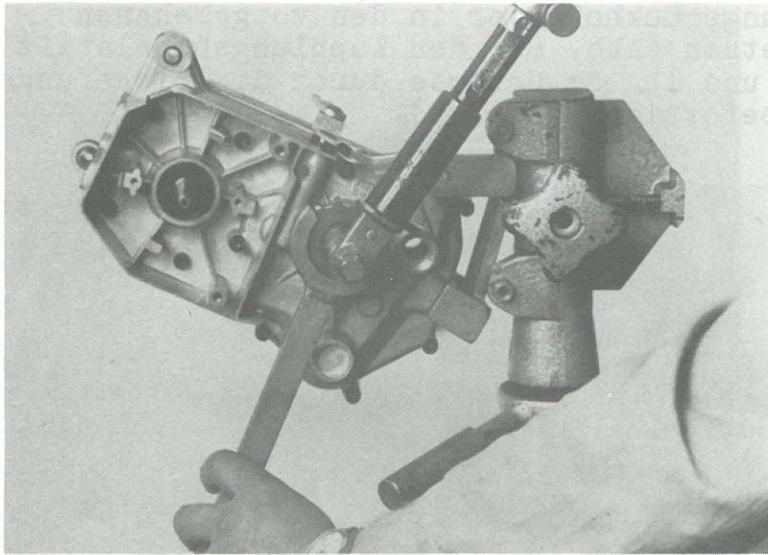


Abb. 10

Kettenritzel:

Den Keil in die vorgesehene Nute einsetzen und die Welle sowie den Sitz im Kettenritzel entfetten, um eine gute Passung zu erreichen. Die Mutter des Ritzels unter Zuhilfenahme des Spezialwerkzeuges ET-Nr. 30-10300 (Abb. 10) mit 4 mkg anziehen.

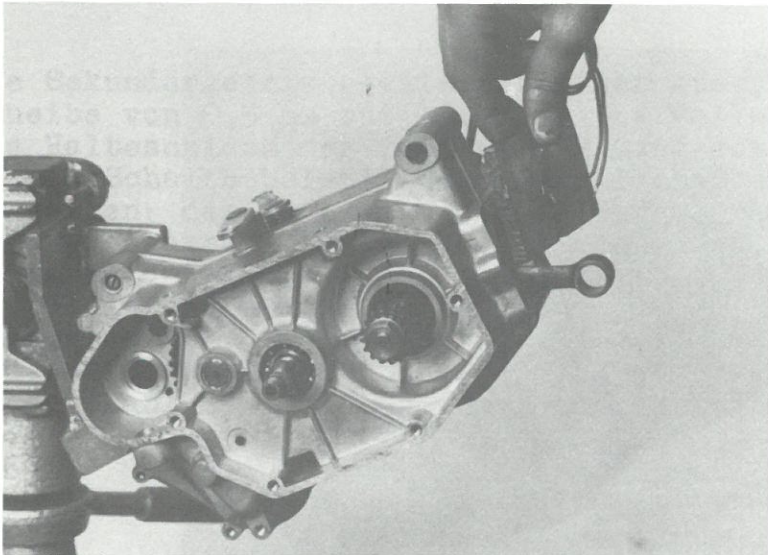


Abb. 11

Motorritzel:

Vor Einsetzen des Motorritzels unbedingt den Kurbelwellenzapfen und das Ritzel entfetten und einsetzen. Nach Blockierung der Kurbelwelle, wie in Abb. 11 gezeigt, mit 4 mkg die Befestigungsmutter anziehen.

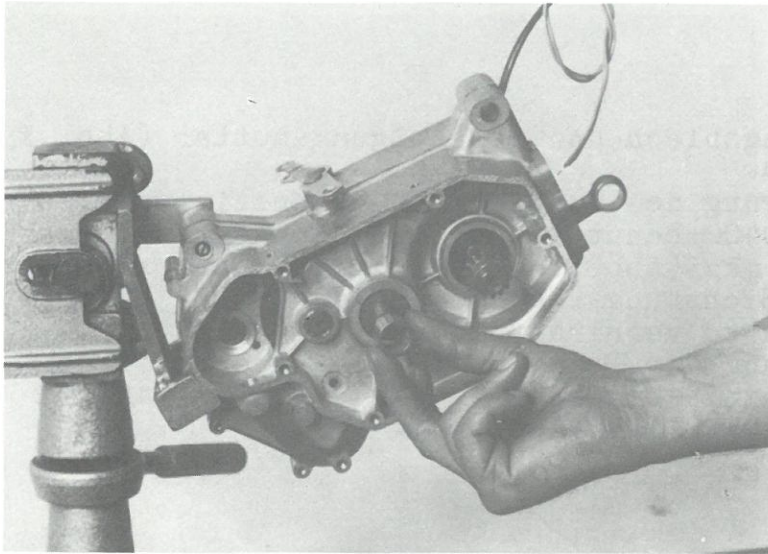


Abb. 12

Getriebe-Kupplung

Eine Ausgleichscheibe von 1,2 mm Stärke auf die Primärwelle aufstecken, die Kupplungsbuchse (Abb. 12) einölen und montieren. Danach das Kupplungsrad (Abb. 13) und die Haltescheibe (Abb. 14) montieren.

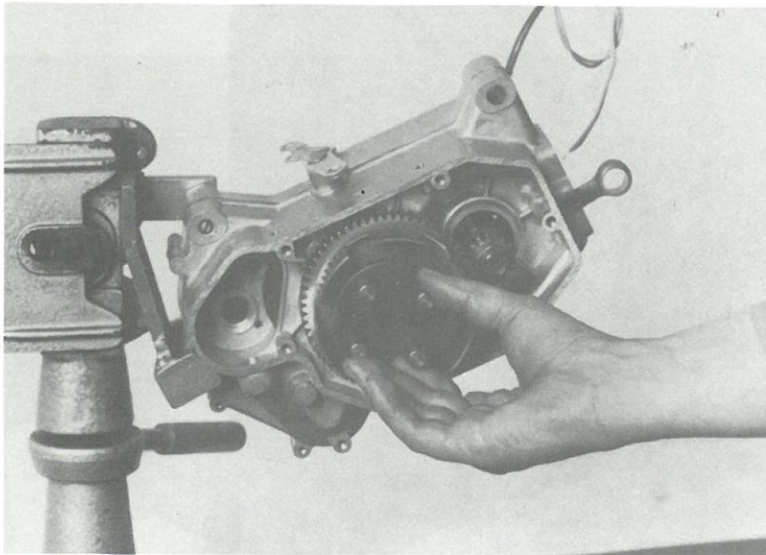


Abb. 14

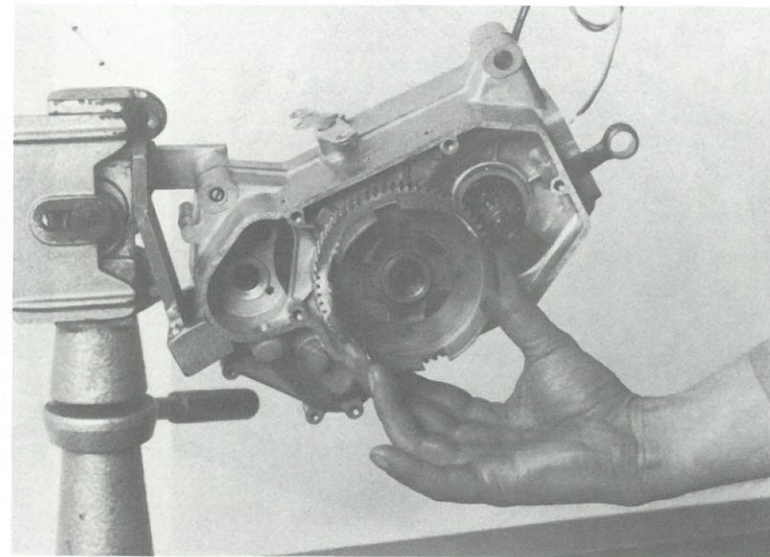


Abb. 13

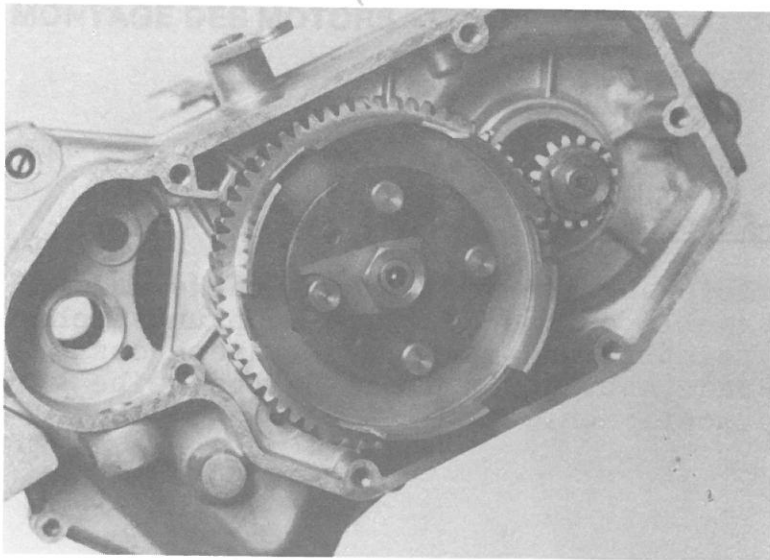


Abb. 15

Das Sicherungsblech und Befestigungsmutter (Abb. 15) aufschrauben.

Zur Blockierung des Kupplungsrades Spezialwerkzeug ET-Nr. 30-10400 benutzen und mit einem Anzugsmoment von 3 - 3,5 mkg (Abb. 16) anziehen, danach eine Fläche des Sicherungsbleches an die Mutter anbiegen, um ein Lösen zu verhindern.

In der Bohrung der Primärwelle folgende Teile der Reihe nach einlegen. Kupplungsdruckstange - Kugel - Druckstange mit Pilz (Abb. 17).

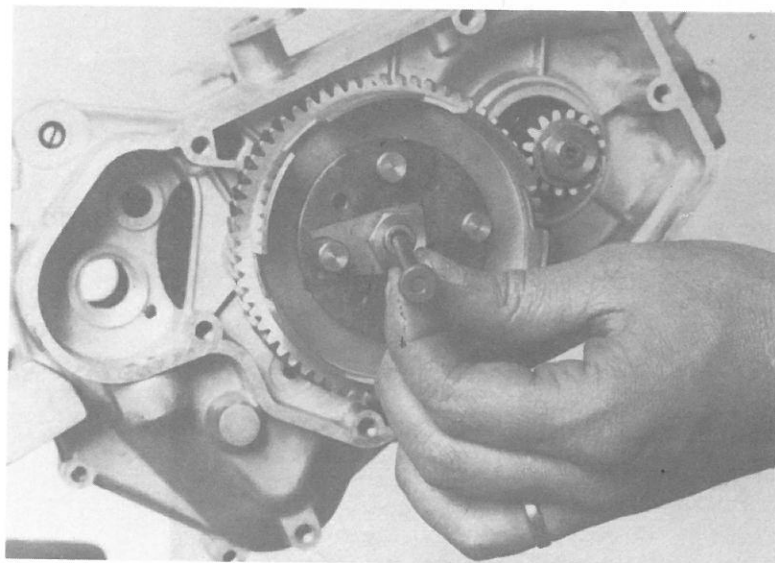


Abb. 16

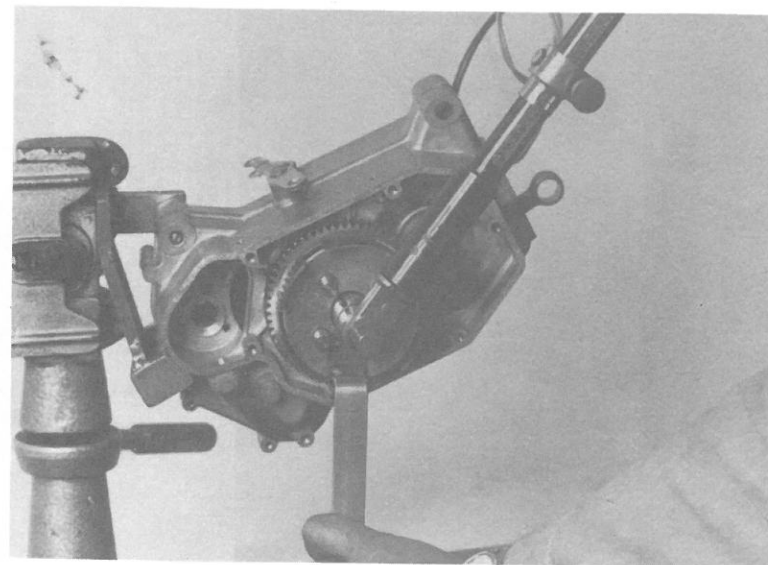


Abb. 17

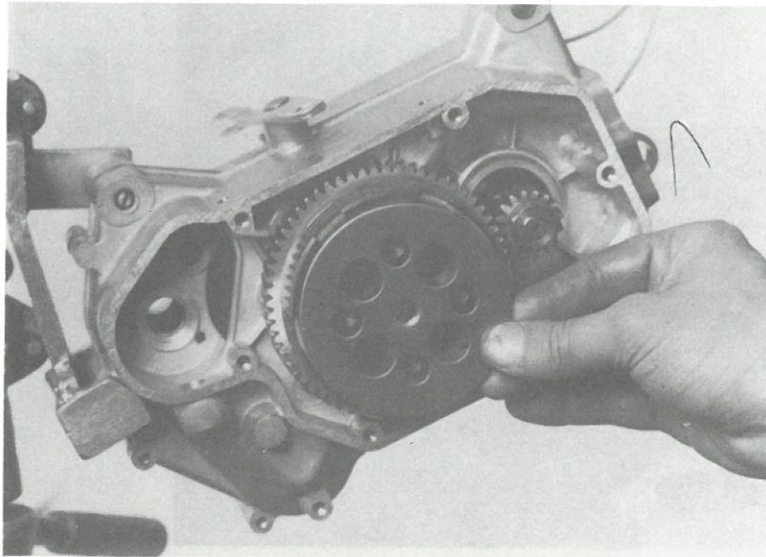


Abb. 18

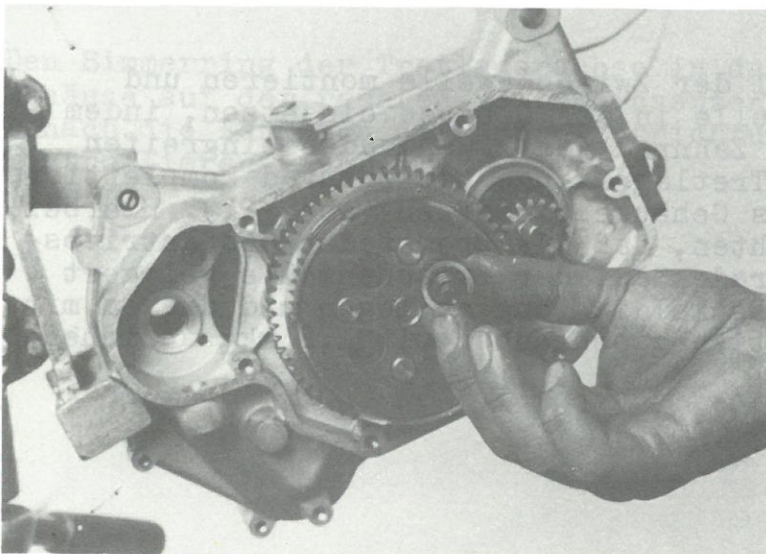


Abb. 19

Als nächstes die Kupplungs-
scheibe montieren, danach die
Belaglamelle mit dem größeren
Innendurchmesser einsetzen. Nun
wird die Kupplung komplettiert,
indem im Wechsel Stahlscheibe -
Kupplungslamelle (je 2 Stck.)
montiert werden.

Zum Abschluß wird die Einscheibe
mit der Aufnahme der Einstell-
schraube montiert (Abb. 18).
Die Federhülsen und Federn ein-
stecken, indem darauf geachtet
werden muß, daß diese mit dem
gegen die Außenseite engeren
Durchmesser zur Führung der
Befestigungsschrauben eingesetzt
werden und anziehen. (Abb. 19)

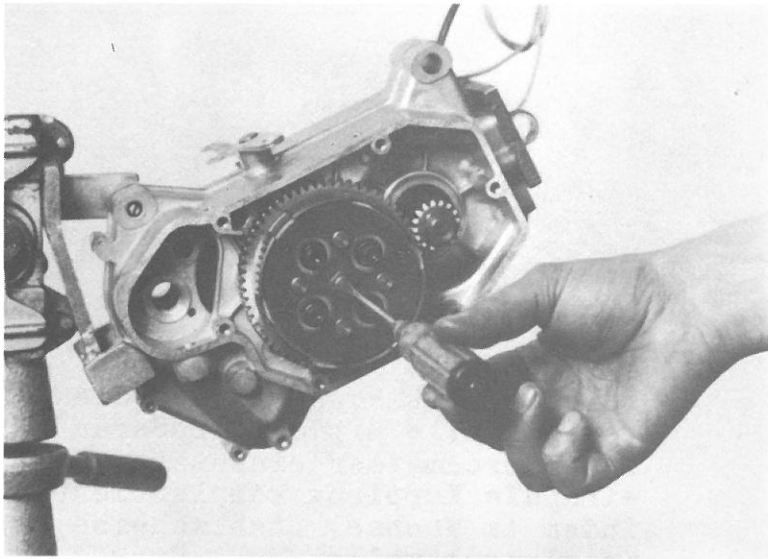


Abb. 20

Die Einstellschraube in die Endscheibe bis zum Anschlag eindrehen. (Abb. 20) Danach lösen, bis man am Kupplungsausrückhebel ein Spiel von ca. 5 mm hat. In dieser Stellung wird die Kontermutter blockiert.

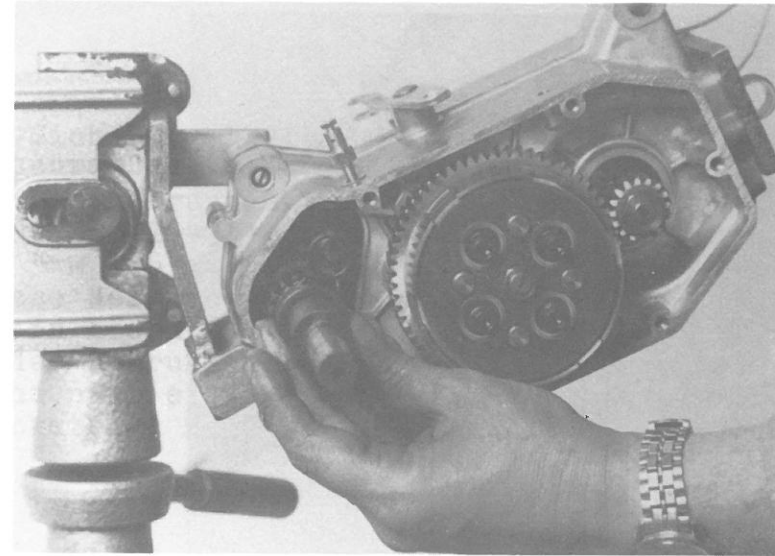


Abb. 21

Das Ritzel der Zwischenwelle montieren und mit der Welle in das Gehäuse einsetzen, indem es in das Zahnrad des 1. Gangrades eingreifen muß. Die Tretlagerachse mit Zahnrad komplettieren und in das Gehäuse einsetzen (Abb. 21). Hierbei darauf achten, daß die Bremsfeder des Antriebs-schneckenrades auf der Zwischenwelle gelagert ist. Die Deckeldichtung auflegen und diesen mit den Befestigungsschrauben mit 1,2 mkg anziehen.

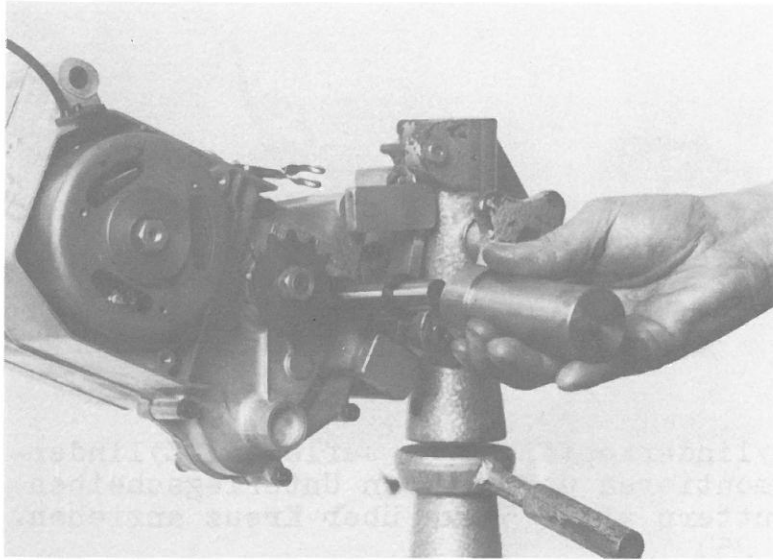


Abb. 22

Den Simmerring der Tretlagerachse in das Gehäuse auf der rechten Seite einsetzen. Danach die Funktion der Antretvorrichtung kontrollieren (Abb. 22)

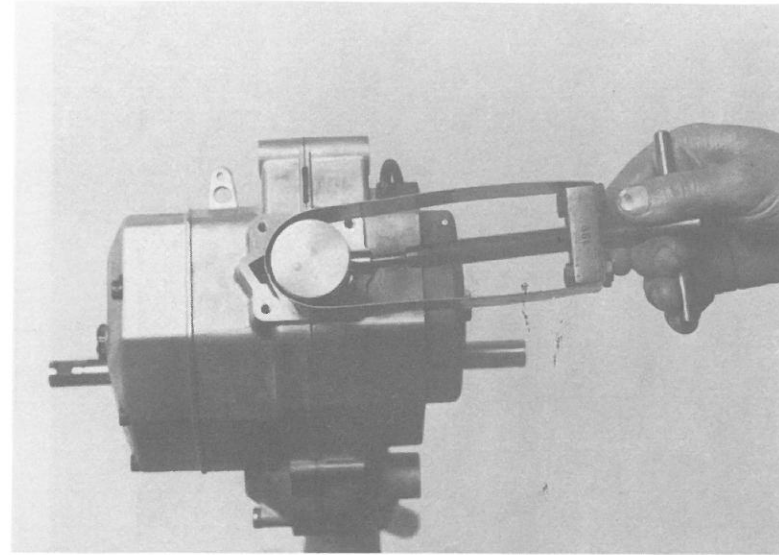


Abb. 23

Die Zylinderfußdichtung nach den Spülkanälen aufsetzen. Den Kolben aufsetzen, wobei darauf geachtet werden muß, daß die offene Ringzone zum Ansaugrohr zeigt. Kolbenbolzen mit einem Werkzeug, wie in Abb. 23 gezeigt, eindrücken und Sicherungssprengringe montieren.

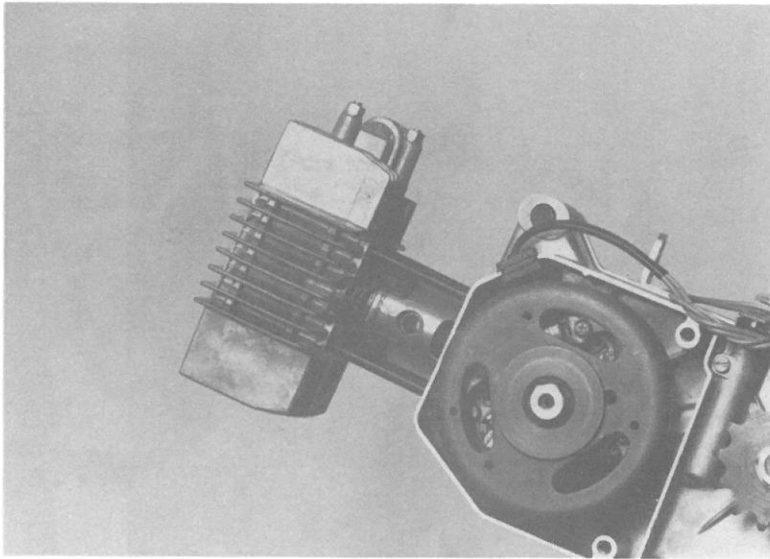


Abb. 24

Zylinder - Zylinderkopf

Nachdem man den Kolbenschaft leicht eingeölt hat, den Zylinder ohne Gewalt auf den Kolben schieben, wobei darauf geachtet werden muß, daß die Kolbenringe richtig in den Nuten liegen. (Abb. 24)

Die Zylinderkopfdichtung auflegen, Zylinderkopf montieren und mit den Unterlegscheiben und Muttern mit 1,5 mkg über Kreuz anziehen. (Abb. 25)

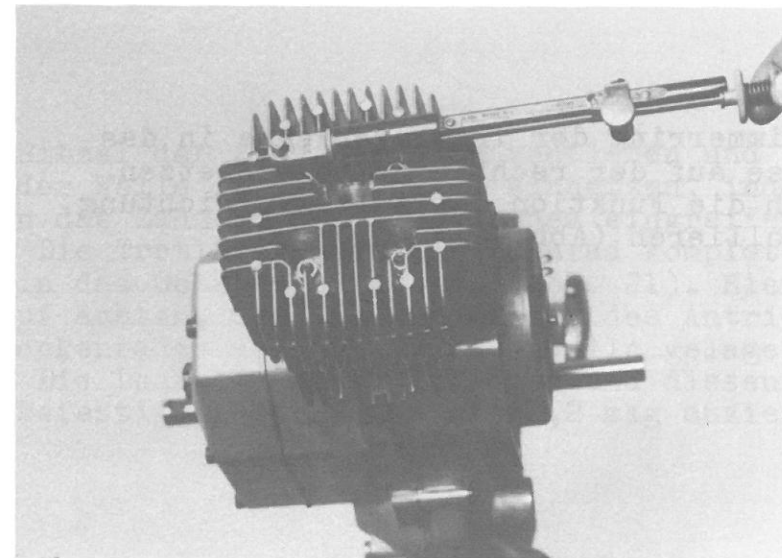


Abb. 25

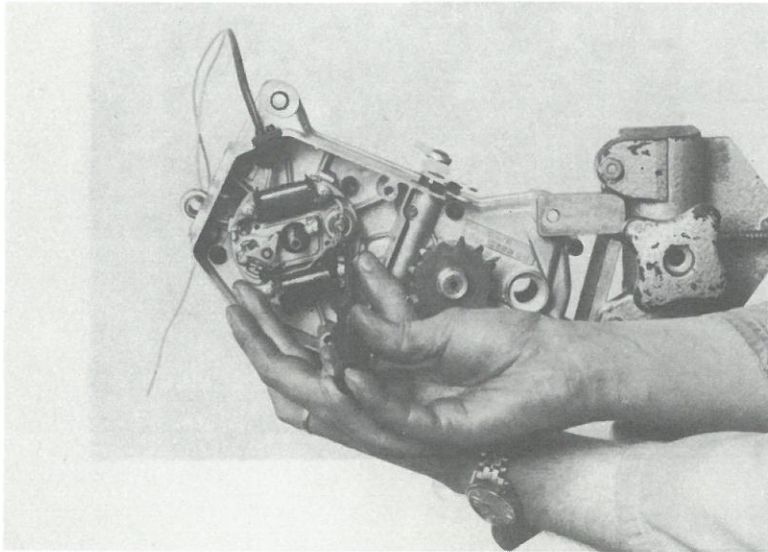


Abb. 26

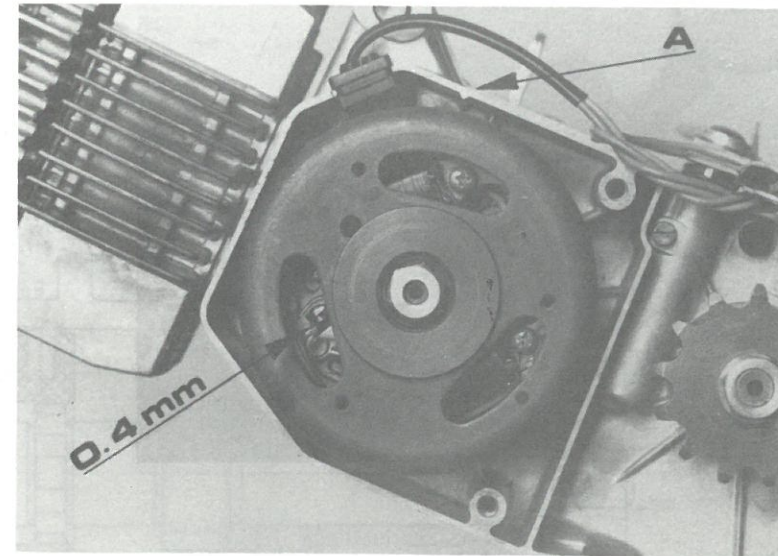


Abb. 27

Zündanlage:

Den Kurbelwellenzapfen entfetten und den Rotorkeil in die Kurbelwellennute einsetzen. Die Statorplatte mit den Schrauben am Gehäuse montieren und das Kabeldurchführungsgummi in den Gehäuseschlitz einsetzen.

Danach die Öffnung der Unterbrecher von 0,3 - 0,4 mm bei aufgesetztem Polrad kontrollieren. (Abb. 27)

Auf dem Polrad sind zwei Markierungen angebracht, eine für die Stellung OT und eine des Zündzeitpunktes, fernerhin ist eine Markierung auf dem Gehäuse (Abb. 27 A) mit der die Striche bei richtiger Phasenstellung übereinstimmen müssen.

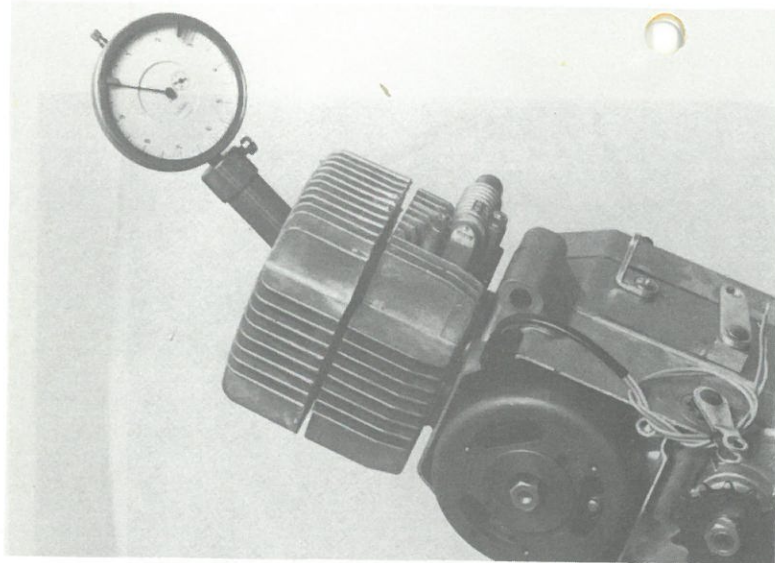


Abb. 28

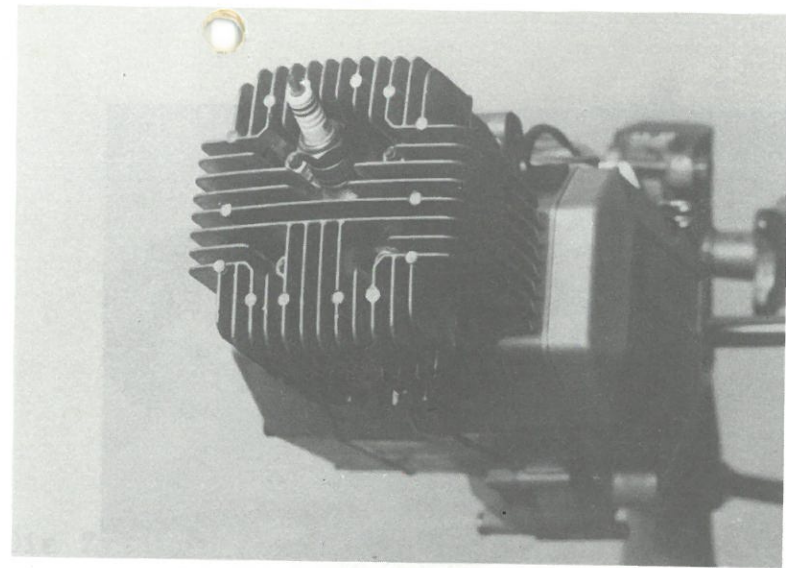


Abb. 29

Zündeinstellung:

Bei richtiger Phasenstellung der Vorzündung muß der Unterbrecher beginnen sich zu öffnen, wenn die erste Markierung auf dem Polrad (in Drehrichtung des Motors) mit dem Gehäusefeil übereinstimmt. (Abb. 28) In dieser Stellung muß sich der Kolben 2,3 - 2,8 mm vor dem oberen Totpunkt befinden. Sollte diese nicht stimmen, muß durch Lösen der Statorschrauben und verdrehen der Grundplatte diese Einstellung korrigiert werden. Danach das Polrad mit Hilfe des Spezialwerkzeuges ET-Nr. 30-10200 und 3,5 - 4 mkg blockieren.

Dann den Gehäusedeckel mit zwei Schrauben montieren. Ölablaßschraube mit Dichtring montieren, durch die Kontrollschraube im Kupplungsdeckel 650 ccm Öl SAE 30 einfüllen und die Kontrollschraube eindrehen. Ansaugstutzen am Zylinder befestigen, Vergaser montieren, Zündkerze (Wärmewert 175 T 30) einschrauben und Haltevorrichtung der Kupplungs- und Schaltbowdenzüge montieren.

Einstellung des Getriebes:

Das Getriebe wird am Handhebel, der sich am linken Lenkerende befindet, über zwei Bowdenzüge betätigt.

Die Grundeinstellung wird vorgenommen, indem man am Handhebel den 3. Gang einlegt und sich vergewissert, daß im Getriebe dieser auch eingeschaltet ist.

Den "unteren" Bowdenzug einführen, ohne Spiel anziehen und festklemmen.

Den "oberen" Bowdenzug einführen und ebenfalls festklemmen.

Danach die Feineinstellung an den Stellschrauben am Handhebel vornehmen.

DISTANZMASSE FÜR GETRIEBEWELLEN

