

=====Technische Daten für Quickly=====

| | |
|--------------------------------|--|
| Bohrung | = 40 mm \emptyset |
| Hub | = 39 mm |
| Hubraum | = 49 ccm |
| Kompressionsraum | = 10,9 ccm |
| Verdichtung | = 1 : 5,5 |
| Vorzündung | = 2,1 mm oder 24° |
| Höchstdrehzahl des Motors | = 5200 |
| Leistung | = 1,4 PS |
| Mittlerer Arbeitsdruck | = 2,57 atü |
| Zündkerze | = 240 T 11 |
| Kontaktabstand am Unterbrecher | = 0,3 mm |
| Elektr. Abstand an der Kerze | = 0,5 mm |
| Passspiel des Kolbens | = 0,015 - 0,025 mm |
| Achsialspiel des Kurbeltriebs | = 0,3 mm |
| Achsialspiel des Pleuels | = 0,2 mm |
| Radialspiel des Pleuels | = 0 |
| Durchmesser des Kolbenbolzens | = 10-0,005 |
| Bohrung der Pleuelbüchse | = 10 ^{+0,034} _{+0,016} |
| Achsialspiel der Getr. Wellen | = 0,2 mm wird nicht ausgeglichen |
| Federdruck an der Kupplung | = 47,5 kg |
| Kupplungs-Einstellung | = am Lenker |
| Vergaser | = Type BING 1/9/1 Hauptdüse 58 Nadelstellung 2 Nadeldüse 2,10 |
| Öl im Getriebe | = 120 ccm SAE 30 |
| Kettenräder | = Getriebe 12 Zähne Hinterrad 36 Zähne |
| Kette | = 12,7 x 4,88 = 112 Glieder |
| Speichen | = Vorderrad links 2,65 \emptyset 267 lang Vorderrad rechts 2,65 \emptyset 235 lang Hinterrad links 3,00 \emptyset 235 lang Hinterrad rechts 3,00 \emptyset 267 lang |
| Einspeichmasse | = Vorderrad: Von der Bremstrommel bis zur Felge 20,5 mm Hinterrad: Vom Kettenrad bis zur Felge 28 mm |
| Reifendruck | = Vorderrad ca. 1,5 atü Hinterrad ca. 1,75 atü |

Q u i c k l y - Motor

=====

Demontage

1. Motor in die Montagevorrichtung T. 16-91-00-901 setzen und befestigen. Motor steht senkrecht. 2 Stopfen am linken Deckel herausdrehen und das Öl ablassen.
2. 2 Schlitzmuttern M 12 x 1 (Rechtsgewinde) mit je 1 Federscheibe an den Tretlagerachsen herausschrauben, mit dem Steckschlüssel T. 16-91-00-902 2 Muttern M 7 mit Unterlagscheiben an den beiden Spannkeilen abschrauben, Keile mit einem Messing- oder Kupferdorn herausschlagen und Tretkurbel mit den Pedalen abnehmen.
3. Stecker mit Zündkabel an der Kerze abnehmen und Kerze herausschrauben.
4. 4 Muttern M 7 mit Unterlagscheiben am Zylinderkopf abschrauben, Zylinderkopf, Dichtung und Zylinder abnehmen.
5. Ein Putztuch auf den Zylindereinpass im Gehäuse legen (aus Sicherheitsgründen) und 1 Sicherungsring am Kolben entfernen. Kolben auf ca. 120° erwärmen, Kolbenbolzen mit dem Montagedor T. 16-91-00-903 herausschieben, Kolben und Zylinderdichtung abnehmen.
6. Motor drehen, rechte Seite ist oben. Holzkeil am Pleuel einlegen, Mutter an der rechten Achse M 8 x 1 (Rechtsgewinde) herausdrehen, 2 Federscheiben entfernen und den Rotor mittels Abzieher T. 16-91-00-904 abziehen.
7. Stecker am Zündkabel abnehmen, 2 Schrauben M 4 x 16 mit Unterlag- und Federscheiben am Stator herausschrauben, ebenso eine Schraube M 4 x 10 mit 2 Federscheiben am Klemmbrett herausschrauben. Stator mit Zündkabel abnehmen, ebenso den Keil von der Achse.
8. 1 Sicherungsring (Benzing) am Führungsbolzen des Schalthebels entfernen, Bolzen herausziehen und Hebel abnehmen. Ebenso wird 1 Sicherungsring und 1 Anlaufscheibe an der Schaltwelle (aussen) entfernt.
9. Motor drehen, linke Seite ist oben. Mutter M 10 x 1 (Rechtsgewinde) mit 2 Federscheiben an der Hauptwelle am Kettenrad abschrauben (zum Gegenhalten wird ein Holzkeil am Pleuel beigelegt). Gummidichtring auf dem Kettenrad abnehmen und das Kettenrad abziehen mit dem Fox-Abzieher T. 422007. Dann wird noch der Keil von der rechten Achse abgenommen.
10. 2 Sicherungsringe an der Führungsstange für den Kupplungshebel entfernen und Stange mit dem Hebel herausnehmen.
11. 1 Seegerring am Bremshebel abnehmen, Bremshebel herausnehmen und dann den zweiten Seegerring entfernen.
12. 7 Muttern M 6 mit Federscheiben und 1 Schraube M 6 x 70 mit Mutter und Federscheibe am linken Kurbelgehäusedeckel abschrauben und Deckel abnehmen, evtl. mit dem Gummihammer ein wenig nachhelfen. (Beim Abnehmen des Deckels muss der Montagekeil T. 16-91-00-905 an der Anfräsung der Tretlagerachse angeklebt werden (mit Fett), damit die beiden Gummidichtringe in der Bremsmitnahme nicht beschädigt werden.) Ebenfalls wird die Dichtung noch abgenommen.
13. Sicherung an der Kupplungstasse mit einem Schraubenzieher herausnehmen und Kupplungstasse mit dem Werkzeug T. 16-91-00-908 abziehen. Mutter M 8 x 1 (Rechtsgewinde) mit 2 Federscheiben von der Kupplungswelle abschrauben (Holzkeil am Pleuel einlegen zum Gegenhalten) und Kupplungsfeder mit dem oberen Federteller sowie Kugellager mit dem eingepressten unteren Federteller abnehmen.
14. Anlaufscheibe vom Antriebsrad und Antriebsrad selbst abnehmen. Vorsicht, keine Gewalt anwenden! Es kann eine Schaltklaue am Vorgelege anstehen. Man dreht ein wenig nach links oder nach rechts, dann kann das Antriebsrad leicht herausgenommen werden. Dann äusserer Kupplungskorb mit 2 Belag- und einer Stahllamelle abnehmen. Seegerring auf der linken Achse entfernen und innerer Kupplungskorb

herausheben (mit 2 Schraubenzieher). Auf der Achse am Lager sitzt noch ein Gummidichtring, welcher nach Ausbau des Kurbeltriebes noch entfernt wird. Gehäuse drehen, steht senkrecht.

15. 1 Schraube M 6 x 48 mit Mutter und 2 Federscheiben am Gehäuse (etwa in der Mitte) herausschrauben und Gehäuse auseinandernehmen. Gehäuse drehen, Getriebeseite ist oben.
16. Vorgelege mit doppeltem Nadellager sowie 2 Anlaufscheiben (unten und oben) aus dem rechten Gehäuse herausnehmen, ebenfalls Schaltgabel mit Schaltstange, Druckfeder und Schaltring, Tretlagerachse mit Antriebsrad und Schnecke (mit der Schleiffeder), Hauptwelle mit dem Rad für I.Gang, den Kurbeltrieb und zuletzt noch die Dichtung heraus- bzw. abnehmen.
17. Gehäuse von der Aufspannvorrichtung nehmen.
18. Sämtliche Teile reinigen und prüfen.

Montage

1. Rechtes Kurbelgehäuse auf die Montagevorrichtung setzen und befestigen. Getriebeseite ist oben.
2. Dichtung auf Gehäuse kleben. Linkes und rechtes Kurbelgehäuse sowie Kurbeltrieb ausmessen und Distanz feststellen. Der Kurbeltrieb darf nicht mehr als $2\frac{3}{10}$ mm achsiales Spiel haben. Hat er mehr als $\frac{3}{10}$ mm Spiel, so müssen auf die rechte Achse (ohne Kerbverzahnung) so viel Ausgleichscheiben beigelegt werden um das Spiel von $2\frac{3}{10}$ mm zu erreichen. Ist das erledigt, wird der Kurbeltrieb eingesetzt. (Selbstverständlich werden alle Teile, welche der Reibung ausgesetzt sind eingeeölt.)
3. Hauptwelle mit Rad für I. Gang in das rechte Gehäuse einsetzen. Schaltstange mit Schaltgabel, Schaltklaue und Druckfeder ebenfalls in das Gehäuse einsetzen. Die Schaltstange und die oben angegebenen Teile müssen sich leicht bewegen lassen. (Beim Einsetzen der Schaltgabel muss darauf geachtet werden, dass der Anschlagzapfen nach unten schaut.)
4. Tretlagerachse mit Antriebsrad in das Gehäuse einsetzen. Schnecke mit der Schleiffeder auf die Tretlagerachse so einsetzen (Flachgewinde), dass die schmale Seite der Schnecke am Antriebsrad aufliegt. Die Oese der Schleiffeder kommt in die dafür vorgesehene Nute im linken Gehäuse, Anlaufscheibe über die Vorgelegewelle, dann das Vorgelege mit dem doppelten Nadellager ebenfalls über die Vorgelegewelle schieben, anschliessend wird die zweite Anlaufscheibe auf das Vorgelege gesetzt.
5. Linkes Gehäuse mit Dichtmittel bestreichen (am rechten Gehäuse nachsehen, ob die beiden Gehäuseführungsbüchsen eingesteckt sind), dann das linke Gehäuse auf das rechte setzen und mit der Schraube M 6 x 48 mit Mutter und Federscheiben zusammenschrauben (das Schraubenloch ist etwa in der Mitte der Gehäuse).
6. Gummidichtring über die Kerbverzahnung an der linken Achse schieben, inneren Kupplungskorb auf die linke Achse stecken, Seegerring aufsetzen, Kupplungskorb mit dem Werkzeug T. 16-91-00-909 und der Achsmutter nach unten drücken (damit die Ringnute für den Seegerring frei wird), Seegerring mit 2 Schraubenzieher in die Nute eindrücken und Werkzeug abnehmen. Eine Belaglamelle, 1 Stahllamelle und noch 1 Belaglamelle in den Kupplungskorb einlegen, dann den äusseren Kupplungskorb einsetzen, anschliessend wird das Antriebsrad in die Getriebewelle eingesetzt. Wenn das Antriebsrad nicht gleich in die richtige Stellung geht, so liegt das an den Klauen, die am II.Gangrad anstehen. Man dreht ein wenig nach links oder rechts, dann geht die Aussparung der Schaltklaue am Antriebsrad über das II.Gangrad und das Antriebsrad kommt auf seine richtige Stellung. Auf das Antriebsrad wird eine Anlaufscheibe gelegt, dann wird das Kugellager mit dem eingepressten unteren Federteller sowie die Kupplungsfeder mit dem oberen Federteller auf die linke Achse gesetzt, mit dem Montagewerkzeug T. 16-91-00-910 zusammengedrückt, 2 Federscheiben eingelegt, die Mutter M 8 auf-

gedreht und festgezogen (Holzkeil zum Gegenhalten am Pleuel beilegen). Werkzeug abnehmen. Anschliessend wird die Kupplungstasse über die Feder bzw. Kugellager geschoben (die Aussparung unten an der Tasse schaut zum Antriebsrad), dann wird noch der Sicherungerring mit einem Schraubenzieher in die Kupplungstasse eingesetzt.

7. Dichtung auf das linke Gehäuse kleben, Montagehülse T. 16-91-00-906 und Montagekeil T. 16-91-00-905 auf die Tretlagerachse setzen. Mitnehmer einschieben (Vorsicht! in der Bohrung des Mitnehmers sitzen 2 Gummidichtringe), 2 Passhülsen in den linken Deckel stecken, denselben auf das linke Gehäuse setzen und mit 7 Muttern M 6 und Federscheiben sowie 1 Durchgangsschraube M 6 x 70 mit Mutter und Federscheiben am Gehäuse befestigen.
8. Keil auf linke Achse stecken, Kettenrad aufsetzen, 1 Gummidichtring und 2 Federscheiben auf das Kettenrad legen, Mutter M 10 x 1 (Rechtsgewinde) aufdrehen und festziehen (zum Gegenhalten den Holzkeil am Pleuel einlegen).
9. Kupplungshebel in den Bügel der Kupplungstasse einschieben, Führungsstange für denselben an den beiden Augen durchschieben und 2 Sicherungsringe links und rechts des Hebels eindrücken.
10. Seegerring auf den Bremsmitnehmer setzen, Bremshebel aufstecken (abgekröpftes Teil nach innen), dann 2. Seegerring einsetzen. Anschliessend wird noch der Öl-ablasstopfen eingedreht. Motor drehen, rechte Seite ist oben.
11. Schalthebel in das Scharnier einstecken, Bolzen einsetzen, dann 1 Sicherungerring links oder rechts des Hebels eindrücken. Über den Hebel wird an der Schaltwelle eine Anlaufscheibe eingelegt und ein Sicherungerring eingesetzt. Die Schaltung wird so kontrolliert, indem man den Hebel gegen das Gehäuse drückt (I.Gang), dann muss er auf halbem Wege gegen das Gehäuse springen (II.Gang).
12. Keil auf rechte Achse setzen, Stator mit Zündkabel auf das Gehäuse montieren, 2 Schrauben M 4 x 16 mit Unterlag- und Federscheiben am Stator einschrauben, ebenso 1 Schraube M 4 x 10 mit 2 Federscheiben am Klemmbrett. Das Klemmbrett muss so eingesetzt sein, dass die Kabelanschlussklemme in der Nähe des Schalthhebels ist. Rotor aufstecken, 2 Federscheiben einlegen, Mutter M 8 x 1 (Rechtsgewinde) aufdrehen und festziehen (zum Gegenhalten wieder den Holzkeil am Pleuel einlegen). Gehäuse drehen, steht senkrecht.
13. Zylinderdichtung auf das Gehäuse legen, Kolben anwärmen auf ca. 120° und den Kolben einbauen. Der Kolben ist richtig eingebaut, wenn die hohe Aussparung im Steuerschlitz hinten liegt. Putztuch auf den Zylindereinpäss legen (aus Sicherheitsgründen) zweiten Sicherungerring im Kolben einsetzen (Holzkeil unter den Kolben legen), Kolbenringzange T. 16-91-00-907 über den Kolben setzen (vorausgesetzt, dass die Ringe richtig sitzen), Zylinder aufschieben und Zange sowie Holzkeil entfernen. (Zylinder mit 2 Distanzrohren und 2 Muttern befestigen, damit der Zylinder beim Verdrehen des Kurbeltriebes vom Kolben nicht hochgeschoben wird (sonst kann es möglich sein, dass man sich vermisst)).
14. Kolben auf den oberen Totpunkt stellen, Kontaktabstand auf 0,28-0,35 mm und anschliessend die Vorzündung auf 2,1 mm einstellen. Achtung! Beim Einstellen der Zündung aufpassen, der Motor läuft (von der Magnetseite aus gesehen) entgegengesetzt des Uhrzeigers (also links herum).
15. Zylinderkopfdichtung sowie Zylinderkopf auflegen, 4 Muttern M 7 mit Unterlagscheiben aufdrehen und festziehen.
16. Öleinfüllschraube (rechts an der Tretlagerachse) herausdrehen und 120 ccm Öl SAE 30 einfüllen. Als Kontrolle dient der vordere, am linken Deckel sitzende Ölstopfen. Beide Stopfen eindrehen. Die beiden Tretkurbeln mit Pedalen auf die Achsen setzen (dabei ist zu beachten, dass auf dem linken Pedal ein "L" steht, während auf dem rechten ein "R" steht). Beide Spannkeile einsetzen und zwar so, dass dieselben um 180° versetzt eingebaut sind. Je 1 Unterlagscheibe, Mutter M 7 aufdrehen und festziehen. Zuletzt wird rechts und links an der Tretlagerachse die Schlitzmutter M 12 x 1 (Rechtsgewinde) aufgedreht und mit dem Spezialschlüssel T. 16-91-00-902 festgezogen.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen für Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 34 Mai 56 (*)

Techn. Allgemein

Nr. 13

Motor-Elektrik

Nach unseren neuesten Erkenntnissen gelten künftighin nachstehende Richtlinien:

| Typ | Zündungsart | Zündung v. o. T. gemessen | | | Kontakt- abstand am Unter- brecher | Polschuhabriß (Bosch u. Noris) | Zündkerze (Bosch) | Elektroden- abstand an Zündkerze | Winkel d. Zündkerze | |
|---------------------------------|---|---|-------------------------------|----------------------|---|---|----------------------|---|--|---------------------------|
| | | senkrecht d. Kerzen- loch | schräg d. Kerzen- loch* | mit Grad- scheibe | | | | | zum Zylinder- flansch | zur Zylinder- Achse |
| Quickly | Schwungradlichtmag. 6 V (Wechselstrom) | 2,5 mm | entfällt | 26° | 0,2—0,3 mm | 9—12 mm 7—10 mm b. No- ris ELZJ 6/3 L | W 240 T 11 | 0,4—0,5 mm | 90° | 0° |
| Superfox | Batterie 6 V (Gleichstrom) | 5,0 mm bei vollst. geöff. Selbstversteller | 6,2 mm | 31° | 0,3—0,35 mm | entfällt | W 240 T 1 | 0,6—0,7 mm | 43° | 47° |
| Lux | Batterie 6 V (Gleichstrom) | 5,8 mm | entfällt | 31° | 0,35—0,4 mm | entfällt | W 240 T 11 | 0,6—0,7 mm | 90° | 0° |
| Superlux | Batterie 6 V (Gleichstrom) | 4,8 mm | entfällt | 29° | 0,35—0,4 mm | entfällt | W 240 T 11 | 0,6—0,7 mm | 90° | 0° |
| Max | Batterie 6 V (Gleichstrom) | 7,6 mm b. vollst. geöff. Reglerhebel ohne Anschlag | 9,2 mm | 36° | 0,35—0,4 mm | entfällt | W 240 T 11 | 0,6—0,7 mm | 45° | 45° |
| Roller 125ccm. Kickstart. | Schwungradlichtmagnet 6 V (Wechselstrom) | 4,0 mm | 4,8 mm | 27° | 0,2—0,3 mm | Noris-Anlage 8—10 mm | W 225 T 11 | 0,4—0,5 mm | 40° | 50° |
| Roller 125ccm. Anlasser | Batterie 12 V (Gleichstrom) | 4,0 mm bei ausgespreizter Starthilfe | 4,8 mm | 27° | 0,35—0,4 mm | entfällt | W 225 T 11 | 0,6—0,7 mm | 40° | 50° |
| Roller 150ccm. Anlasser | Batterie 12 V (Gleichstrom) | 4,2 mm bei ausgespreizter Starthilfe | 6,2 mm | 28° | 0,35—0,4 mm | entfällt | W 240 T 11 | 0,6—0,7 mm | 40° bis 1985338/3174987 35° 55° ab 1985339/3174988 | 50° |

* Mit Behelfsgerät aus alter Zündkerze mit 6 mm Ø Stange gefertigt

Wir bitten, früher gemachte Angaben — auch in Betriebsanleitungen und Instandsetzungsanweisungen — auf den heutigen Stand zu ändern.