

[Index](#)

Wir begrüßen Sie

als glücklichen Besitzer einer neuen MZ und danken gleichzeitig für das Vertrauen, das Sie unserem volkseigenen Betrieb durch Ihren Kauf bewiesen haben.

Gestützt auf unsere fünfzigjährige Erfahrung im Motorradbau bemühten wir uns, Ihnen ein leistungsfähiges und zuverlässiges Fahrzeug in die Hand zu geben. Nun hängt es aber auch von Ihnen ab, ob Sie durch richtige Behandlung und Pflege in Zukunft nur Freude an Ihrer MZ haben werden. Dazu soll Ihnen die Betriebsanleitung verhelfen. Beachten Sie bitte alles, was über Kraftstoff und Öl, das Einfahren, Wartung und Pflege sowie wirtschaftliche Fahrweise empfohlen wird, bevor man Ihnen an Hand einer Werkstattrechnung erläutert, was Sie falsch gemacht haben!

Mit Absicht wählten wir einen zwanglosen Plauderton, um Ihnen das Studium schmackhaft zu machen, und hoffen in Ihrem eigenen Interesse, daß Sie das auch wirklich tun. Nur wer mit seinem Fahrzeug wirklich vertraut ist, fährt auf die Dauer pannenfrei und wirtschaftlich.

Auch für einen 'alten Motorradhasen' lohnt sich das Durchlesen. Sicher werden Sie an wertvolle Hinweise erinnert, an die Sie vielleicht schon längst nicht mehr dachten!

Natürlich steht Ihnen auch ein weitverzweigtes Netz von MZ-Vertragswerkstätten mit Rat und Hilfe zur Seite. Deren Anschriften finden Sie - zusammen mit den Garantiebedingungen - im Garantie- und Durchprüfungsheft. Auf letzteres möchten wir noch besonders hinweisen, damit Ihr Anspruch auf Garantieleistung nicht verlorenght.

Und nun 'Gute Fahrt' !

VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU

Inhaltsverzeichnis

1. Technische Daten

[1.1.](#) Motor

[1.2.](#) Vergaser

[1.3.](#) Elektrische Anlage

[1.4.](#) Getriebe

[1.5.](#) Kraftübertragung

[1.6.](#) Fahrgestell

[1.7.](#) Maße und Massen

[1.8.](#) Füllmengen

[1.9.](#) Bremsverzögerung

2. Betriebsmittel

[2.1.](#) Kraftstoff

[2.2.](#) Motorenöl

[2.3.](#) Mischungsverhältnis

[2.4.](#) Schmiermittel für Kraftübertragung

[2.5.](#) Schmiermittel für Fahrgestell

[2.6.](#) Stoßdämpferfüllung

3. Der erste Start

[3.1.](#) Fahrbereit?

[3.2.](#) Wir fahren

[3.3.](#) ... bergauf

[3.4.](#) ... bergab

[3.5.](#) Anhalten und Parken

4. Richtig einfahren

5. Wirtschaftlich fahren

6. Wartungsdienst

- [6.1. Ölstand im Getriebe kontrollieren](#)
- [6.2. Getriebeschmiermittel wechseln](#)
- [6.3. Kupplung einstellen,Seilzug wechseln](#)
- [6.4. Vergaser reinigen und einstellen](#)
- [6.5. Luftfilter und Ansauggeräuschdämpfer](#)
- [6.6. Kraftstoffhahn und dessen Filter](#)
- [6.7. Elektrisches Leitungsnetz überwachen](#)
- [6.8. Lichtmaschine und Unterbrecher](#)
- [6.9. Regler, Zündspule und Sicherungsdose](#)
- [6.10. Batterie füllen und pflegen](#)
- [6.11. Biluxlampe wechseln](#)
- [6.12. Abblendlicht einstellen](#)
- [6.13. Äußerst wichtig: das Kerzengesicht!](#)
- [6.14. Kettenschmierung, Durchhang überprüfen, Kette wechseln](#)
- [6.15. Laufräder fluchten](#)
- [6.16. Bremsen nachstellen](#)
- [6.17. Federbeine und Teleskopgabel](#)
- [6.18. Bremslichtkontakt nachstellen](#)
- [6.19. Der richtige Reifenluftdruck](#)
- [6.20. Reifenmontage](#)
- [6.21. Vorderad auswuchten](#)

7. MZ-Kosmetik

8. 'Einmotten'

9. Eine Panne - was nun?

- [9.1. Zuerst: das Kerzengesicht!](#)
- [9.2. Motor springt nicht an](#)
- [9.3. Rote Kontrolllampe geht bei höherer Drehzahl nicht aus](#)

- [9.4.](#) Motor läuft unrund
- [9.5.](#) Motor 'nimmt kein Gas an'
- [9.6.](#) Kraftstoffverbrauch zu hoch
- [9.7.](#) Batterie hält keinen Strom
- [9.8.](#) Glühlampen brennen nicht

[Sonderzubehör](#)

[Ersatzteilbeschaffung](#)

[Kundendienst](#)

[Schmierplan](#)

[Wartungsplan](#)

[Schaltplan](#)

Faltafeln

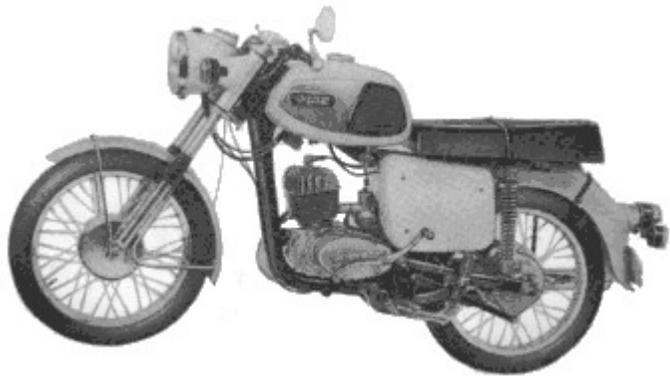


Bild 1. TS 125 - TS 150

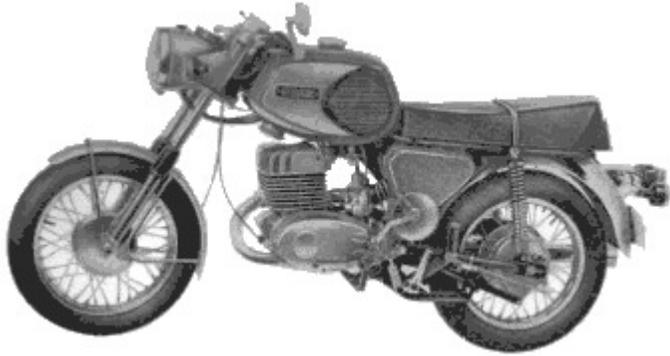


Bild 2. TS 250

1. Technische Daten

1.1. Motor

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Arbeitsverfahren	Zweitakt-Umkehrspülung	Zweitakt-Umkehrspülung	Zweitakt-Umkehrspülung
Zylinderanzahl	1	1	1
Kühlungsart	Luft (Fahrtwind)	Luft (Fahrtwind)	Luft (Fahrtwind)
Hub/Bohrung	58/52	58/56	65/69
Hubraum	123 cm ³	143 cm ³	243 cm ³
Verdichtungsverhältnis	10 : 1	10 : 1	9,5...10 : 1

Leistung bei 6000 ... 6300 U/min	7,35 kW (10,0 DIN-PS = 11,0 SAE-PS)	8,45 kW (11,5 DIN-PS = 12,5 SAE-PS)	14,0 kW (19 DIN-PS = 21 SAE-PS)
Max. Drehmoment	1,25 kpm bei 5000 ... 5500 U/min	1,50 kpm bei 5000 ... 5500 U/min	2,6 kpm bei 4600...5600 U/min
Schmierung	Mischungsschmierung 33: 1 (Zweitakt-Öl)		50:1
Kurbelwellenlager	3 Stück Kugellager 6303 c 3 f		2 Lager 6305 c 3 f und 1 Lager 6302
Schmierung aller Kurbelwellenhauptlager	durch Getriebeschmiermittel		
Kraftstoff	VK 88 (ROZ 88)		

1.2. Vergaser

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Typ	BVF 22 N 1-3 (Rundschieber, Startvergaser)	BVF 24 N 1-1 (Rundschieber, Startvergaser)	BVF 30 N 2-3 (Rundschieber, Startvergaser)
Einstellwerte			
Durchlaß in mm	22	24	30
Hauptdüse	90	95	140
Nadeldüse	65	65	70
Nadelstellung von oben ¹⁾	2...3 (3 für die Einfahrzeit)	2...4 (4 für die Einfahrzeit)	4...5 (5 für die Einfahrzeit)
Startdüse	70	75	110

Leerlaufdüse	35	40	35
Leerlauf Luftschraube	1...2 Umdr. offen	2...3 Umdr. offen	1,5 Umdr. offen
Luftfilter	Trockenluftfilter mit Ansauggeräuschkämpfer		
1) Kerzengesicht beachten! (Die untere Platte des Nadelhalters zählt!)			

1.3. Elektrische Anlage

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Zündung	Batteriezündung	Batteriezündung	Batteriezündung
Zündzeitpunkt	3,0-0,5 mm vor OT fest eingestellt	3,0-0,5 mm vor OT fest eingestellt	3,0-0,5 mm vor OT fest eingestellt
Unterbrecherkontaktabstand	0,3 ^{+0,1} mm	0,3 ^{+0,1} mm	0,3 ^{+0,1} mm
Zündkerze	'Isolator' M 14/260	'Isolator' M 14/260	'Isolator' M 14/260
Elektrodenabstand	0,6 mm	0,6 mm	0,6 mm
Lichtmaschine	Gleichstrom, 6 V, 60 W, kurzzeitig 90 W		
Ladekontrollampe	(rot) im Tachometer		
Regler	RSC 60/6		
Batterie	6 V, 12 Ah (Bleisammler-Flachbatterie)		
Zündspule	6 V, unter der linken Seitenverkleidung		
Scheinwerfer	Lichtaustritt 170 mm		

Schlußleuchte kombiniert mit	Lichtaustritt 100 mm
Bremslicht	Kontakt am hinteren Bremsschlüssel
Blinkgeber	im Scheinwerfergehäuse
Signalhorn	unter dem Kraftstoffbehälter
Lichthupe	wird durch Druckknopf unter dem Abblendschalter betätigt
Glühlampen	
Bilux	6 V, 45/40 W Abblendlicht asymmetrisch
Standlicht	6 V, 4 W, Sockel BA 9s
Bremslicht	6 V, 21 W, Sockel BA 15s
Schlußleuchte	6 V, 5 W, Sockel BA 15s
Blinker	6 V, 21 W, Sockel BA 15s
Ladekontrolle	6 V, 1,2 W
Leerlaufanzeige	6 V, 1,2 W
Tachobeleuchtung	6 V, 1,2 W

1.4. Getriebe

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad (Reibscheiben mit Korkanteil)		

Schaltung	Fußschaltung links		
Anzahl der Gänge	4	4	5
Getriebeabstufung			
1. Gang	3,05 : 1		2,77 : 1
2. Gang	1,805 : 1		1,80 : 1
3. Gang	1,285 : 1		1,23 : 1
4. Gang	1 : 1		0,92 : 1
Leerlaufanzeige	elektrische Kontrollampe (grün) im Tacho		

1.5. Kraftübertragung

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Übersetzung			
Motor-Getriebe	2,31 : 1 = 16 : 37 Zähne		2,43 : 1
Übersetzung			
Getriebe-Hinterrad	3,2 : 1 = 15 : 48 Zähne	3,0 : 1 = 16 : 48 Zähne	2,23 : 1 = 21 : 47 Zähne
Rollenkette	12,7 x 6,4 x 8,51 (1/2 x 1/4 Zoll) 120 Rollen		12,7 x 7,75 x 8,51 (1/2 x 5/16 Zoll) 126 Rollen

1.6. Fahrgestell

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Rahmen	geschlossener Preßstahlrahmen, gefalzt	geschlossener Preßstahlrahmen, gefalzt	Zentralrohrahmen, geschweißt Elastische Motoraufhängung
Art der Federung	vorn Telegabel und hinten Langschwinge		
vorn	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Federweg 185 mm		
hinten	Federbeine mit hydraulischer Dämpfung, Federweg 105 mm, Federhärte verstellbar		
Räder	Drahtspeichenräder		
Felgen, vorn/hinten	1,6x18 / 1,85Bx18	1,6x18 / 1,85Bx18	1,85Bx16 / 2,15Bx16
Bereifung, vorn	2,75-18	2,75-18	3,00-16
hinten	3,00-18	3,00-18	3,50-16
Reifenluftdruck			
vorn	1,5 at (Überdruck)	1,5 at (Überdruck)	1,5 at (Überdruck)
hinten	1,9 at (Überdruck) für Solofahrt 2,1 at mit Sozius	1,9 at (Überdruck) für Solofahrt 2,1 at mit Sozius	1,9 at (Überdruck) für Solofahrt 2,1 at mit Sozius
Bremsen	Zentralbremsen 160 mm Dmr vorn, 150 mm Dmr hinten, 30 mm Backenbreite		
Bremsbetätigung	mechanisch, durch Seilzüge für beide Bremsen		TS 250 hinten mit Gestänge

1.7. Maße und Massen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Radstand	1305 mm	1305 mm	1355 mm
Länge	2045 mm	2045 mm	2050 mm
Breite	etwa 730 mm mit Spiegel	etwa 730 mm mit Spiegel	etwa 730 mm mit Spiegel
Höhe mit Spiegel	etwa 1115 mm, unbelastet	etwa 1115 mm, unbelastet	etwa 1180 mm, unbelastet
Bauchfreiheit	etwa 140 mm	etwa 140 mm	etwa 140 mm
Leermasse (fahrfertig)	103 kg	103 kg	130 kg
Zulässige Gesamtmasse	270 kg	270 kg	320 kg
Höchstgeschwindigkeit	etwa 100 km/h	etwa 105 km/h	etwa 130 km/h
	bei sportlicher Haltung (leicht geduckt) und anliegender Bekleidung. Das Fahrzeug muß eingefahren und die Meßstrecke eine gerade Beton- oder Rauasphaltstraße mit max. 0,3 % Steigung sein. Zulässige Windgeschwindigkeit 3 m/s.		

1.8. Füllmengen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250
Getriebe	0,45 l Getriebeöl GL 60 für Sommer und Winter	0,45 l Getriebeöl GL 60 für Sommer und Winter	0,75 l Getriebeöl GL 60 für Sommer und Winter
Kraftstoffbehälter	12,5 l Kraftstoff-Öl-Mischung 33 : 1		bzw. 17,5 l 50:1
davon Reserve	etwa 1,5 l		
Federbeine			

vorn	220 ccm je Holm
hinten	je 70 cm ³ Stoßdämpferöl 'Globo'

1.9. Bremsverzögerung

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

7,1 m/s² auf griffiger Betonfahrbahn (Autobahn). Mit neuwertigen Reifen und bei sachgemäßer Bedienung beider Bremsen ergeben sich folgende Bremswege:

30 km/h 4,9 m
60 km/h 19,4 m
90 km/h 44,0 m.

Die Reaktionszeit des Fahrers ist dabei nicht berücksichtigt.

Die Fahrgestellnummer finden Sie an der vorderen Motoraufhängung links, die Motornummer daneben am Kurbelgehäuse, das Typschild links unter dem Soziussitz.

Die Fahrgestellnummer befindet sich hinten am rechten Rahmenausleger zur Befestigung der Hinterkotflügels. Die Motornummer ist auf dem Motorblock rechts eingeschlagen.

Änderungen in Konstruktion und Ausstattung sind im Interesse der technischen Weiterentwicklung vorbehalten!

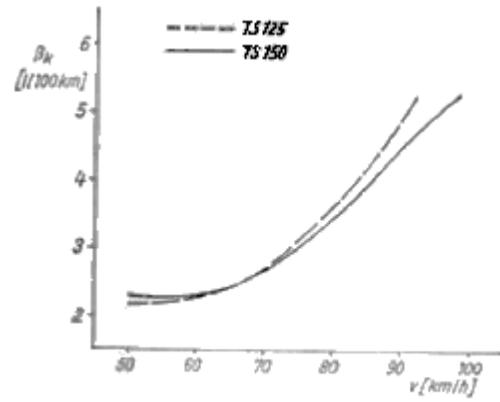


Bild 3. Straßenverbrauch TS 125 und TS 150

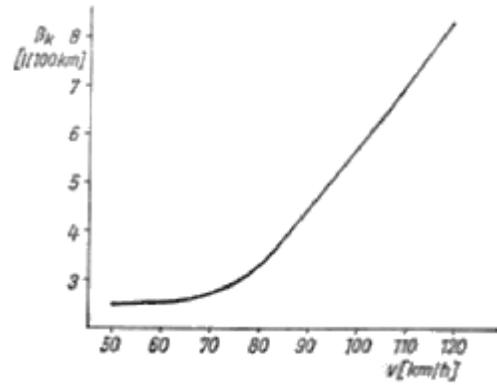


Bild 4. Straßenverbrauch TS 250

2. Betriebsmittel

2.1. Kraftstoff

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Entsprechend der konstruktiven Auslegung des Motors ist ein Vergaser-Kraftstoff von 88 Oktan - also VK 88 - zu verwenden.

Für das Ausland werden Kraftstoffe mit ähnlicher Oktanzahl empfohlen.

Bei hochoktanigen Kraftstoffen kann eine Nachregulierung (Umhängen der Teillastnadel) des Vergasers erforderlich werden.

2.2. Motorenöl

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Beide Pleuellager sowie Zylinderlaufbahn und Kolben werden durch die einfache und betriebssichere Mischungsschmierung mit Öl versorgt. Unsere Erfahrungen veranlassen uns, die ausschließliche Verwendung von

Zweitakt-Motorenöl

vorzuschreiben. Dessen Wirkstoffe (Additives) verringern die mechanische Abnutzung und das Ansetzen von Verbrennungsrückständen.

Unsere MZ-Freunden im Ausland empfehlen wir, ebenfalls nur legierte Zweitaktöle (Castrol 2 T, Shell 2 T, Zwo-Ta-Mix o. ä.) zu verwenden.

Durch die Verwendung unlegierter Motorenöle verursachte Motorschäden werden von MZ nicht als Garantiefall anerkannt.

Stehen jedoch im Ausland nur unlegierte Motorenöle also (reines Mineralöl) zur Verfügung, dann darf nach über 5000 Fahrkilometern nicht wieder zwischenzeitlich mit Zweitaktöl gefahren werden. Dessen Additives würden die vom Mineralöl abgesetzten Verbrennungsrückstände auflösen, und diese schmirgelartigen Partikeln verursachen dann innerhalb kurzer Zeit den Ausfall von Kurbelwelle, Kolben und Zylinder. Wechselbetrieb ist deshalb unter allen Umständen zu unterlassen.

2.3. Mischungsverhältnis

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Das Mischungsverhältnis ist in jedem Fall, also auch während der Einfahrzeit, 33:1 für die TS 125/150 bzw. 50:1 für die TS 250. Es werden immer 10 l Kraftstoff mit 0,30 l bzw (0,5 l) Zweitaktöl gemischt. Zu wenig Öl schadet naturgemäß dem Motor, deshalb ist es zweckmäßig, den Tankvorgang zu überwachen. Wird die Mischkanne benutzt, dann beachten, daß nicht ein Teil der verhältnismäßig geringen Ölmenge in der Ölkanne zurückbleibt. Besonders im Winter kann das sehr viel sein!

Bei den automatischen Mischsäulen geht es darum, daß auch wirklich auf Gemisch umgestellt wird und Ihnen der Tankwart nicht etwa versehentlich reinen Kraftstoff 'einschenkt'. Zuviel Öl bringt keinen Nutzen. Weil es der Motor nicht verarbeiten kann, setzt sich ein Teil im Schalldämpfer ab, mit dem Rest 'vernebeln' Sie die Straße. Daß andere Verkehrsteilnehmer über diesen 'Kondensstreifen' nicht erfreut sind, ist doch wohl verständlich! Also - nicht auf 'Auch-Fachleute' hören. Sie ersparen sich verölte Zündkerzen und das Reinigen des Schalldämpfers.

Zeigt der Motor Überhitzungserscheinungen oder Klemmneigung, so hilft nicht das Mischungsverhältnis 25:1, sondern die wirkliche Ursache muß gesucht und beseitigt werden!

2.4. Schmiermittel für Kraftübertragung

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Für das Getriebe mit Primärantrieb sind 450 cm³ Getriebeöl GL 60 als Schmiermittel vorgesehen. Auf keinen Fall dürfen graphitierte Öle verwendet werden, weil damit die Kupplung rutschen würde. Dieselben Beanstandungen treten auf, wenn Sie Molybdän-Suspensat einfüllen.

Getriebeöl GL 60 hat eine Viskosität von 53 ... 68 cSt bei 50 °C. Die Zusätze machen es alterungsbeständig und erhöhen das Druckaufnahmevermögen.

Im Ausland: Entweder ein Getriebeöl mit gleichen Eigenschaften oder Motorenöl mit SAE 30 bzw 40 verwenden.

2.5. Schmiermittel für Fahrgestell

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Alle Schmiernippel des Fahrgestells sind durch eine Hochdruckschmierpresse mit Getriebeöl GL 60 bz Welzlagerfett abzuschmieren. *Bitte diese Anweisung unbedingt beachten!*

2.6. Stoßdämpferfüllung

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Holme der Teleskopgabel sind mit je 220 ccm die Stoßdämpfer der Federbeine mit je 70 ccm Stoßdämpferöl 'GLOBO' gefüllt.

Viskosität 1,65...1,92 °E bei 50 °C (8...11 cSt bei 50 °C).

Steht dieses Stoßdämpferöl im Ausland nicht zur Verfügung, so kann auch ein anderes Erzeugnis verwendet werden, sofern es die gleiche Viskosität hat. Das ist wichtig, denn:

liegt der Wert niedriger, so wird die 'Rücklaufenergie' der Druckfeder im Federbein nicht voll abgefangen - das Fahrzeug 'schwimmt'!

Liegt der Wert höher, so geht die Druckfeder zu langsam in ihre Endlage zurück. Für die nächsten Fahrbahnstöße steht dann nur noch der halbe Federweg zur Verfügung - die Federung wird 'hart' und immer härter!

3. Der erste Start

3.1. Fahrbereit?

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Vom Verkäufer wurde Ihr Motorrad bereits fahrfertig gemacht und die Batterie gefüllt und geladen. Eine gemeinsame Probefahrt überzeugte Sie vom einwandfreien Zustand Ihrer TS.

Trotzdem ist es zweckmäßig, sich nochmals davon zu überzeugen, ob Ihr neues Fahrzeug wirklich verkehrs- und betriebssicher ist: Schmiermittelstand im Getriebe durch Herausdrehen der Kontrollschraube (siehe Bild [9](#) und [10](#)) überprüfen, Beleuchtung auf allen Schalterstellungen kontrollieren, dabei besonders auf die Funktion des Bremslichtes und der Blinkanlage achten. Am Tankverschluß ist das Belüftungsloch auf Durchgang zu überprüfen, es kann durch Konservierungswachs mehr oder weniger verstopft sein - dadurch verminderter Kraftstoffzulauf, und schon gibt's die ersten Sorgen!

Überprüfen Sie vorsichtshalber, ob beide Steckachsen fest angezogen sind.

Zur Konservierung wurde das ganze Fahrzeug mit einem Wachspräparat eingesprüht. Dieser Hartwachsfilm wird mit den üblichen Lackpflegemitteln auf Hochglanz poliert und dabei nach und nach abgetragen.

An Motor und Auspuffanlage löst sich durch Erwärmung der Schutzfilm von selbst auf bzw. verdampft.

Wenn Sie Ihren Reifen ein langes Leben wünschen, so überprüfen Sie bitte regelmäßig den Reifenluftdruck, nicht nur vor der ersten Fahrt. Die entsprechenden Angaben finden Sie im Abschnitt '[Technische Daten](#)'. Da die Schuhspitze kein zuverlässiges Meßinstrument ist, kaufen Sie sich einen Luftdruckprüfer, vielleicht merken Sie dann auch, daß die Tankstellengeräte verschieden anzeigen. Und nun bekommt Ihre MZ die vorgeschriebene Kraftstoff-Öl-Mischung. Das Rezept dafür wurde schon weiter vorn verraten.

Wenn Zulassung und Fahrerlaubnis auch wirklich in der Tasche stecken, kann es losgehen.

3.2. Wir fahren ...

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Gewöhnen Sie sich für Ihre spätere Fahrpraxis an, Ihren Motor, wenn er längere Zeit gestanden hat (vor allem im Winter), bei gezogener Kupplung einige Male leer durchzutreten.

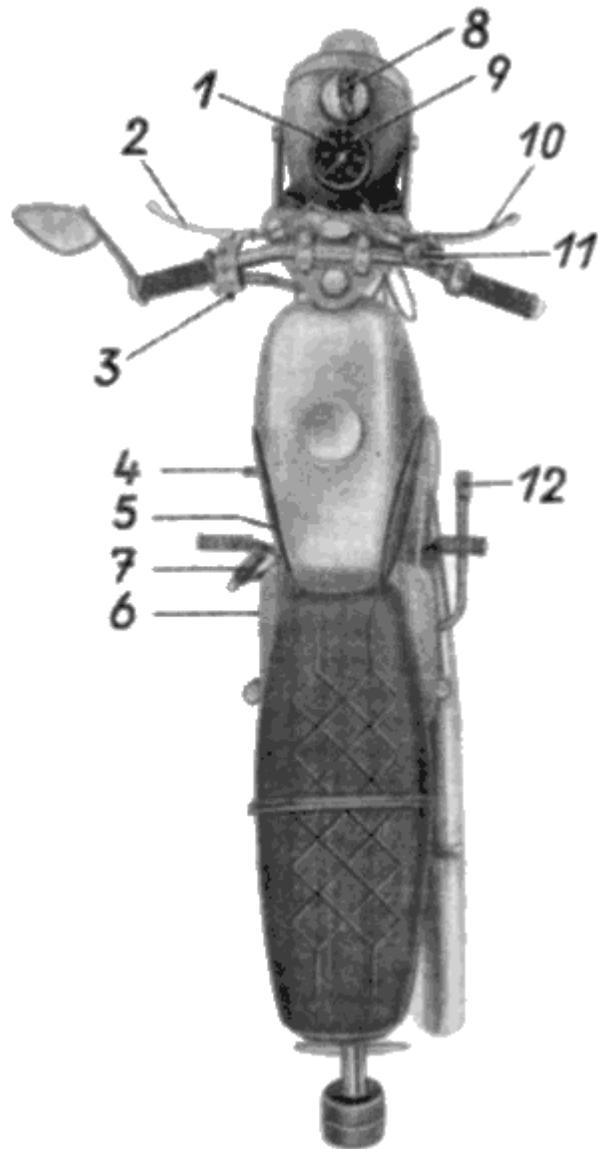


Bild 5. Bedienungsorgane

- 1. Leerlaufkontrollampe ;
- 2. Kupplungshebel;

3. Abblendschalter mit Signalknopf und Lichthupe;
4. Fußschalthebel;
5. Kraftstoffhahn;
6. Kippständer;
7. Kickstarter;
8. Zünd- und Lichtschalter;
9. Ladekontrolllampe;
10. Handbremshebel;
11. Starthebel;
12. Fußbremshebel

Dadurch vermeiden Sie, daß die klebenden Kupplungslamellen beim Einschalten des ersten Ganges ein unerwünschtes Geräusch verursachen.

Nun den Zündschlüssel auf Stellung 0 in das Zündschloß stecken und auf Stellung 1 schalten. Damit ist die Zündung eingeschaltet, zur Bestätigung leuchtet die rote Ladekontrolllampe im Tacho auf. Außerdem muß auch die grüne Leerlaufanzeige, im Tacho rechts, aufleuchten. Wenn nicht, dann mit dem Fußschalthebel durchschalten: der Leerlauf liegt zwischen 1. und 2. Gang (siehe Bild [8](#)).

Schalterstellungen

- Stellung 0: Alles ausgeschaltet,
Schlüssel abziehbar.
- Stellung 1: Zündung eingeschaltet,
ohne Licht, Fahrt bei Tag,
Schlüssel nicht abziehbar.
- Stellung 2: Zündung eingeschaltet,
Stand- und Schlußlicht brennt
Schlüssel nicht abziehbar.
- Stellung 3: Zündung eingeschaltet,
Haupt- und Schlußlicht brennt,
Nachtfahrt,
Schlüssel nicht abziehbar.

Zündung ausgeschaltet (Parkstellung)

Stellung 4: Stand- und Schlußlicht brennt,
Schlüssel abziehbar.

Stellung 5: Direktschaltung Lichtmaschine-Unterbrecher.
Das Fahrzeug kann bei entladener Batterie im zweiten Gang angeschoben werden.



Bild 6. Schalterstellungen

In den Parkstellungen 0 (Tag) und 4 (Nacht) sind Signalhorn und Bremslicht ohne Strom.

Jetzt wird der Kraftstoffhahn auf 'Auf' gestellt. Für den Kaltstart braucht der Motor ein angereichertes Kraftstoff-Luft-Gemisch, deshalb den Startvergaserhebel ziehen (nach dem Fahrer zu), siehe Bild [8](#)!

Den Gasdrehgriff auf Leerlaufstellung, sonst ist die Startvorrichtung unwirksam!

Nun den Kickstarter kräftig durchtreten, bis der Motor läuft. Sobald dieser angesprungen ist, den Starthebel

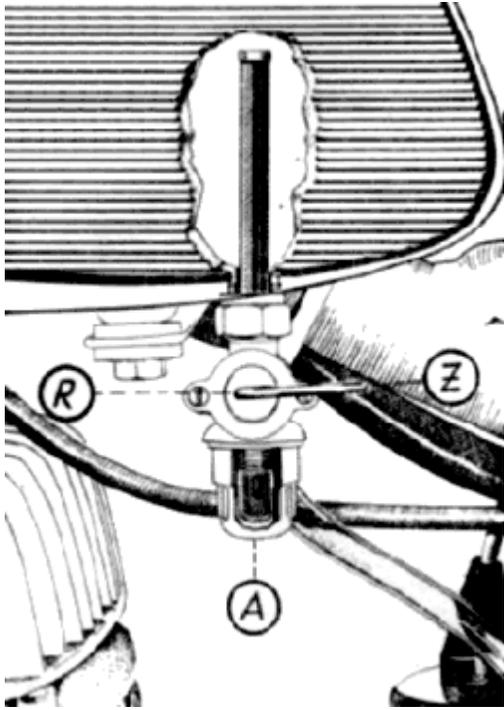


Bild 7. Kraftstoffhahn

- (Z) Zu
- (A) Auf
- (R) Reserve

schließen, d. h. nach vorn auf Stellung (1) schieben. Bei niedrigen Außentemperaturen (im Winter) wird er erst während der Fahrt, wenn der Motor willig Gas annimmt, vollkommen geschlossen.

Bitte beachten: Bei extrem niedrigen Außentemperaturen und mehrmaligen, erfolglosen Startversuchen eine Minutenpause einlegen, damit der Kraftstoffstand im Startschacht (über die Startdüse) wieder auf Normalhöhe kommt.

Ist der Motor schon gelaufen und noch warm, so bleibt der Starthebel beim Antreten in Stellung (1), also geschlossen. Der Motor braucht nicht

warmzulaufen, deshalb: Kupplungshebel bis zum Anschlag ziehen und durch Niederdrücken des Fußschalthebels (bis zum Anschlag) ersten Gang einschalten. Den Kupplungshebel langsam freigeben, dabei Drehgriff langsam öffnen, nicht aufreißen. Genauso wie Ihnen seinerzeit vom

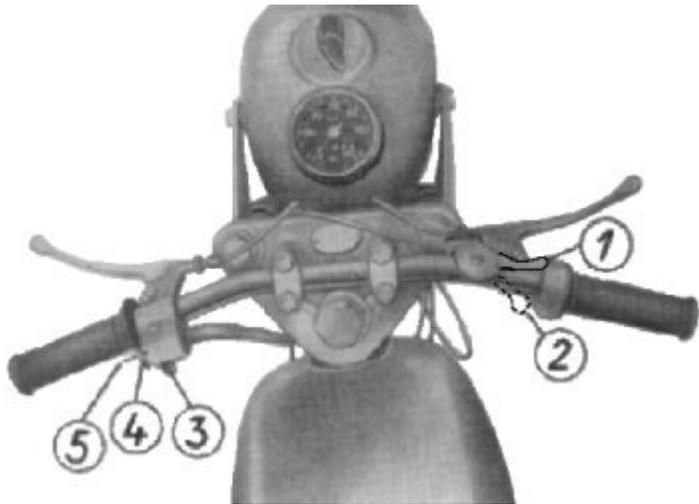


Bild 8. Starthebel

1. Zu,
2. gezogen (Kaltstart)
3. Abblendschalter
4. Druckknopf für Signalhorn
5. Druckknopf für Lichthupe

Fahrlehrer beigebracht wurde, müssen beide Bewegungen aufeinander abgestimmt werden: nicht ruckartig anfahren, daß Ihre MZ einen Satz nach vorn macht, aber auch nicht den Motor 'abwürgen'.

Sind etwa 20 km/h (TS 250: 30 km/h) Geschwindigkeit erreicht, dann Kupplung ziehen, zugleich Drehgriff zu, Fußschalthebel in den zweiten Gang hochziehen, Kupplung schnell freigeben und dabei wieder zügig Gas geben.

Bei 40 (60) km/h wird in der gleichen Weise auf den dritten und bei 70 (80) km/h auf den vierten Gang geschaltet. Wohlgedenkt - diese Werte gelten für die

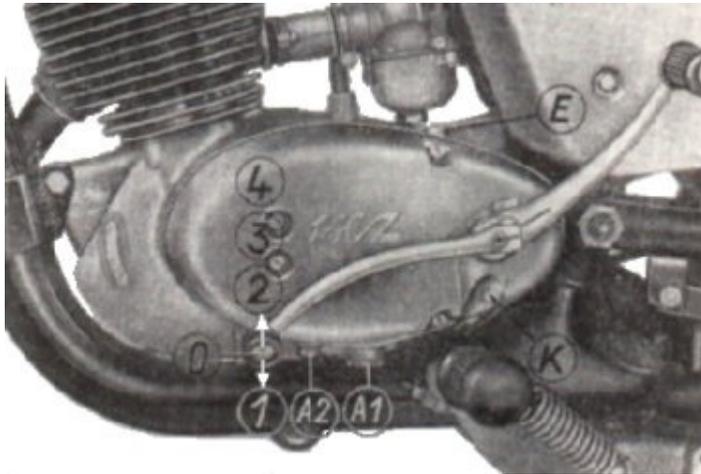


Bild 9. Fußschalthebel der TS 125 und TS 150

Die Pfeile mit den Zahlen zeigen die Schaltrichtung der einzelnen Gänge:

- 0 Leerlauf,
- 1 1. Gang usw.
- E Einfüllschraube für Getriebeöl,
- K Kontrollschraube,
- A1 Ölablaßschraube für Getriebe,
- A2 Ölablaßschraube für Primärantrieb

Einfahrzeit von etwa 1500...2000 km. Nach der Einfahrzeit können die Gänge voll ausgefahren werden.

Bitte dazu den Abschnitt ['Richtig einfahren'](#) beachten!

3.3. ... bergauf

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Schafft der Motor eine Steigung nicht mehr im vierten Gang, d. h. die Geschwindigkeit geht unter 60 km/h zurück, so muß rechtzeitig auf den dritten Gang geschaltet werden:

Auskuppeln, Drehgriff aber nur halb schließen (Zwischengas!), Fußschalthebel niederdrücken, einkuppeln und wieder Gas geben.

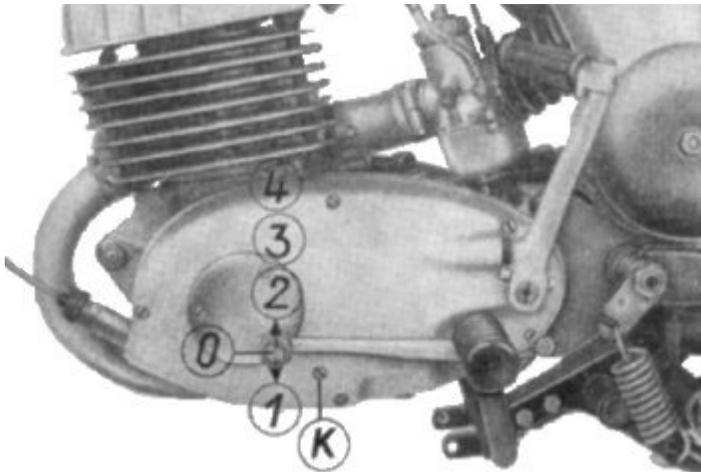


Bild 10. Fußschaltung der TS 250

Die Pfeile mit den Zahlen zeigen die Schaltrichtung der einzelnen Gänge:

- 0 Leerlauf,
- 1 1. Gang usw.
- K Kontrollschraube

Das ist zwar schon Telegrammstil, in Wirklichkeit muß es aber noch schneller gehen, damit das Fahrzeug nicht allzuviel an Geschwindigkeit verliert. Sonst kann es vorkommen, daß auf den nächstkleineren Gang geschaltet werden muß.

Geht die Geschwindigkeit noch weiter zurück, so wird bei 40 km/h auf den zweiten und bei 20 km/h auf den ersten Gang heruntergeschaltet.

Bitte die Kupplung nur zum Aus- und Einkuppeln benutzen, öfters 'Schleifenlassen' verträgt auf die Dauer der beste Kupplungsbelag nicht!

3.4. ... bergab

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Vielleicht sind Sie der Meinung, daß das Bergabfahren doch wirklich kein Kunststück sei. In Wirklichkeit ist aber eine Kleinigkeit zu beachten:

Wurde eine langanhaltende sehr steile Steigung flott und zügig überwunden, dann steigt naturgemäß die Betriebstemperatur des Motors. Wird nun bei der folgenden Bergabfahrt der Drehgriff plötzlich und vollkommen geschlossen, so erhält der Motor fast kein Kraftstoff-Luft-Gemisch (nur Leerlaufbohrung) und demzufolge auch wenig Schmierung. Deshalb - besonders bei den ersten Einfahrkilometern - den Drehgriff langsam schließen.

3.5. Anhalten und Parken

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Abbremsen, dabei den Drehgriff *langsam* schließen, auskuppeln und dabei auf Leerlauf herschalten. Nicht den Motor 'abwürgen'!

Wollen Sie parken, dann die Zündung ausschalten und den Kraftstoffhahn schließen. Nicht vergessen, den Zündschlüssel abzuziehen.

Bei längerem Aufenthalt mit dem Sicherheitsschloß abschließen - nur damit ist Ihr Fahrzeug diebstahlsicher abgestellt.

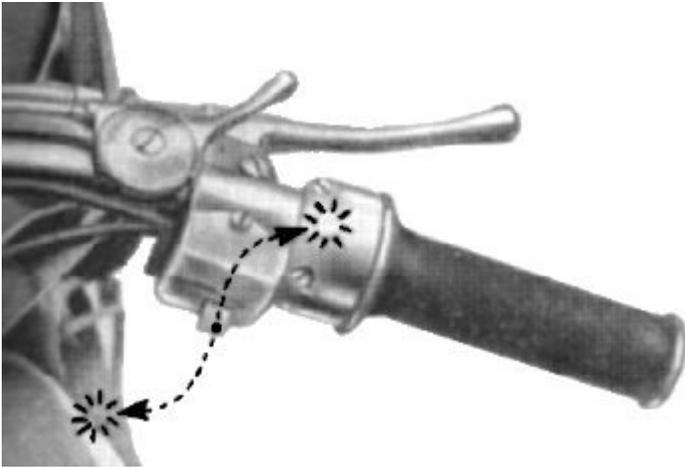


Bild 11. Blinkschalter

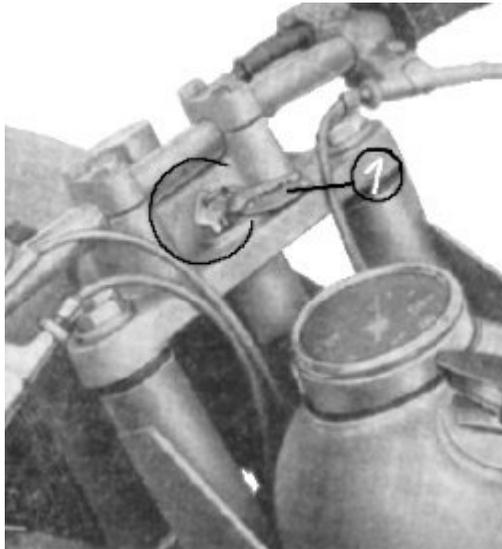


Bild 12. Lenkungsschloß

Das Schloß bleibt in der Aufnahme -Immer die Abdeckung (1) vorschieben

4. Richtig einfahren

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Trotz Feinstbearbeitung, wie Läppen und Honen, haben die Lauf- und Lagerflächen noch einen gewissen 'Rauhigkeitsgrad' und glätten sich erst gegenseitig im Fahrbetrieb. Dieser Vorgang darf nicht gewaltsam beschleunigt werden, denn die aufeinandergleitenden neuen Teile müssen sich in aller Ruhe aneinander gewöhnen können. Das trifft vor allem für Kolben und Zylinder zu; deren große Gleitflächen müssen mit einem gleich mäßigen, nicht unterbrochenen Ölfilm überzogen sein. Ist irgendwo noch eine kleine Druckstelle und Sie lassen dem Kolben keine Zeit, im guten mit dem Zylinder auszukommen, dann 'frißt' er. Der metalltrennende Ölfilm wurde durch längere Vollgasfahrt abgerissen. So häßlich wie das Wort 'fressen', ist auch der Schaden, den Sie verursacht haben. Wenn der Motor festgegangen ist, *ohne* daß Sie rechtzeitig auskuppelten, müssen Zylinder und Kolben abgebaut und letzterer mit feiner Schlichtfeile oder Ölstein nachgearbeitet werden (auf keinen Fall dazu Schmirgelleinen benutzen!).

Ein guter Fahrer hat stets zwei Finger ('vorsichtige Finger') auf dem Kupplungshebel liegen, um sofort auskuppeln zu können. Dadurch können ernste

Schäden vermieden werden. Natürlich hinterläßt auch ein leichter 'Kolbenklemmer' sichtbare Spuren, diese Druckstellen sind aber unbedenklich.

Richtiges Einfahren erstreckt sich keinesfalls nur auf das Zurücklegen einer bestimmten Wegstrecke oder auf eine vorausbestimmte Laufdauer, sondern hauptsächlich auf die Art und Weise, wie das neue Fahrzeug behandelt wird. Bei sehr teuren Kraftwagen ist es zwar üblich, die Motoren auf dem Prüfstand einlaufen zu lassen - bei Motorrädern ist das jedoch, schon aus Preisgründen, nicht möglich.

Es kann Ihnen also nichts und niemand das Einfahren abnehmen, und wir bitten Sie, nachstehende 'Einfahrhinweisung' zu beachten, damit Ihnen nach 1500 bis 2000 Fahrkilometern ein leistungsfähiges, betriebssicheres Fahrzeug zur Verfügung steht.

1. Den Motor nicht unnötig im Stand laufen lassen, sondern sofort mit der zulässigen Belastung anfahren, damit der Motor schnell seine Betriebstemperatur erhält. Verbrannter Kraftstoff scheidet nämlich in jedem Motor Kohlendioxyd und Wasser aus. Bei verbleiten Kraftstoffen kommen aus dem Bleitetraäthyl noch Salzsäureanteile dazu. Diese 'bösen Geister' setzen sich bei nicht betriebswarmem Motor im Motorinneren ab und verursachen mehr oder weniger Korrosion (Rostbildung) - *das* ist die Hauptursache für vorzeitigen Verschleiß!
2. Es wurde bewußt darauf verzichtet, den Gasschieberweg während der Einfahrzeit zu begrenzen (zu drosseln). Bitte fahren Sie innerhalb der ersten 500 km vorwiegend im mittleren Drehzahlbereich. Erst über 500 km Fahrstrecke dürfen Sie kurzzeitig (fortlaufend sich steigernd bis zum Ende der Einfahrzeit) Vollgas anbieten. Je mehr Kilometer der Motor hinter sich hat, um so mehr und länger dürfen Sie ihn belasten.
3. Rechtzeitig schalten, damit der Motor weder im zu kleinen Gang überdreht, noch im zu großen Gang 'bockt'. Fahren Sie Steigungen, die der Motor eben noch im vierten Gang mit Vollgas schafft, lieber mit dem dritten und Halbgas. Im mittleren Drehzahlbereich fühlt sich der Motor am wohlsten und verbraucht aus Dankbarkeit wenig Kraftstoff.
4. Vorsicht auf der Autobahn, sie verleitet unbewußt zur Schnellfahrt oder zum Fahren mit einer Drehgriffstellung. Auf Landstraßen werden Sie durch Kurven, Ortsdurchfahrten u. ä. gezwungen, in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen zu fahren, das ist die sicherste und zuverlässigste Einfahrmethode!
5. Reinigen Sie den Vergaser und die Filter am Kraftstoffhahn öfter, damit jede Verminderung des Kraftstoffzulaufs vermieden wird. Die Folge eines zu mageren Kraftstoff-Luft-Gemisches ist ein überhitzter Motor und evtl. ein 'Kolbenklemmer'!
6. Für die Einfahrzeit muß das Mischungsverhältnis 33:1 (TS 250 50:1) unverändert beibehalten werden, eine besondere Einfahrdüse ist nicht erforderlich. Für eine Nachregulierung der Vergasereinstellung ist neben dem Fahrverhalten immer das 'Kerzengesicht' maßgebend (siehe Abschnitt [9.1.](#)). Die unter '[Technische Daten](#)' angegebenen Vergasereinstellwerte sind nur als eine Grundeinstellung anzusehen.
7. Kolloidales Graphit oder Molybdändisulfid (MoS₂) als Zusatz zur Kraftstoff-Öl-Mischung ist für die Einfahrzeit nicht zu empfehlen, weil damit der Einlaufvorgang unkontrollierbar überbrückt und verlängert wird.

Abschließend möchten wir noch vor übertriebener Schonung und Vorsicht warnen: Wenn die Geschwindigkeiten innerhalb der einzelnen Gänge nicht

systematisch gesteigert wurden, ist der Motor auch nach 5000 Fahrkilometern noch nicht eingefahren.

Natürlich können Sie bereits während der Einfahrzeit Ihre Sozia mitnehmen - der höheren Belastung entsprechend muß aber früher geschaltet werden.

5. Wirtschaftlich fahren

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Ein guter Fahrer wird auch immer wirtschaftlich fahren. Durch zügige, der Verkehrslage entsprechende Fahrweise (ohne überhöhte Geschwindigkeit und den meist damit verbundenen 'Notbremsungen') schont er die Reifen sowie die Kette, und - spart Kraftstoff! Denn, Schnellfahren kostet Kraftstoff und damit Geld. Das ist nicht nur bei MZ so, sondern bei anderen auch. Auch bei der Eisenbahn müssen Sie Schnellzugzuschlag zahlen!

Lerne richtig bremsen, denn 'Sicherheit in jedem Fall' muß oberstes Gebot sein!

Benutzen Sie immer - bei nasser und schmieriger Straße oder Glatteis mit entsprechender Vorsicht - *beide* Bremsen. Nur durch den dauernden Gebrauch, bleibt die Vorderradbremse voll wirksam. Das Fahrzeuggewicht verlagert sich beim Bremsen auf das Vorderrad, deshalb hat es bessere Bremswirkung. Werden beide Bremsen gefühlvoll und gleichmäßig betätigt, können Sie diese auch auf nasser Straße voll einsetzen. Wenn andererseits einmal ein Stonner quer steht und die Vorderradbremse zieht nicht oder blockiert - weil sie nie benutzt wurde, dann - ja, was dann passiert, können sie sich selbst ausmalen.

Vermeiden Sie das Bremsen in Kurven, das ist mit Schleuder- und Rutschgefahr verbunden. Vor der Kurve Gas weg, bremsen und im Scheitelpunkt der Kurve zügig Gas geben!

Üben Sie - zuerst mit entsprechender Vorsicht - auf verkehrsarmen Nebenstraßen, bis das gleichzeitige Betätigen beider Bremsen gewissermaßen zur Reflexbewegung wird. Dann werden Sie im Gefahrenmoment automatisch und vor allem mit der richtigen Dosierung reagieren, denn blockieren dürfen die Räder nicht, weil dabei der Reibwert niedriger ist. Außerdem kommen Sie dabei ins Schleudern und evtl. zum Sturz.

Nicht das Motorrad, sondern der Fahrer fährt, deshalb auch etwas aus unserer Fahrpraxis für Ihr persönliches Wohlergehen, das heißt, soweit es das Motorradfahren betrifft:

Zweckmäßige Kleidung, denn mit steifgefrorenen Fingern und Füßen kann nicht mehr gefühlvoll gebremst und gekuppelt werden. Das körperliche Unbehagen verlängert die Reaktionszeit (Schrecksekunde) bei schwierigen Verkehrssituationen!

Bei einer längeren Fahrt im Hochsommer nicht 'kniefrei' und mit offenem Hemdkragen fahren. Wenn sich ein böses Insekt für die unbeabsichtigte Landung auf Ihren nackten Körperteilen revanchiert, ist das für Sie zwar schmerzlich, das Wesentlichste ist aber, daß Ihre Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr kurzzeitig abgelenkt wird.

Sandalen und ähnliches absatzloses Schuhwerk mag im Hochsommer bequem sein, zum Motorradfahren ist es jedoch nicht das Richtige. Die Absätze sollen den Füßen Halt auf den Fußrasten geben, 'ohne' können Sie bei einer Notbremsung (wo es oft um Sekundenbruchteile geht) von Raste und Bremspedal abrutschen. Eine zugfreie, gut sitzende Schutzbrille ist ebenso wichtig wie ein einwandfrei passender Schutzhelm. Schon das kleinste Insekt im Auge des Fahrers macht die MZ vorübergehend 'führerlos'. Bitte rechnen Sie einmal aus, mit welcher Wucht ein Käfer von 1 g Masse bei einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h bei Ihnen auftrifft!

6. Wartungsdienst

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Das Bordwerkzeug ermöglicht es Ihnen, fast alle Wartungs- und Pflegearbeiten selbst durchzuführen.

Bitte erledigen Sie das gewissenhaft in den vorgeschriebenen Zeitabständen, sonst werden Sie im unpassendsten Moment gezwungen sein, auf der Landstraße oder Autobahn diese Arbeiten nachzuholen!

Damit nichts vergessen wird, den [Schmier-](#) und [Wartungsplan](#) am Schluß dieser Betriebsanleitung beachten.

6.1. Ölstand im Getriebe kontrollieren

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Vor Antritt einer größeren Fahrt, spätestens aber nach jeweils 2500 km, ist der Ölstand im Getriebe zu überprüfen.

Nach Herausdrehen der Kontrollschraube (Bild [9](#) und [10](#)) muß bei waagrecht stehendem

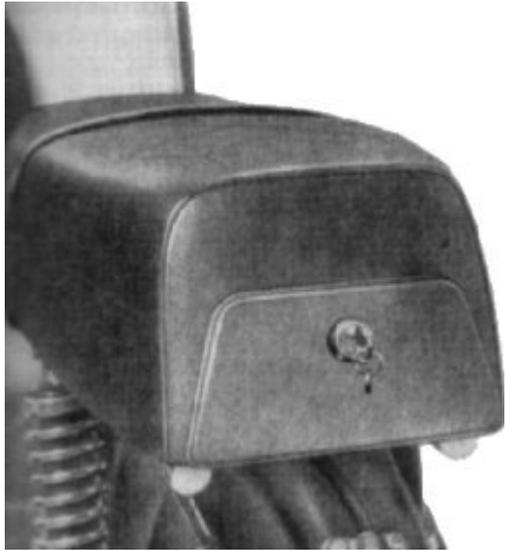


Bild 13. Werkzeugbehälterdeckel mit Schloß der TS 250

Fahrzeug dort Öl auslaufen. Eventuell geringfügig seitlich kippen, um festzustellen, wieviel Schmiermittel fehlt. Wenn erforderlich, wird Getriebeöl nachgefüllt, bis es an der Kontrollbohrung herausläuft.

Die Einfüllöffnung befindet sich unterm Vergaser.

6.2. Getriebeschmiermittel wechseln

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Nach den ersten 500 km und dann alle 20 000 km, muß das Getriebeschmiermittel erneuert werden. Dazu wird der Motor richtig warm gefahren, damit auch Abrieb und Ölschlamm mit ablaufen. Abgelassen wird bei der TS 250 nach dem Entfernen der Schraube rechts außen am Getriebegehäuse (1). Diese hat einen Magnetstopfen, um metallischen Abrieb festhalten zu können. Die mittlere Schraube (2) dient zur Schaltarretierung und darf nicht herausgeschraubt werden. Bild 9 zeigt die Ablaßschraube bei der TS 125/150.

Nachdem das Altöl abgelassen ist, beide Ablaßschrauben wieder hineindrehen.

Anschließend bei der TS 125 und der TS 150 je 450 ccm und bei der TS 250 750 ccm Getriebeöl einfüllen. Auf keine Fall Graphit- oder MoS₂-Zusätze, damit rutscht unweigerlich die Kupplung!

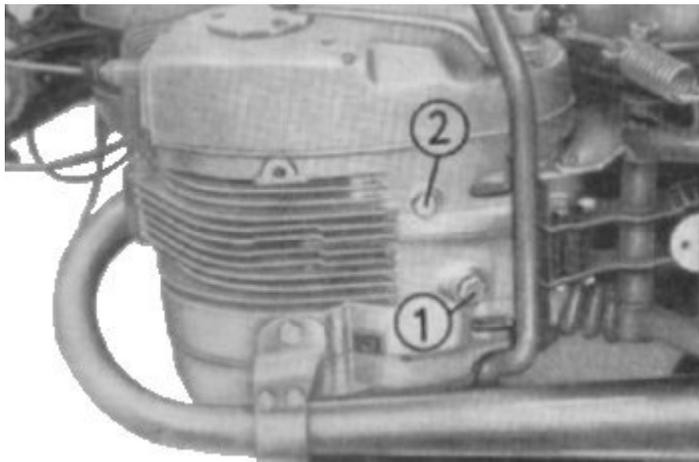


Bild 14. Motorblock der TS 250 von unten

1. Ablaßschraube für den Getrieberaum
2. Schaltarretierung

Die Füllmenge nicht über- oder unterschreiten. Nach dem Ölwechsel eine kurze Probefahrt (Ölausgleich), dann nochmals den Ölstand überprüfen.

6.3. Kupplung einstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Kupplungshebel muß am Seilzug ein Spiel von etwa 3 mm haben. Ist es weniger, kann die Kupplung rutschen, ist es mehr, hebt sie nicht voll aus. Nachgestellt wird mit der Schnellverstellung am Kupplungshebel. Benutzen sie die Kupplung nur nur dazu, wofür sie bestimmt ist - zum Schalten! Bei einem längerem Halt z.B. vor Bahnschranken oder Verkehrsampeln auf Leerlauf schalten. Auch nicht die letzten Meter eines steilen Berges mit schleifender Kupplung bewältigen - das Schalten geht ja so spielend leicht!

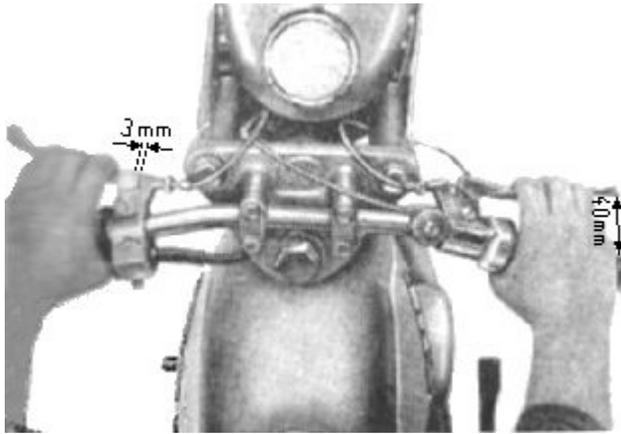


Bild 15. Spiel am Kupplungs- und Handbremshebel

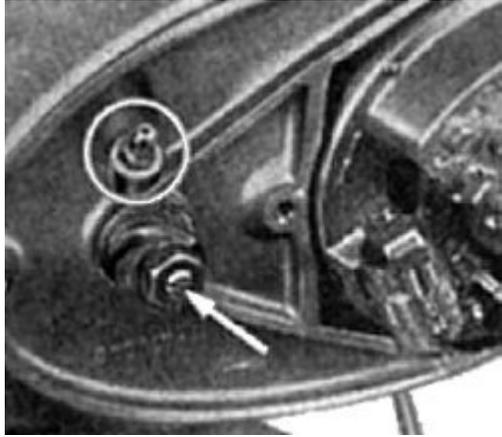


Bild 16. Stellschraube für den Kupplungsdruckstift der TS 125 und der TS 150. Im Kreis: Schmierkopf für die Kupplungsschnecke

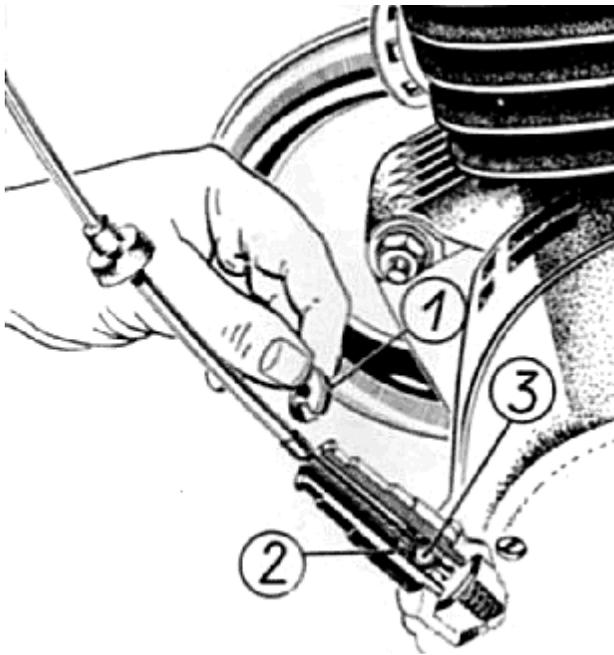


Bild 17. Kupplungsseil der TS 250 auswechseln (Hülse im Schnitt dargestellt)

Zum Auswechseln des Kupplungsseils der TS 250 ist nach dem Zurückziehen der Bowdenzughülle der Einsatz (1) herasuzunehmen. Nachdem die Hülse (2) herausgeschraubt wurde, kann der Nippel (3) aus dem Kupplungsgestänge seitlich herausgedrückt werden.

Die Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

6.4. Vergaser reinigen und einstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Im Vergaser wird ein Gemisch von Luft und Kraftstoff - ein Kraftstoffnebel - aufbereitet. Nur wenn beides im richtigen Verhältnis - 15 Teile Luft und 1 Teil Kraftstoff - miteinander vermischt wird, ist die Vergasereinstellung in Ordnung, und nur damit kann der Motor die zugesicherte Leistung abgeben.

Mehr Kraftstoff ergibt eine 'Brennverzögerung', etwa so, als wenn mit Spätzündung gefahren wird. Das bedeutet schlechte Leistung, starke Rückstandsbildung und hoher Kraftstoffverbrauch!

Zu wenig verursacht das unter dem Begriff 'Kraftstoffklingeln' bekannte Nebengeräusch beim Beschleunigen: Die Selbstentzündung beginnt bereits vor OT. Die Zündkerze braucht nicht mehr zu 'zünden', weil der Motor auch bei ausgeschalteter Zündung weiterläuft. Bei Vollgasstellung ergeben sich 'Aussetzer' oder 'Vergaserpatschen', ohne daß die Motordrehzahl wesentlich zunimmt. Die damit verbundene Überhitzung kann Kolbenklemmer verursachen!

Von der Dringlichkeit der richtigen Vergasereinstellung sowie der periodischen Säuberung desselben haben wir Sie nun wohl überzeugt und schildern anschließend, wie das gemacht wird.

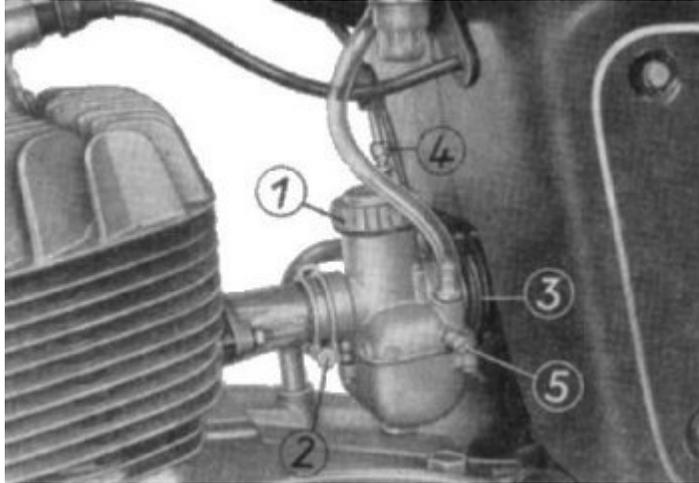


Bild 18. Vergaser 22 N 1-3 (TS 125) und 24 N 1-1 (TS 150) abnehmen

1. Verschlußmutter
2. Klemmschraube
3. Drahtklemmring
4. Gasschieberbowdenzug-Stellschraube
5. Leerlaufschraube

Nach dem Abziehen des Kraftstoffschlauches vom Nippel die Verschlußmutter abdrehen, komplette Schiebergehäusekappe mit dem Gasschieber herausziehen. Nun noch die Mutter der Klemmschraube lockern, den Drahtklemmring vom Gummikrümmen lösen, und der Vergaser kann vom Ansaugstutzen abgezogen werden. Eintretender Schmutz setzt sich zuerst im Schwimmergehäuse ab, deshalb dieses zuerst gründlich mit Benzin säubern. Als nächstes werden die Leerlauf-,

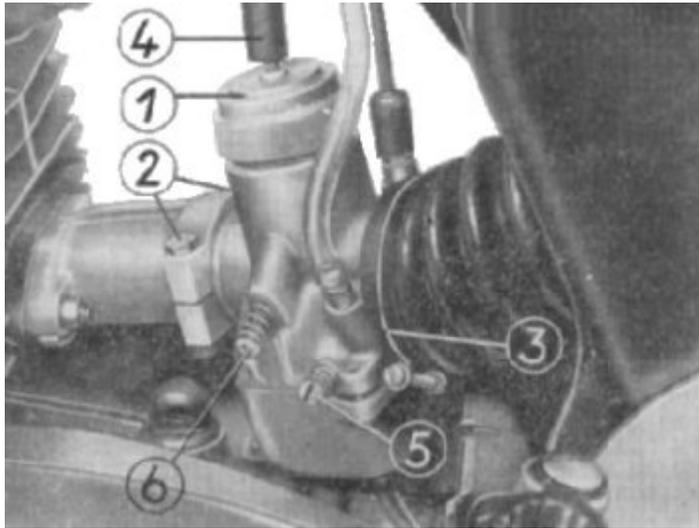


Bild 19. Vergaser 30 N 2-3 (TS 250) abnehmen

1. Verschlußmutter
2. Klemmschraube
3. Drahtklemmring
4. Gasschieberbowdenzug-Stellschraube
5. Leerlaufschraube
6. Schieberanschlagschraube

Start- und Hauptdüse sowie die Leerlauf-Stellschraube herausgeschraubt. Die vom Sitz der Leerlauf-Kraftstoffdüse ausgehende Leerlaufbohrung (sie mündet im Mischraum) blasen wir mit Druckluft durch (die Luftpumpe tut's auch!). Den kalibrierten Bohrungen der Düsen nicht mit einer Nadel oder Draht zu Leibe gehen - dann sind sie am längsten Düsen gewesen -, sondern mit einer Borste aus Muttis Handfeger durchstoßen.

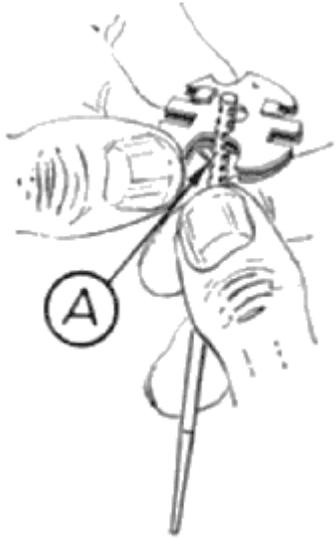


Bild 20. Teillast-(Düsen-)Nadel mit Nadelhalter



Bild 21. Der Nadelhalter mit Teillastnadel muß auf dem Gasschieberboden plan aufliegen!

Eventuell auch den Düsenträger herausschrauben, vielleicht hat sich die oben sitzende Nadeldüse gelockert.

Bitte bei der Reinigung des Vergasers den Zentralschwimmer mit äußerster Vorsicht behandeln.

Werden die beiden Schwimmkörper gegeneinander verdrückt oder die Lasche zum Anheben der Schwimmemnadel verbogen, dann kann der Kraftstoffstand nicht mehr funktionsgerecht sein. Demzufolge wird der Motor nicht mehr zufriedenstellend oder überhaupt nicht laufen.

Der Zusammenbau geht in umgekehrter Reihenfolge vor sich.

Die gereinigten Vergaserteile hatten Sie doch auf ein sauberes Putztuch gelegt? Trotzdem werden alle Dichtflächen und die Dichtringe selbst nochmals

abgewischt. Bevor der Vergaser angebaut wird, säubern wir auch den Gummistutzen der Luftfilteranlage.

Vorn, unter '[Technische Daten](#)' sind alle Einstellwerte zusammengestellt. Diese haben immer Gültigkeit, also während und nach der Einfahrzeit - bei Sommer- und Winterbetrieb. Die Hauptdüse bleibt ebenfalls unverändert.

Nur die Teillastnadel wird so verstellt, bis sich ein einwandfreies 'Kerzengesicht' ergibt, siehe Abschnitt [6.13](#)! Durch Höherhängen bekommt der Motor mehr - durch Tieferhängen weniger Kraftstoff.

Bei der Einstellung der Teillastnadel bzw. Bezeichnung der Nadelstellung ist zu beachten, daß **die Raste** zählt, die in die untere Scheibe des Nadelhalters einrastet.

Die auf Bild [20](#) gezeigte Stellung entspricht demnach der Nadelstellung 4.

Wenn Sie mit dem Verstellbereich der Teillastnadel nicht auskommen, darf nicht mit größeren oder kleineren Haupt- bzw. Leerlaufdüsen überbrückt - sondern die wirkliche Ursache muß gesucht und beseitigt werden.

Geht es um knappe Einstellung über den ganzen Drehzahlbereich, bekommt vermutlich der Motor irgendwo (Ansaugstutzen, Ansaugrohr, Filterkasten) 'Nebenluft', siehe Abschnitt [6.5](#).

Das umgekehrte Verhältnis liegt vor, wenn nach längerer Laufzeit der Nadelsitz im Schwimmerventil stark abgenutzt ist. Da hilft keine kleinere Hauptdüse (damit 'ersäuft' der Motor trotzdem, wenn Sie nicht immer sofort den Kraftstoffhahn schließen), sondern nur ein neues Schwimmerventil!

Wenn sich trotz richtiger Vergaser-Grundeinstellung im unteren Drehzahlbereich 'Überfettungs'-Erscheinungen bemerkbar machen, dann die Dichtscheibe am Startkolben überprüfen. Entweder dichtet diese nicht ab, weil sie beschädigt ist, oder die Seilzugstellschraube ist zu weit herausgedreht, so daß die Dichtscheibe bei geschlossenem Starthebel nicht aufliegen kann. Zwischen Seilzughülle und Stellschraube sind 2 mm Spiel erforderlich, damit die Druckfeder den Startkolben vollkommen schließt und damit den Durchgang von Kraftstoff-Luft-Gemisch absperrt.

Und hier die 'Arbeitseinteilung' im Vergaser:

Hauptregelbereich der Leerlaufdüse 0 ... 1/8 Gasschieberweg (ist noch bis Vollgas wirksam),
Regelbereich des Schieberausschnittes bis 1/4 Gasschieberweg,
Regelbereich der Düsenadel 1/4 ... 3/4 Gasschieberweg,
Hauptregelbereich der Hauptdüse 3/4 bis Vollgas (beeinflußt aber den ganzen Bereich).

Es gibt nichts Unangenehmeres, als in 'Reih und Glied' vor der Verkehrsampel zu stehen und der Motor stirbt bei 'Grün'.

Damit Ihnen nicht derartiges passiert, beschreiben wir das *Leerlaufeinstellen* ausführlich.

Die TS etwa 10 km gründlich warm fahren und genau waagrecht aufbocken. Natürlich muß auch der Vergaser gerade stehen, sonst stimmt trotz des Zentralschwimmers der Kraftstoffbestand nicht.

Leerlaufschraube (2) ganz zu, 1 1/2 Umdrehungen öffnen. Stellschraube für Gasbowdenzug (1) herausdrehen, bis der Motor bei Standgasstellung eben noch weiterläuft. Leerlaufschraube probeweise *langsam* hinein- und herausdrehen, bis die höchste Drehzahl gefunden ist.

Stellschraube für Gasbowdenzug hineindrehen, bis die Standgas-Drehzahl wieder normal ist.

Luftschraube wieder 1/4 Umdrehungen hineindrehen (das ist für den besseren Übergang mit kaltem Motor). **Bitte beachten:** Bei dem in Bild [19](#) gezeigten Vergaser der TS 250 wird die Leerlaufdrehzahl mit der Schieberanschlagschraube (6) eingestellt- nicht mit der Gasschieberbowdenzug-Stellschraube.

Eine kleine Bremsschraube (Schlitzschraube) am Drehgriffbund verhindert den selbständigen Rücklauf des Drehgriffes (einstellen!).

Das Leerlaufsystem ist gewissermaßen ein kleiner Vergaser für sich, der über den ganzen Drehzahlbereich zusätzlich Gemisch liefert. Deshalb kann schon eine zu fette Leerlaufeinstellung die Ursache für hohen Verbrauch sein.

Andererseits - wenn die Leerlaufschraube zu weit herausgedreht wurde - ist das Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft im Leerlaufbereich zu arm. Außer schlechtem 'Übergang' beim Beschleunigen ergeben sich auch Startschwierigkeiten.

Es geht also beim Leerlaufeinstellen um zweierlei:

- a. um die Leerlaufdrehzahl (Standgas). Sie muß so niedrig sein, daß der Motor im Stand eben noch weiterläuft, sonst gibt es Schaltergeräusche;
- b. um das richtige Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft (Stellung der Leerlaufschraube).
Anderenfalls springt der Motor im warmen wie kalten Zustand schlecht an. Auch der 'Übergang' beim Beschleunigen ist nicht korrekt.

6.5. Luftfilter und Ansauggeräuschkämpfer

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Motor verbraucht zur Verbrennung erhebliche Mengen Luft. Da diese leider nicht staubfrei ist, muß sie in der Filteranlage gereinigt werden. Je nach dem Zustand der befahrenen Straßen ist das Trockenluftfilter nach 4000 ... 5000 km zu reinigen. Der Filterpapiereinsatz darf weder ausgewaschen noch eingeeilt, sondern nur vorsichtig ausgeklopft werden! Nach etwa 10000 km ist das Filter zu erneuern.

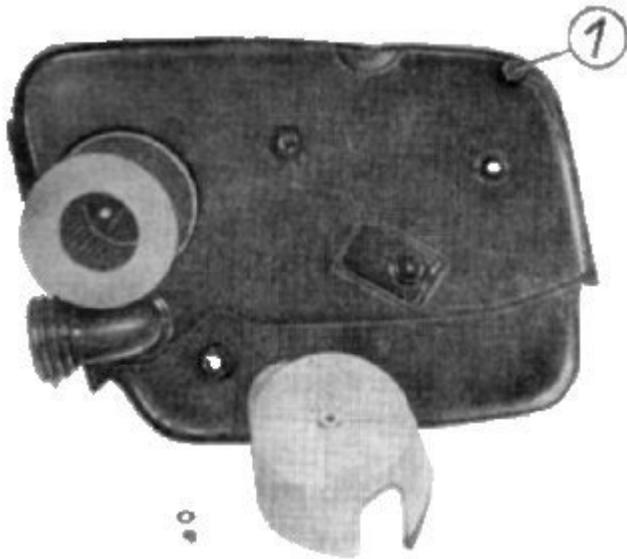


Bild 22. Filteranlage der TS 125 und der TS 150 zerlegt

1. Gummistopfen

Beim Einsetzen darauf achten, daß dieser einwandfrei plan und dicht aufliegt - sonst entsteht hier 'Nebenluft'. Gehäuse und Deckel müssen absolut dicht sein, deshalb die Dichtkanten nicht beschädigen.

Bei der Filteranlage der TS 125 und TS 150 ist zu beachten daß die Lackablaufbohrung des Filterkastens durch einen Gummistopfen (1) verschlossen ist, sonst

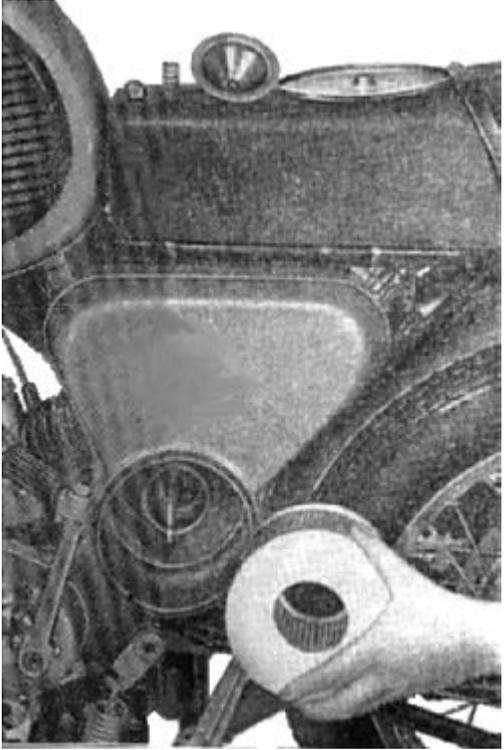


Bild 23. Filteranlage der TS 250 zerlegt

ergibt sich eine Abmagerung der Vergasereinstellung.

Richten Sie bitte beim Abspritzen den Wasserstrahl nicht auf die Oberkante der rechten Seitenverkleidung - ein nasser Filtereinsatz ist luftundurchlässig und damit unbrauchbar! Der Kraftstoffverbrauch steigt dadurch enorm an.

Der Gummistopfen (1) darf bei einer Reinigung der Anlage nicht entfernt werden, sonst bekommt hier der Motor ungefilterte Luft. Zusätzlich ergibt sich eine bedenkliche Abmagerung der Vergasereinstellung.

6.6. Kraftstoffhahn und dessen Filter

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Garantiert sauberes Benzin gibt's nur in der Apotheke! Deshalb hat der Kraftstoffhahn Ihrer TS gleich *zwei* Filter. Ein Siebfilter vor dem Einlauf (siehe Bild [6](#)), das zweite vor dem Auslauf, in der Filterkappe. Das untere Filter kann leicht gesäubert werden: Kappe abschrauben, Filter abschrauben, in Benzin auswaschen und wieder montieren.

Mit dem Einlauffilter geht das nicht so leicht, der Kraftstoff muß abgelassen und der Hahn ausgebaut werden. *Achtung!* - Die Überwurfmutter hat in der oberen Hälfte Rechts-, in der unteren Linksgewinde!

Das Filter abschrauben und auswaschen, Hahn auf Reserve stellen und vom Ablauf her kräftig durchblasen, evtl. nochmals durchspülen.

Beim Zusammenbau auf guten Zustand und Sitz der Dichtungen achten. Beide Schrauben des Halteringes gefühlvoll anziehen; der Griffhebel muß sich spielend leicht drehen lassen, andernfalls wird der Kraftstoffdurchfluß so reduziert, daß der Vergaser nicht einwandfrei arbeiten kann!

6.7. Elektrisches Leitungsnetz überwachen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Während der regelmäßigen Reinigung des Fahrzeugs werden alle Leitungen auf eventuelle Scheuerstellen überprüft. Ist die Isolierung beschädigt, so muß sie mit Isolierband umwickelt werden. Eine Rolle Isolierband ist - in einem Plastikbeutel verpackt - vorn im Scheinwerfergehäuse unterzubringen.

Alle Flachsteckanschlüsse werden auf Oxydation und festen Sitz überprüft.

Damit im Zusammenhang ist der Reglerwiderstand (2) zu kontrollieren. Wenn der Isolierlack dieser Spule verschmort ist, dann umgehend einen Elektrodienst aufsuchen, bevor die Lichtmaschine oder der Regler zerstört werden.

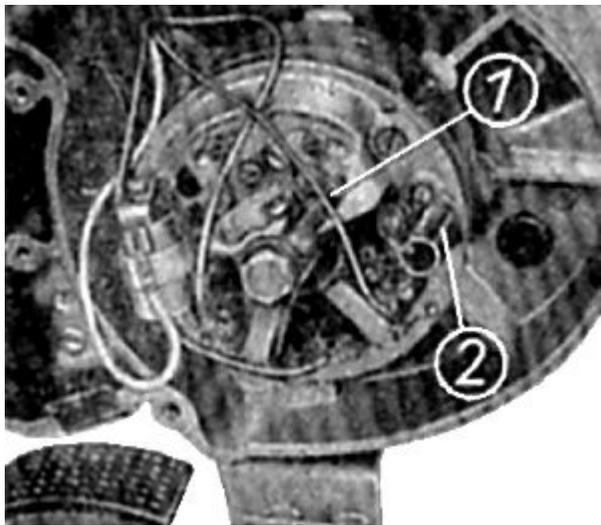


Bild 24. Lichtmaschine

1. Schmierfilz
2. Regel-(Vorschalt-)Widerstand

6.8. Lichtmaschine und Unterbrecher

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Lichtmaschine braucht wenig Pflege, nur der Schmierfilz (1) des Unterbrechers erhält alle 2000 bis 3000km 2...3 Tropfen Hypoid- oder B-2-Öl (Hypoidöl ist zähflüssiges Getriebeöl mit SAE 90!). Nur die höchste Stelle des Nockens darf den Schmierfilz leicht streifen, sonst wird das Schmiermittel herausgepumpt.

Die Unterbrecherkontakte werden alle 5000 km auf Abbrand untersucht. Kleine Brandstellen sind mit der Kontaktfeile zu beseitigen. Richtiger ist es, Amboß und Hammer auszubauen und mit einer Schmirgelfeile nachzuarbeiten. Kein Schmirgelpapier oder -leinen benutzen!

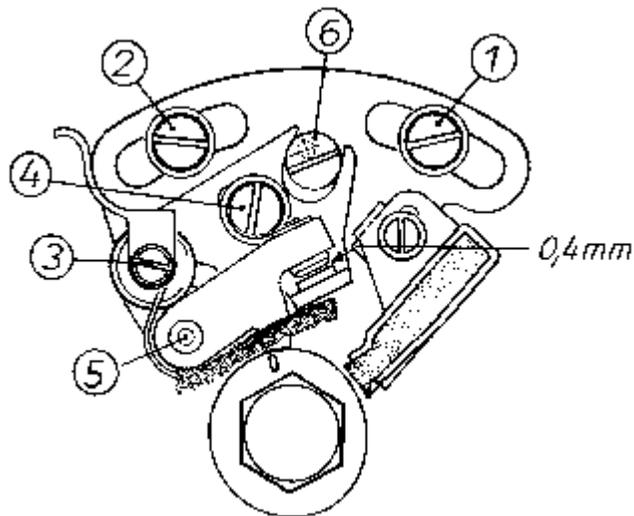


Bild 25. Kontrolle und Nachstellen des Unterbrecherabstandes

Stellen Sie größere Krater fest, dann beide Teile austauschen. Starkes 'Kontaktfeuer' deutet auf nicht plan aufliegende Kontakte (Kontaktwinkel nachbiegen) oder auf defekten Kondensator hin. Vielleicht hat dieser auch nur schlechten Masseschluß. Das starke Kontaktfeuer verursacht abnormalen Abbrand und schwächt den Zündfunken!

Zum Auswechseln des Unterbrechers dürfen die Schlitzschrauben (1) und (2) nicht gelockert werden, weil damit der Zündzeitpunkt verstellt wird.

Zuerst die Anschlußschraube (3) (Stromzuführung vom Kondensator) und dann die Schlitzschraube (4) herausdrehen - der Unterbrecher kann abgenommen und der Hammer vom Lagerbolzen (5) abgezogen werden.

Bei der Montage bekommt der Lagerbolzen einen Tropfen Öl, der Hammer muß sich spielend leicht drehen. Zum bequemen Einstellen dient die Exzentrerschraube (6). Der vorgeschriebene Kontaktabstand beträgt $0,3^{+0,1}$ mm (an der höchsten Nockenstellung). Die Fühllehre (Bordwerkzeug) darf beim Messen nicht klemmen, aber auch nicht klappern, sondern beide Kontakte sollen mit eben fühlbarem Widerstand streifen. Unterbrecherabstand und Zündzeitpunkt stehen in unmittelbarem Zusammenhang!

Genauere Zündeneinstellung ist, zusammen mit einwandfreier Funktion des Vergasers, die Voraussetzung für müheloses Starten und gute Leistung in allen Drehzahlbereichen. Deshalb überlassen Sie diese Arbeit einer Vertragswerkstatt. Dort steht die erforderliche Einstellehre (mit Meßuhr) und Prüflampe zur Verfügung.

Nach 10000 km sind die Lichtmaschine und der Regler von einer Elektro-Vertragswerkstatt zu überprüfen:

Verschleiß der Schleifkohlen, evtl. Kollektor säubern, Regler nachstellen usw.

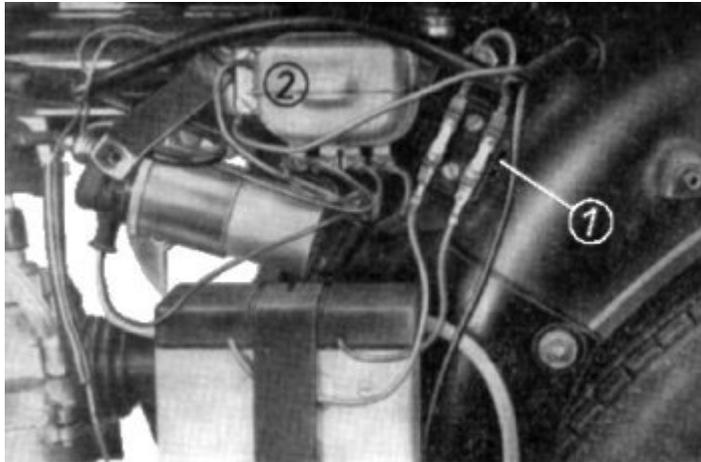


Bild 26. Batterie, Regler und Sicherungsdose der TS 125 und TS 150

6.9. Regler, Zündspule und Sicherungsdose

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Um Regler und Zündspule brauchen Sie sich nicht viel zu kümmern, nur alle 5000 km die Kabelstecker auf festen Sitz überprüfen.

An den Anschlußklemmen der Sicherungsdose sowie an den Kontaktstellen der beiden 15-A-Sicherungen kann sich nach längerem Betrieb Oxid bilden. Diese Stellen werden blank gemacht (auch die Kabelenden) und mit einem Hauch säurefreier Vaseline überzogen. Vielen Fahrern ist noch nicht bekannt, daß durch diese (und andere) schlechten Kontaktstellen Leitungsverluste von 50 % und mehr entstehen.

6.10. Batterie füllen und pflegen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Wenn Sie den Schlüssel ins Zündschloß stecken und die Ladekontrolle glimmt nur, das Horn gibt nur noch ein heiseres Krächzen von sich, dann ist die Batterie leer. Leer in zweifacher Hinsicht - kein Strom - keine Säure, die Platten stehen, wenigstens teilweise, trocken. Zwar kann das Fahrzeug auf Zündschloßstellung 5 im zweiten Gang angeschoben werden, für die Zukunft ist aber regelmäßige Batteriepflege besser als Optimismus!

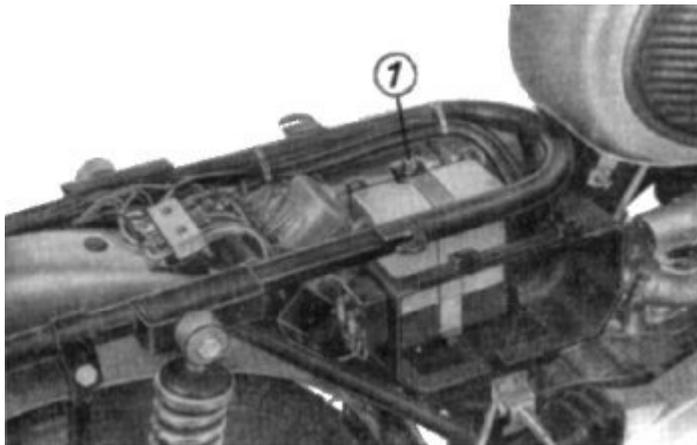


Bild 27. Batterie, Regler und Sicherungsdose der TS 250

1. Spannschraube der Batteriehalterung

Die neue Bleibatterie wird wie folgt behandelt:

Zellen mit Akkumulatorenschwefelsäure (Dichte = $1,28 \text{ g/cm}^3$, in den Tropen $1,24 \text{ g/cm}^3$) bis zur oberen Marke füllen - nicht darüber! Nach 2...3 Stunden mit 0,6 A laden.

Die Batterie ist geladen, wenn alle Zellen gleichmäßig gasen, die Ladespannung 7,5...7,8 V erreicht hat, während der nächsten drei aufeinanderfolgenden Stunden unverändert bleibt und die Säuredichte $1,28 \text{ g/cm}^3$ beträgt.

Der normale Ladestrom außerhalb des Fahrzeugs beträgt 1,2 A.

Nachfüllen der Zellen nur mit destilliertem Wasser. Säurespiegel immer innerhalb der Markierung halten. Das Gehäuse ist vor Kraftstoff und Schlagbeanspruchung zu schützen. Behandlungsvorschrift genauestens einhalten.

In den ersten Wochen der Betriebszeit ist zweimal an fremder Stromquelle nachzuladen, weil der neue Akku erst nach und nach auf die volle Speicherfähigkeit kommt. Bei Dauerbetrieb ist das später nicht notwendig. Regelmäßig nach 2000km den Säurestand überprüfen und durch Nachfüllen von destilliertem Wasser ergänzen. Die Batterieanschlüsse und Polverbindungen sind immer sauberzuhalten und mit säurefreier Vaseline (Polfett) zu fetten.

Alle 10000 km muß die Säuredichte in einer Batteriepflegestation überprüft und korrigiert werden.

6.11. Biluxlampe wechseln

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Zum Auswechseln der Biluxlampe wird die Klemmschraube an der Unteseite der verchromten Scheinwerferblende gelockert und die Blende samt Reflektor abgenommen. Durch Aushängen der Haltefeder wird der Lampensockel mit Biluxlampe frei. Damit die Lampe nicht seitenverkehrt eingesetzt werden kann, sind die Laschen des Lampensockels und die Aussparungen verschieden breit.

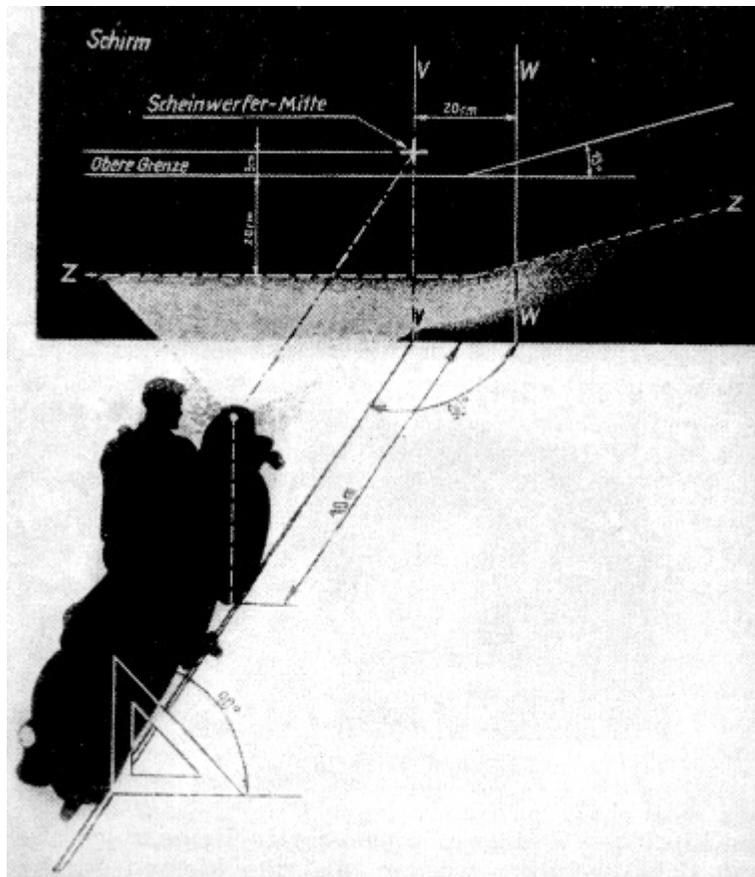


Bild 28. Einstellschema für das Abblendlicht

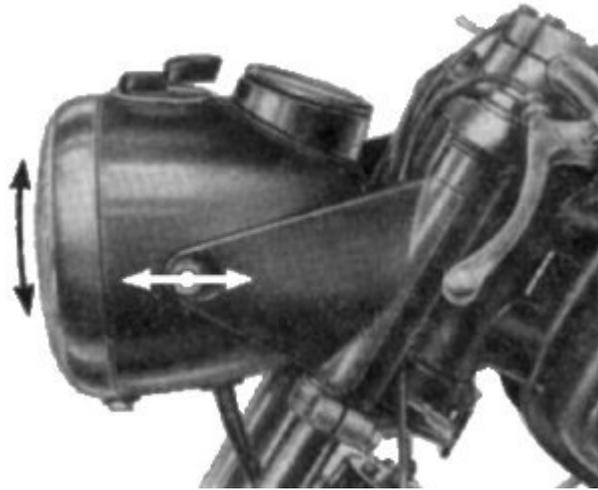


Bild 29. Scheinwerfer verstellen

6.12. Abblendlicht einstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Um nicht andere Verkehrsteilnehmer zu blenden, muß das Abblendlicht sorgfältig eingestellt werden.

Die MZ wird in 10 m Entfernung vor einer senkrechten Wand, rechtwinklig zu dieser, aufgestellt. Mit Spurlatte und 90°-Winkel wird entsprechend der Darstellung auf Bild [28](#) nachgeprüft. Das Fahrzeug ist mit dem Fahrer zu belasten, die hinteren Federbeine stehen auf 'weich'. Bei dieser Belastung muß die Hell-Dunkel-Grenze des Lichtfeldes 25 cm unter Scheinwerfermitte ('Z'-Linie) und der Knickpunkt zwischen 'V' und 'W' liegen.

Zur Gegenprobe werden die hinteren Federbeine auf 'hart' gestellt und das Fahrzeug zusätzlich mit dem Soziusfahrer belastet. Dabei darf die Hell-Dunkel-Grenze nicht über dem zulässigen oberen Wert liegen. Nachgestellt wird nach dem Lockern der auf Bild [28](#) gezeigten Schraube.

6.13. Äußerst wichtig: das Kerzengesicht!

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Zündkerze ist starken thermischen Beanspruchungen ausgesetzt. Zuerst bei der Verbrennung über 2000 °C, dann die kühlen Frischgase, zugleich der Verbrennungsdruck von über 30 at - und das alles in einer Minute bis zu 5000 mal und mehr!

Wir unterstützen die Kerze bei ihrer Arbeit, indem wenigstens alle 2000 km der Abstand zwischen Masse- und Mittelelektrode kontrolliert bzw. korrigiert wird.

Die Einstelllehre von 0,6 mm finden Sie im Bordwerkzeug. Wer es ganz einwandfrei machen möchte, zieht zwischen beiden Elektroden eine dünne Feile durch, damit die 'Überschlagstelle' metallisch blank wird. Wird jetzt noch auf 0,6 mm Abstand nachgebogen, ist diese Kerze annähernd neuwertig - denn Zunder und Oxid an den Elektroden wirken 'durchschlaghemmend'!

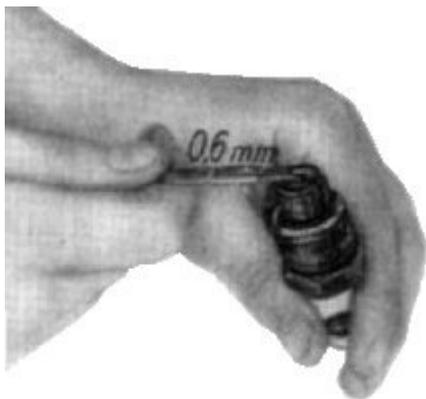


Bild 30. Elektrodenabstand prüfen

Am Zündkerzengesicht ist mit ziemlicher Sicherheit zu erkennen, ob der Motor einwandfrei arbeitet oder nicht. Entsprechend der Fahrweise kann das Kerzeninnere - der Kerzenstein - von weiß (Vollgasfahrt) bis sandfarbig (Bummel- oder Stadtfahrt) aussehen.

Hat der Kerzenstein Schmelzperlen, dann ist das ein Zeichen, daß die Vergasereinstellung zu 'mager' ist - die Teillastnadel muß eine Raste höher gehängt werden.

Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, daß andere Ursachen vorliegen, z. B. Siebfilter am Kraftstoffhahn verschmutzt oder Luftloch im Tankdeckel verstopft, falsche Zündeneinstellung usw. Auf alle Fälle muß schleunigst Abhilfe geschaffen werden, bevor ernste Schäden, z. B. Kolbenklemmer, entstehen. Ein zu dunkles Kerzengesicht bedeutet, daß der Motor zu viel Kraftstoff bekommt - die Teillastnadel muß eine Raste tiefer gehängt werden. Diese Erscheinung ist zwar nicht so gefährlich, wie eine zu knappe Einstellung, trotzdem muß korrigiert werden. Andernfalls ist nach kurzer Zeit der Schalldämpfer verstopft - die zugesicherte Motorleistung ist mit der zu reichlichen Einstellung ebenfalls nicht zu erreichen!

Sehen Sie sich die Kerze sehr genau an - am besten mit einer Lupe - damit nicht ein graublau gefärbter, durch dauernde Überhitzung zerglühter Kerzenstein irrtümlicherweise als zu dunkles Kerzenbild angesehen und die schon zu knappe Vergasereinstellung noch mehr abgemagert wird. Voraussetzung bei der Beurteilung des Kerzengesichtes ist, daß die vorgeschriebene Zündkerze 'Isolator' M 14 260 verwendet wird. Auf keinen Fall einen niedrigeren Wärmewert verwenden (auch nicht im Winter).

Nach Möglichkeit 'Isolator-Kerzen' verwenden, einige andere Fabrikate liegen trotz gleicher Kennziffer im Wärmewert wesentlich tiefer. Auf jeden Fall nach 10000 km eine neue Zündkerze, diese Ausgabe macht sich durch erhöhte Startfreudigkeit bezahlt.

Die Hauptaufgabe des *Kerzensteckers* ist die Übertragung des hochgespannten Zündstromes auf die Kerze. Zusätzlich schirmt der Keramikkörper hochfrequente Strahlungen der Kerze ab, die den Rundfunk- und Fernsehempfang empfindlich stören würden. Das Innere des Steckers wird bei einer Kontrolle der Zündkerze immer sauber ausgewischt (Feuchtigkeit und Öl), sonst springt dort sofort der Zündstrom über. Die drei Klemmfedern werden so nachgebogen, daß sie am Kerzensockel anliegen und Masseschluß haben. Die Kontaktstellen am Kerzenstecker werden ebenfalls blank gemacht, für das Innere des Steckers nehmen Sie ein Holzstäbchen.

6.14. Kettenschmierung, Durchhang überprüfen, Kette wechseln

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Kette ist bezug auf Wartung - durch die staubdichten Kettenschutzschläuche - ziemlich anspruchslos. Damit die Kette reibungslos im Führungsprofil gleitet (und der Schutzschlauch nicht durchgescheuert wird), erhält sie nach jeweils 1000 km - nach Zurückschieben des Kettenschlauches an der hinteren Kettenabdeckung - durch diesen Spalt etwa 20...30 Tropfen Getriebeöl GL 60. Dabei ist das Hinterrad langsam durchzudrehen.

Nach Abnehmen des Lichtmaschinendeckels kann auch mit Wälzlagerfett 'Ceritol' geschmiert werden.

Der Kettendurchhang wird regelmäßig alle 2500 km überprüft. Zuviel oder zuwenig Durchhang bringen erhöhten Verschleiß, nicht nur der Kette, sondern auch der Lager. Der richtige Kettendurchhang ist bei der TS 250 gewährleistet, wenn sich der obere Kettenschutzschlauch einschließlich Kette mit zwei Fingern gerade noch bis auf das Querrohr der Hinterradschwinge niederdrücken lässt. Dabei muß das Hinterrad voll ausgefedert sein.

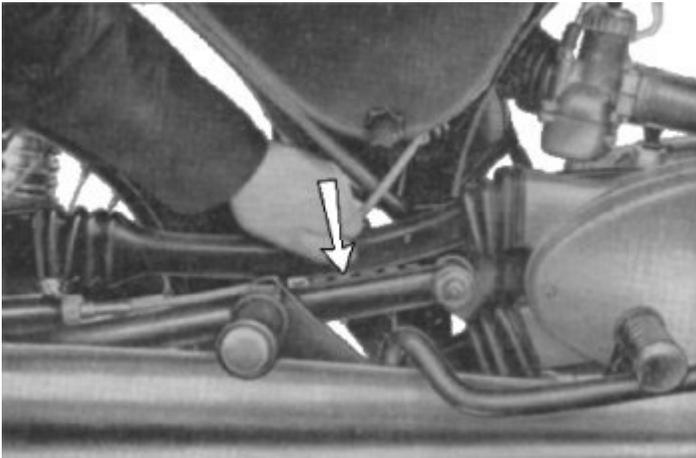


Bild 31. Kettendurchhang prüfen

Zum Nachstellen der Kette sind die Steckachse und die Mutter am Flanschbolzen je eine Umdrehung zu lockern. Durch gleichmäßiges Verdrehen der Stell- und Kontermuttern an beiden Kettenspannern wird der richtige Durchhang hergestellt. Nachdem alles wieder festgezogen ist, den Durchhang nochmals überprüfen und auf richtiges Spurendeckeln der Laufräder achten. Jedes Motorrad hat die unangenehme Eigenschaft, bei Schiefstand des Hinterrades sofort durch schlechte Straßenlage zu reagieren!

Nach etwa 10000 km ist die Kette unbedingt auf Verschleiß zu überprüfen. Besonders das Schloß besehen wir uns gründlich. Die Bolzen dürfen in der Lasche nicht locker sein.

Sitzt die Verschlußfeder lose in den Nuten der Bolzen, dann unbedingt ein neues Kettenschloß verwenden. Die verschiedenen Kettenfabrikate haben unterschiedliche Bolzendurchmesser; nur ein genau passendes Schloß verwenden.

Abnehmen können Sie die Kette nach Entfernen des Lichtmaschinendeckels. Die Verschlußfeder des Kettenschlosses wird mit der Kombizange nach

vorn abgedrückt (nicht verbiegen!) und ein Ende der Kette vom Schloß abgezogen. Eine alte, aber saubere Kette wird vorschriftsmäßig angehängt - also auch die Verschlüßfeder darauf - und die Originalkette herausgezogen.

Zum Überprüfen wird die Kette gründlich in Waschbenzin gesäubert. Sind die einzelnen Bolzen schon stark eingelaufen, so daß die Kette, wenn wir sie mit beiden Händen waagrecht (hochkant) vorhalten, krumm wie ein 'Türkensäbel' ist, lohnt das Auflegen nicht mehr. In kurzer Zeit bekommen dann die Kettenräder 'Haifischzähne'. Eine neue Kette ist billiger als das, was bei einem eventuellen Kettenriß zerstört wird!

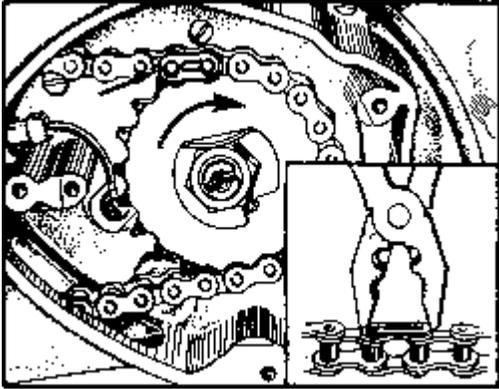


Bild 32. Verschlüßfeder am Kettenschloß aufschieben

Meinen Sie, daß die Kette noch einige tausende Kilometer hält, dann ist sie in erhitztes Kettenfett (ersatzweise Wälzlagerfett 'Ceritol') zu legen.

Beim Auflegen wird die gereinigte und gefettete (geölte) Kette wieder an die alte Kette angehängt und durchgezogen. Auf den richtigen Sitz der Verschlüßfeder ist besonders zu achten. Es muß

1. die Feder richtig in die Nuten einrasten und festsitzen,
2. die offene Seite der Flachfeder entgegen der Drehrichtung liegen, damit sie beim Fahren nicht abgestreift wird.

Sehen Sie lieber zweimal hin, um vollkommen sicher zu sein!

6.15. Laufräder fluchten

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Jedes Motorrad reagiert stark auf Nicht-Fluchten der Laufräder. Steht das Hinterrad schief, so kommt auch die TS ins Schwimmen. Bei schmieriger Straße kann daraus eine 'Bauchlandung' werden.

Erhöhter Reifenverschleiß ist eine weitere Folge.

Also nach dem Kettennachstellen oder Reifenflicken stets den Rücken krumm machen und zwischen den Beinen hindurch, am Hinterreifen vorbei, den Vorderreifen anvisieren. Wer es dann noch genauer machen will, nimmt zu Hause eine Meßlatte.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Vorderreifen schmaler ist!

6.16. Bremsen nachstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Jedes Fahrzeug ist nur so gut, wie seine Bremsen sind. Nun - auf die Bremsen Ihrer TS können Sie sich verlassen! Voraussetzung ist aber, daß die Bremsen auch richtig eingestellt sind.

Die Vorderradbremse erhält so viel Spiel, daß die Bremsbacken erst anliegen, wenn das Ende des Handhebels am Lenker noch etwa 40 mm vom Drehgriff (Bild [15](#)) absteht. Nachgestellt wird oben am Handhebel durch Verdrehen der Rändelschraube.

Der Hebel selbst wird nach dem Lockern der Klemmschraube so verdreht, daß in Verlängerung der ausgestreckten Arme die gestreckte Hand (ohne nach oben abzuwinkeln!) bequem auf dem Handhebel liegt.

(In gleicher Weise wird natürlich auch der Kupplungshandhebel verstellt.)

Nur so kann eine größere Entfernung ermüdungsfrei bewältigt oder bei unerwartet auftauchenden Hindernissen schnell reagiert werden!

Der Fußbremshebel wird so eingestellt, daß die Fußspitze immer auf dem Bremspedal liegen kann - gewissermaßen in 'Lauerstellung'!

Alle 2500 km bzw zweimal im Jahr, werden beide Bremsen gründlich gesäubert, der Abrieb entfernt, die Anschrägung der Bremsbeläge an der anlaufenden Seite nachgefeilt und die Drehbolzen sowie die Bremsschlüssel mit zähflüssigem Fett (Heißlagerfett) geschmiert.

Bitte vor dem Ausbau die Bremsbacken markieren, damit sie wieder dorthin kommen, wo sie ursprünglich saßen und sich angepaßt haben.

6.17. Federbeine und Teleskopgabel

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Bei den Federbeinen muß sich die Wartung auf das Sauberhalten beschränken. Kolben- und Bodenventil werden in Spezialprüfgeräten auf den erforderlichen Dämpfungswert eingestellt. Unkontrollierbares Nachstellen von Hand bringt kaum Erfolg.

Wenden Sie sich bitte an Ihren MZ-Dienst, dieser wird Ihnen die Anschrift des Federbein-Instandsetzungsbetriebes bzw. dessen Annahmestellen mitteilen.

Die ölgedämpfte Telegabel mit progressiver Federung ist im wesentlichen wartungsfrei. In die hartverchromten Führungsrohre ist je Gabelholm 220 cm³ Stoßdämpferöl eingefüllt. Dazu sowie zur Ölstandskontrolle sind die Verschlußschrauben herauszudrehen.

Bei sichtbarem Ölverlust ist der Ölstand zu überprüfen.

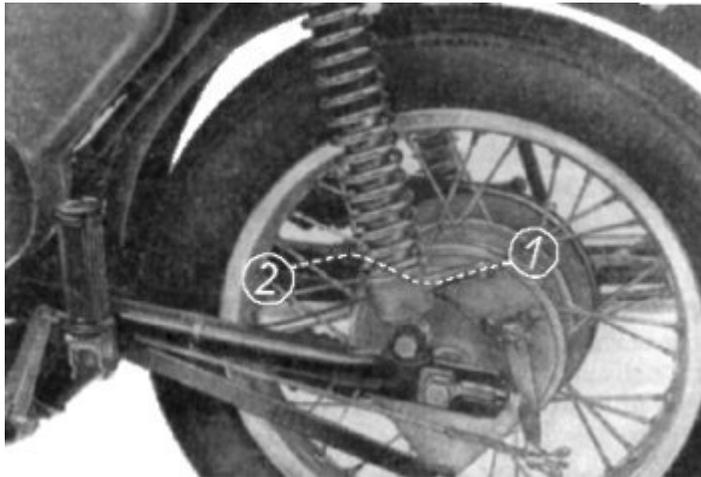


Bild 33. Federbeinverstellung

1. weich
2. hart

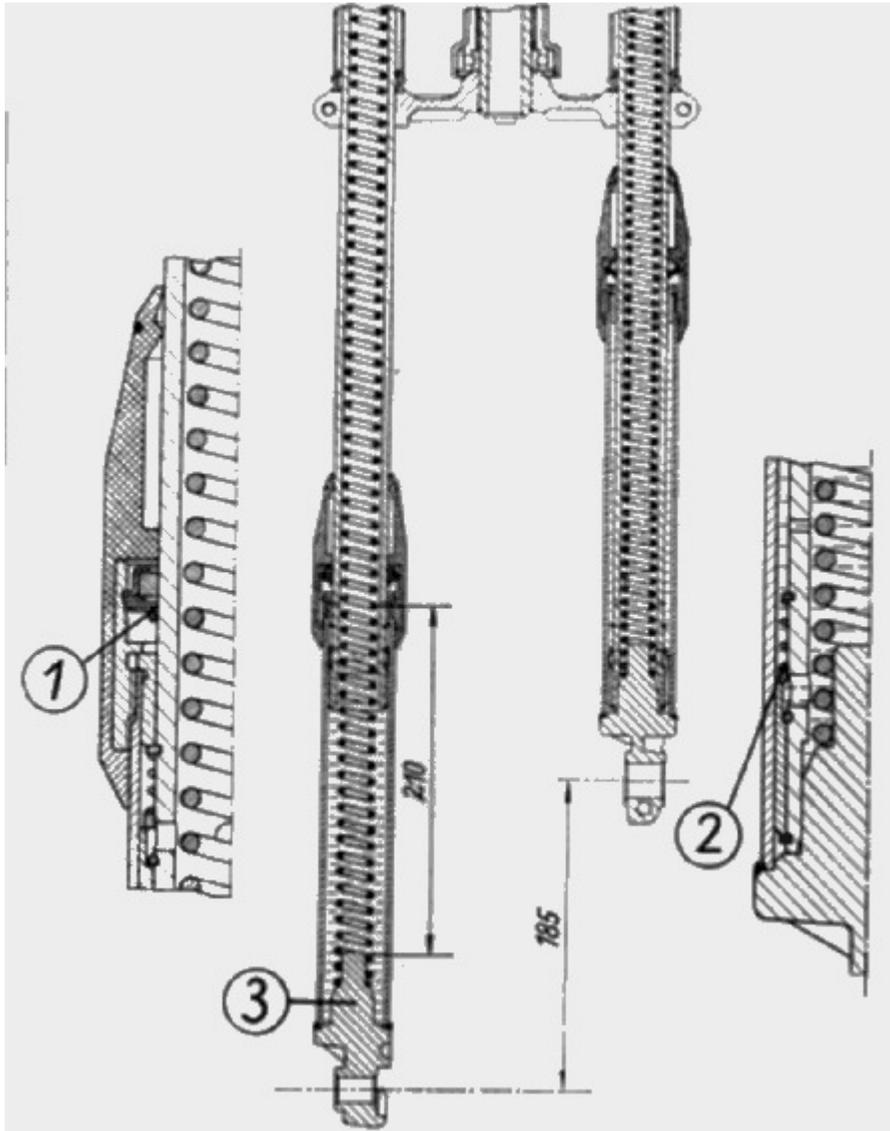


Bild 34. Teleskopgabel im Schnitt

1. Dichtring
2. Rückschlagventil
3. Hydraulischer Anschlagkonus

Kontrolliert wird durch das Einführen eines selbstgefertigten Meßstabes. Eine Kerbe in 210 mm Höhe (vom unterem Ende) stellt den richtigen Ölstand dar. Die Gabel muß dabei voll ausgefedert sein, bei 2 Stunden Standzeit, damit alles Öl nach unten abläuft.

Bitte beachten: Die Verschlußschrauben sind in jedem Fall mit einem elastischen Dichtmittel einzuschrauben.

Zum Zerlegen der Gabelholme sind Spezialwerkzeuge erforderlich. Um funktionswichtige Teile nicht zu beschädigen kann der Austausch von Dichtringen o.ä. nur in MZ-Vertragswerkstätten erfolgen.

6.18. Bremslichtkontakt nachstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Wurde die Einstellung der Hinterradbremse verändert, so muß auch der Bremslichtkontakt nachgestellt werden.

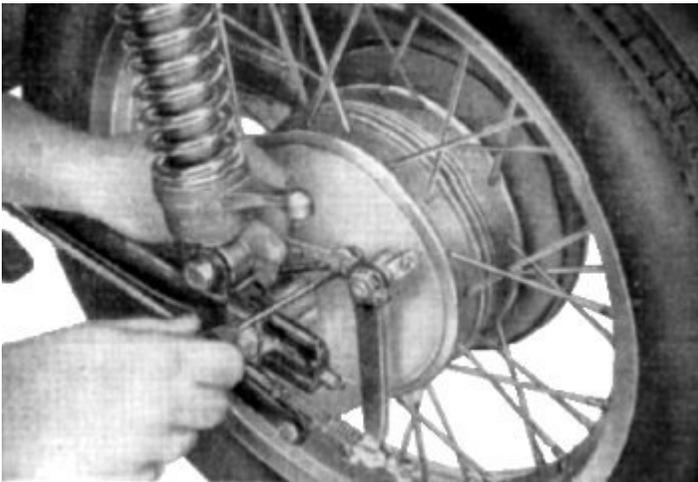


Bild 36. Bremslichtkontakt nachstellen

Die Gummitülle mit Kabelstecker wird abgezogen und mit dem Maulschlüssel die Kontermutter gelockert. Ein Helfer drückt den Fußbremshebel so weit nieder, bis beim Durchdrehen des Hinterrades die Bremsbacken eben zu schleifen beginnen.

In dieser Stellung wird der Hebel festgehalten, und Sie verdrehen die Schlitzschraube, bis das Bremslicht aufleuchtet (Zündung einschalten!). Die Kontermutter gefühlvoll anziehen, damit die Isolierbuchse nicht beschädigt wird.

6.19. Der richtige Reifenluftdruck

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Wenn Sie Ihren Reifen ein langes Leben wünschen, dann halten Sie sich bitte genau an unsere Angaben über den Reifenluftdruck:

TS 125 / TS 150

vorn, mit und ohne Sozius	1,5 at Überdruck
hinten, Solofahrt	1,9 at Überdruck
hinten, mit Sozius	2,1 at Überdruck.

TS 250

vorn, mit und ohne Sozius	1,5 at Überdruck
hinten, Solofahrt	1,9 at Überdruck
hinten, mit Sozius	2,1 at Überdruck.

Wir sagten schon weiter vorn, die Schuhspitze ist kein Meßinstrument. Kaufen Sie sich einen Luftdruckprüfer, damit wirklich nichts schiefgeht. Der richtige Reifenluftdruck ist nicht nur für die Lebensdauer wichtig, sondern auch die gute Straßenlage hängt davon ab; schon 0,2 at Überdruck mehr oder weniger machen sich bemerkbar. Geprüft wird vor der Fahrt, denn während der Fahrt erhöht sich der Druck im erwärmten Reifen, bedingt durch

forsche Fahrweise oder Belastung. Berücksichtigen Sie das bei einer Pause unterwegs und lassen Sie keinesfalls Luft ab!

Starke Sonnenbestrahlung, Benzin und Öl lassen die Reifen vorzeitig altern. - Bitte beachten!

Läßt einmal ohne erkennbaren Grund der Luftdruck nach, dann zuerst den *Ventileinsatz* überprüfen: Ventilkappe abschrauben, Finger anfeuchten und damit das Ventil betupfen. Entstehen Blasen, so wird mit der Oberseite der Ventilkappe der Ventileinsatz nachgezogen oder, wenn das nicht hilft, der Ventileinsatz ausgewechselt. Deshalb - ins Flickkästchen auch zwei Reserveeinsätze.

6.20. Reifenmontage

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Ist es aber tatsächlich ein 'Plattfuß', dann ist das nicht so schlimm. Durch die Steckachsen ist der Radausbau kinderleicht.

Vorderrad

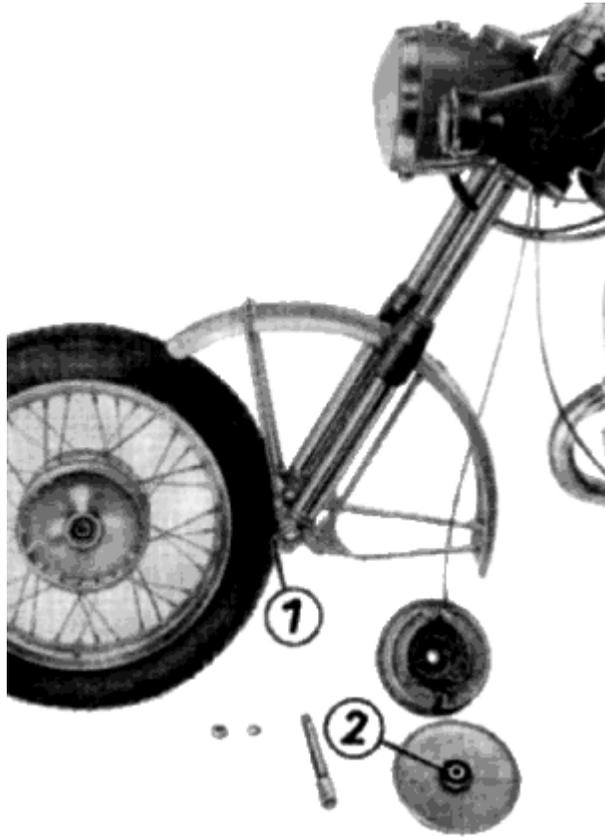


Bild 37. Vorderrad ausbauen

1. Klemmschraube
2. Dichtring

Mutter der Steckachse lösen und Achse herausziehen (8-mm-Dorn, Bordwerkzeug!). Achse und Mutter immer auf die Werkzeugtasche legen, damit es 'Steck'-Achsen bleiben.

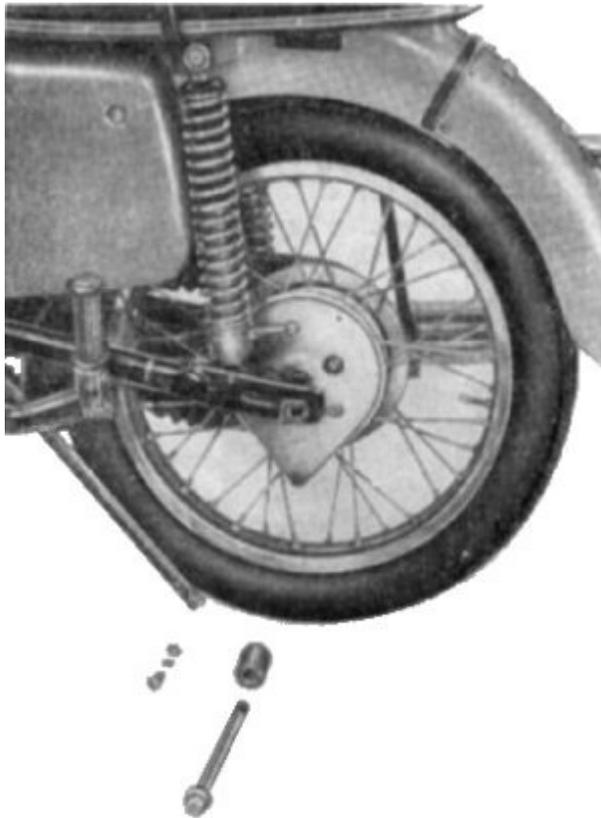


Bild 38. Hinterrad der TS 125/TS 150, vom Antrieb abgezogen

Mit Straßenschmutz montiert, geht es das nächste Mal nur mit dem Hammer!. Das Rad fällt nach vorn heraus, den Bremsdeckel am Seilzug über die Vorderschwinge hängen. Beim Einbau zuerst die Achsmutter und dann die Klemmschraube anziehen.

Hinterrad TS 125 und TS 150

Stecker des Bremslichtkabels abziehen, Steckachse und Bremsgegenhalterschraube herausdrehen und zusammen mit Distanzstück auf Werkzeugtasche ablegen. Bremsdeckel so verdrehen, daß Seilzug und Stell-

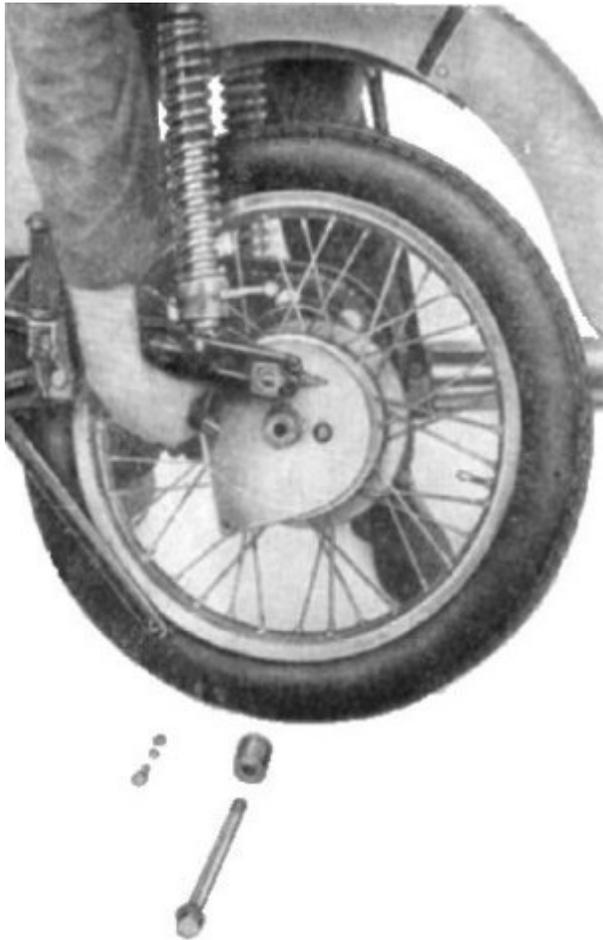


Bild 39. Hinterrad der TS 125/TS 150 herausnehmen

schraube nach oben zeigen. Hinterrad nach links ziehen, damit die Mitnehmer vom Dämpfungsgummi frei kommen. Jetzt das Fahrzeug etwas nach rechts kippen (mit dem Körper gegenhalten!), den Bremsdeckel herausnehmen und auf Soziusfußraste oder Schwinge ablegen. Ohne das Kotflügelende abzunehmen, kann jetzt das Hinterrad nach links hinten herausgezogen werden.

Hinterrad TS 250

Den Stecker des Bremslichtkabels abziehen, die Flügelmutter mit Druckfeder vom Bremsgestängel lösen, die Steckachse und die

Bremsgegenhalterschraube herausdrehen und zusammen mit Distanzstück auf Werkzeugtasche ablegen. Nun wird das Hinterrad von Antrieb abgezogen. Bremsdeckel so verdrehen, daß Seilzug und Stellschraube nach oben zeigen.

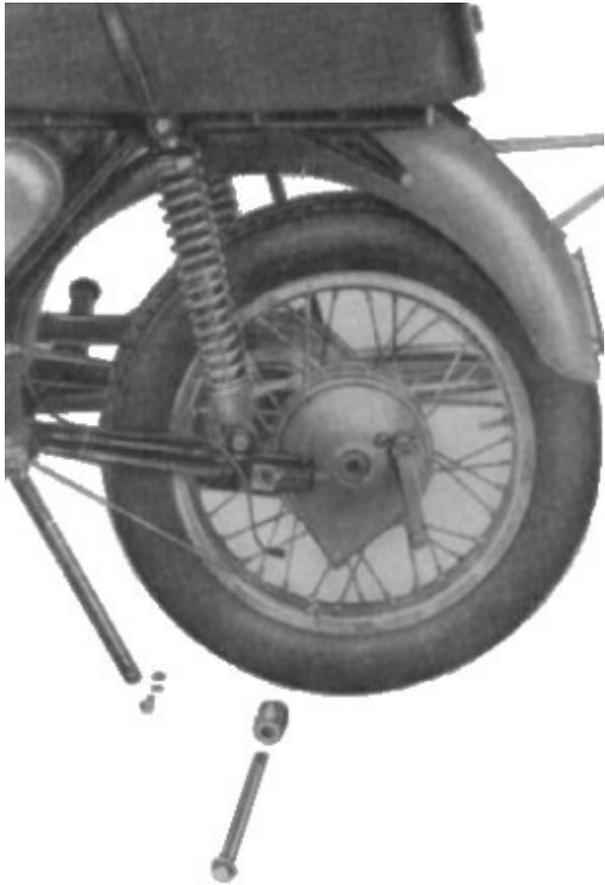


Bild 40. Hinterrad der TS 250, vom Antrieb abgezogen

Hinterrad nach links ziehen, damit die Mitnehmer vom Dämpfungsgummi frei kommen. Jetzt das Fahrzeug etwas nach rechts kippen (mit dem Körper gegenhalten!), den Bremsdeckel herausnehmen und auf Soziusfußraste oder Schwinge ablegen. Ohne das Kotflügelende abzunehmen, kann jetzt das Hinterrad nach links hinten herausgezogen werden.

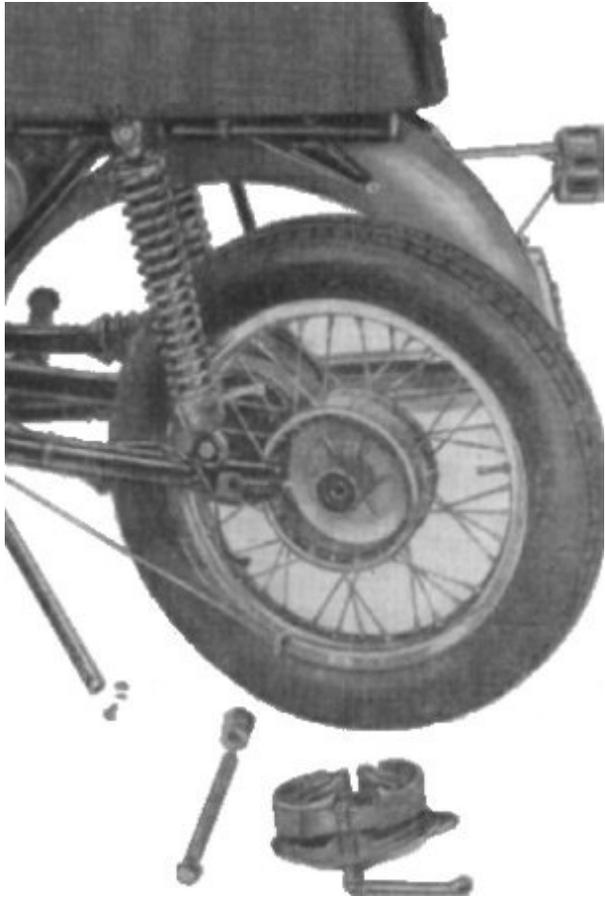


Bild 41. Hinterrad der TS 250 herausnehmen

Der Einbau geht in umgekehrter Reihenfolge vor sich. Auf das Einführen der drei Mitnehmerbolzen in die entsprechenden Bohrungen des Dämpfungsgummis ist besonders zu achten.

Gehen sie dem Reifen mit 'Köpfchen' zu Leibe, so ist das *Schlauchauswechseln* auch kein Problem. Zuerst wird die Ventilmutter abgedreht und der Ventileinsatz herausgeschraubt.

Zur Montage wird das Rad auf den Boden gelegt (Lappen unterlegen!) und der Reifen rundherum von der Felge abgedrückt.

Bitte als Regel merken:

Den Reifen am Ventil zuerst raus und zuletzt rein!

Mit den beiden Fußspitzen gegenüber dem Ventil den Reifen in das Tiefbett drücken, damit die Wulst ins Tiefbett kommt, rechts und links vom Ventil kann nun mit den Montierhebeln die Reifenwulst über den Felgenrand herausgehoben werden.

Nachdem der Schlauch herausgenommen ist, wird der Reifen innen abgeführt, um die Ursache für die Panne festzustellen und zu entfernen.

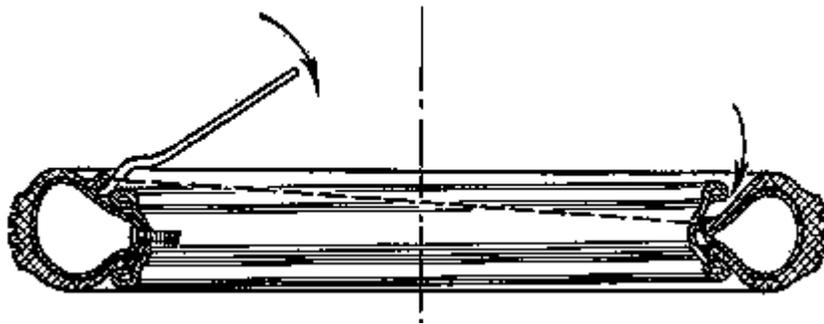


Bild 42. Reifenmontage

Den Ersatzschlauch pumpen wir ganz wenig auf, damit er sich im Reifen nicht in Falten legt. Die Innenseite des Reifens wird mit Talkum bestrichen, und nun beginnt in umgekehrter Reihenfolge die Montage. Aber bitte nicht 'rohe Kräfte sinnlos walten' lassen, denn wenn die Reifenwulst richtig im Tiefbett sitzt - ohne daß der Schlauch darunter eingeklemmt ist -, dann geht das ohne besondere Kraftanstrengung.

Am halb aufgepumpten Reifen vergewissern Sie sich noch, ob die Kontrolllinie des Reifens gleichmäßig weit vom Felgenrand absteht, damit dieser einwandfrei rundläuft (Straßenlage!).

Steht kein Reserveschlauch zur Verfügung, dann bedienen Sie sich des Flickkästchens im Bordwerkzeug.

6.21. Vorderrad auswuchten

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Das Vorderrad der TS 250 wird serienmäßig ausgewuchtet. Bei Reifenschaden muß der Reifen wieder in der gleichen Lage zur Felge zur Felge montiert werden, d.h. **roter Punkt am Ventil**.

Die Unwucht kann sich durch ungleichmäßigen Verschleiß nach längerer Laufzeit verändern, deshalb ist nach etwa 10000 km neu auszuwuchten.

Bei der Montage eines neuen Reifens muß ebenfalls neu ausgewuchtet werden.

Das Auswuchten erfolgt durch das Auspendeln des Rades auf der Radachse und dem Anbringen von Gegengewichten (in Form von Blei und Kupferdraht) an den Speichennippeln an der Stelle des Rades, die beim Auspendeln oben bleibt.

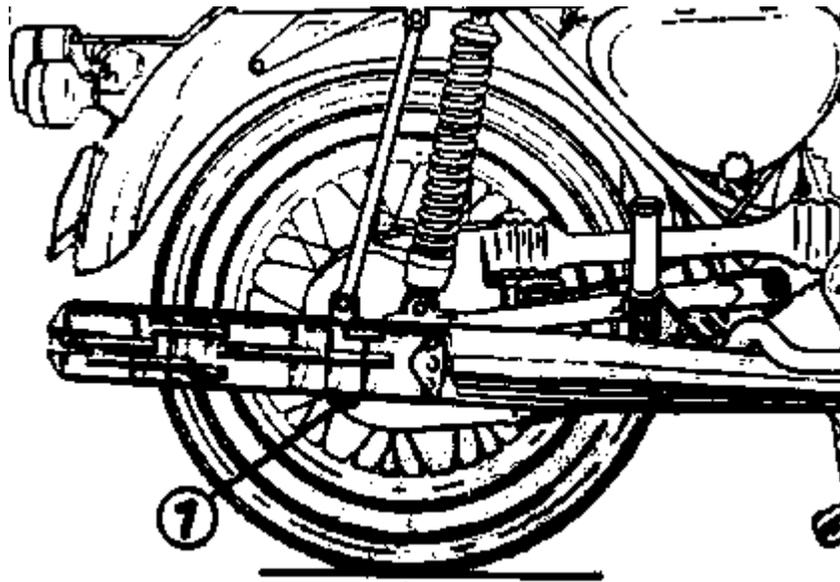


Bild 43. Schalldämpfer der TS 250 im Schnitt

1. Schweißnaht unter der Halteschelle

7. MZ-Kosmetik

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Zur schönen Frau gehört das 'Make up' - genauso liebevoll wie Ihre Gattin oder Braut im Schönheitssalon behandelt wird, will auch Ihre TS behandelt werden, um lange schön zu bleiben!

Ist sie einmal staubig geworden, dann wird der Staub nicht trocken abgewischt, sondern vorher mit Poliermittel eingesprüht. Zum Putzen werden nur weiche Lappen benutzt. Verkrusteter Schmutz wird zuerst mit Wasser aus einer Kanne oder einem Schlauch aufgeweicht, dann nachspülen und nur weiche Bürsten benutzen.

Den Wasserstrahl nicht zu kräftig, auch das schadet dem Lack. Und nicht direkt auf die Fugen an den Seitenverkleidungen, Bremsnaben usw. spritzen. Benutzen Sie aber Eimer und Schwamm, dann muß der Schwamm immer wieder gründlich gespült werden, damit der Lack nicht durch Staubkörnchen zerkratzt wird.

Nach dem Waschen wird sofort geputzt, damit keine Wasserflecken entstehen. Die bekommt man schwer wieder weg. Die restlos trockenen Lackteile werden mit einem möglichst silikonölarmer Poliermittel (Auto-Schnellwäsche) eingesprüht und nachpoliert.

Ist der Motor stark verschmutzt, so wird er mit Waschbenzin gereinigt. Aber Vorsicht, nichts auf den Lack kommen lassen, das gibt blinde Stellen. Denken Sie auch beim Tanken daran! Sollte das Ihr Tankwart noch nicht wissen, so bringen Sie ihm das bitte bei!

Fahrer- und Soziussitz bzw. Sitzbank dürfen nicht mit Benzin gereinigt werden. Dadurch würde die Konservierungsschicht zerstört. Die Sitze färben dann ab!

Nehmen Sie dieselbe Seifenlösung wie Mutti für ihre 'Nahtlosen', damit geht's sogar noch besser. Auch den 'Fliegenfriedhof' am Scheinwerferglas können Sie damit beseitigen. Steht die TS nun wieder in strahlender Schönheit vor Ihnen, dann geben Sie sich damit noch nicht zufrieden.

Probieren Sie, ob das Licht auf allen Schalterstellungen brennt. Vielleicht haben Sie beim Putzen ein lockeres Kabel abgerissen. Auch der Motor wird einmal angetreten, ihm kann ein Wasserstrahl in die 'falsche Kehle' geraten sein! Durch eine kurze Probefahrt mit leicht angezogenen Bremsen wird eventuell in die Bremstrommel eingedrungenes Wasser beseitigt.

8. 'Einmotten'

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Müssen oder wollen Sie Ihr Fahrzeug längere Zeit außer Betrieb setzen, so machen Sie bitte folgendes:

1. Das Fahrzeug gründlich säubern. Unterseite und die Kotflügel innen vom Tankwart mit der Sprühpistole behandeln lassen. Luftfilter und Ansauggeräuschkämpfer nicht vergessen, ebenfalls gründlich säubern.
2. Alles abschmieren ([Schmierplan](#), Bilder [44](#) bis [47](#)).
3. Batterie ausbauen und beim Elektrodienst in Pflege geben.
4. Das ganze Fahrzeug gründlich mit 'Auto-Schnellwäsche' einsprühen.
5. Aufgebockt in einem trockenen Raum unterbringen. Die Räder dürfen nicht den Boden berühren. Reifenluftdruck auf etwa 0,5 at Überdruck ermäßigen. Mit Plane oder faltgarage abdecken.

9. Eine Panne - was nun?

9.1. Zuerst: das Kerzengesicht!

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Beibt Ihre TS einmal ohne ersichtlichen Grund stehen oder springt nicht an, dann zuerst die Zündkerze überprüfen, ob die Panne eventuell durch Kraftstoffmangel oder Kraftstoffüberschuß verursacht wurde.

Es muß mit einer gewissen Systematik vorgegangen werden - deshalb anschließend den Kraftstoffschlauch am Vergaser abziehen und durch kurzzeitiges Öffnen des Kraftstoffhahnes feststellen, ob genügend oder überhaupt Kraftstoff zuläuft. Es soll schon vorgekommen sein, daß der halbe Motor zerlegt

wurde, in Wirklichkeit war das Tanken vergessen worden!

9.2. Motor springt nicht an (Zündung ist eingeschaltet)

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Startvergaserhebel gezogen, der kalte Motor springt aber nicht an:

- a. Kraftstoffhahn geschlossen bzw. nicht auf 'Reserve' geschaltet,
- b. Filter am Kraftstoffhahn verschmutzt,
- c. Kraftstoffzuleitung verstopft,
- d. Startdüse verstopft oder Drehgriff nicht auf Leerlaufstellung,
- e. Kerzenstecker ab oder Widerstand im Entstörstecker defekt.

Die Zündung ist eingeschaltet, aber die rote Kontrollampe leuchtet nicht auf:

- a. Batterie leer (auf Schalterstellung 5 im 2. Gang anschieben),
- b. Batteriekabel abgerissen,
- c. Sicherung durchgebrannt,
- d. Zündschloß defekt oder Zündschlüssel zu kurz.

Rote Kontrollampe leuchtet auf, der Vergaser ist sauber, der Motor tut es aber trotzdem nicht:

- a. Kerze verölt ('Bummelfahrt' oder zu fette Mischung),
- b. Kerze naß (Schwimmerventil undicht).

Zu a): Kerze mit Metallkörper an eine blanke Stelle des Motors legen (aber nicht ausgerechnet an den Vergaser!), die Zündung einschalten und durchtreten. An den Elektroden muß ein kräftiger Funke überspringen. Wenn nicht, dann Reservekerze rein, die gehört in den Werkzeugbehälter!

Zu b): Kraftstoffhahn schließen, Drehgriff voll auf und dabei Motor mehrmals durchtreten. Gesäuberte Zündkerze wieder einschrauben und antreten. Der Kraftstoffhahn wird erst dann geöffnet, wenn der Motor wieder rundläuft.

9.3. Rote Kontrollampe geht bei höherer Drehzahl nicht aus

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- a. Regler oder Lichtmaschine defekt,
- b. Scheuerstelle im Leitungsnetz (Isolierband);
- c. Kohlebürsten hängen (abwischen, eventuell Spiralfeder längen).

9.4. Motor läuft unrund

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- a. Startvergaserhebel bei warmem Motor noch gezogen,
- b. Luftfilter stark verschmutzt,

- c. Schwimmerventil undicht (ausgeschlagen oder Fremdkörper), Schwimmer verbogen,
- d. Haupt- oder Nadeldüse locker,
- e. Schwimmer ist leck und läuft voll,
- f. Kondensator schlägt durch (Kontaktfeuer).

9.5. Motor 'nimmt kein Gas an'

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- a. Hauptdüse verschmutzt,
- b. Nebenluft am Ansauggeräuschkämpfer oder Ansaugstutzen,
- c. Luftfilter fehlt,
- d. Düsennadelhalter gebrochen, Düsennadel sitzt vor der Hauptdüse,
- e. Kerze schlägt am Isolator durch,
- f. Luftloch im Verschlußdeckel des Kraftstoffbehälters verstopft.

9.6. Kraftstoffverbrauch zu hoch

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Bevor Sie jemanden mit Ihrem vermeintlichen 'hohen Verbrauch' den Nerv töten, machen Sie erst eine Fahrt zum Vergasereinstelldienst, dort kann ein einwandfreier Wert ermittelt werden.

Vielleicht haben Sie auch gerade einmal einen etwas von der Norm abweichenden Kraftstoff getankt, und mit der nächsten Tankfüllung geht es schon wieder normal!

Denken Sie auch beim Fahren an die Verbrauchskurve (Bild [3](#)): Zwischen 70 und 80km/h kommen Sie mit 3 l aus, bei dauerndem Vollgas laufen aber 5,0 ... 5,5 l durch! Auch das ist normal, denn: *schnell fahren kostet Kraftstoff und damit Geld!* Das ist nicht nur bei MZ so, sondern bei allen anderen

auch.

Ist nun Ihre MZ besonders durstig, obgleich das Fahrzeug mechanisch in Ordnung ist, so überprüfen Sie bitte folgendes:

- a. Hauptdüse oder Nadeldüse locker,
- b. Trockenluftfilter überaltert oder naß,
- c. Schwimbernadelsitz eingeschlagen (über 50000 km),
- d. Dichtung am Startkolben defekt.

Können Sie nichts feststellen, dann fahren Sie zum Vergasereinstelldienst. Das richtige Vergasereinstellen ist, nebenbei bemerkt, eine kleine Wissenschaft für sich!

9.7. Batterie hält keinen Strom

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- a. Elektrolytdichte stimmt nicht,
- b. Elektrolytstand zu niedrig,
- c. Platten beschädigt,
- d. Anschlußkabel locker oder oxydiert,
- e. Reglereinstellung stimmt nicht,
- f. Lichtmaschine ladet zu wenig.

9.8. Glühlampen brennen nicht

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- a. Lampe oder Sockel oxydiert,

- b. Kontaktfeder oxydiert oder liegt nicht an,
- c. Zuleitung abgefallen oder locker.

Sonderzubehör

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Zum nachträglichen Anbau kann folgendes Sonderzubehör über unsere MZ-Vertragswerkstätten vom MZ-Ersatzteilvertrieb Gornau bezogen werden:

1. *Seitenständer* (Abstellstütze)
Zum bequemen Abstellen - ohne das Fahrzeug aufzubooken.
2. *Taschenträger*
Ist für die Aufnahme leichten Handgepäcks geeignet - schwere Koffer beeinträchtigen die Lenkstabilität!
3. *Seitengepäckträger*
Wird seitlich vom Hinterrad angebracht. Einseitig oder auch beiderseitig - zur Aufnahme größeren Handgepäcks geeignet.
4. *Beinschutzbleche*
Bieten vorzüglichen Schmutzschutz für Fahrer und Sozia.
5. *Handschaltung*
Mit diesem Zusatzgerät können auch Gehbehinderte (Prothesenträger) ein MZ-Motorrad bedienen.

Ersatzteilbeschaffung

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Brauchen Sie für Ihre TS einmal ein Ersatzteil, so wenden Sie sich bitte an den nächsten MZ-Dienst oder an eine MZ-Spezialverkaufsstelle. Wir können Sie nicht direkt beliefern!

Für unsere Auslandskunden ist bei Ersatzteilbeschaffung und Garantiereklamation nur der Importeur des betreffenden Landes zuständig.

Kundendienst

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Unsere MZ-Dienste sind verpflichtet, Sie in allen technischen Fragen zu beraten. Wenn Sie einmal den VEB Motorradwerk Zschopau anschreiben, weil Sie der Ansicht sind, daß Sie vom MZ-Dienst nicht zufriedenstellend aufgeklärt oder bedient wurden, dann ist das Schreiben nur an die Abteilung 'Kundendienst' zu richten. Bei technischen Anfragen bitte die Fahrgestell- und Motornummer nicht vergessen. Handelt es sich dabei um Leistung und Verbrauch, so müssen wir auch etwas über die Vergasereinstellung, das Fahrverhalten und das Kerzengesicht wissen, damit Ihnen unsere 'Kundendiener' auch wirklich helfen können!

Schmierplan für TS 125 / TS 150 (Bilder [44](#) und [45](#))

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Nr.	Schmierstelle	Schmiermittel
	Schmierstellen für Hochdruckpresse	
1	Schwingenbolzen, hinten (entfällt bei Gummilagerung)	Getriebeöl GL 60
2	Tachoantrieb	dauergeschmiert mit Wälzlagerfett

	Absmieren mit Ölkanne	
3	Handbremsbowdenzug	Getriebeöl GL 60
4	Kupplungsbowdenzug	Getriebeöl GL 60
5	Gasbowdenzug	Getriebeöl GL 60
6	Bowdenzug für Starthebel	Getriebeöl GL 60
7	Kette	Getriebeöl GL 60 oder Wälzlagerfett
8	Fußbremshebel	Getriebeöl GL 60
9	Fußbremsbowdenzug	Getriebeöl GL 60
	Absmieren mit Fett	
10	Drehgriff	Wälzlagerfett
11	Bremsschlüssel, vorn und hinten	Wälzlagerfett
12	Kupplungsschnecke	Wälzlagerfett
	Hypoidöl	
13	Filzwischer am Unterbrechernocken	Hypoidöl
	Ölwechsel	
14	Getriebefüllschraube	450 cm ³ Getriebeöl GL 60

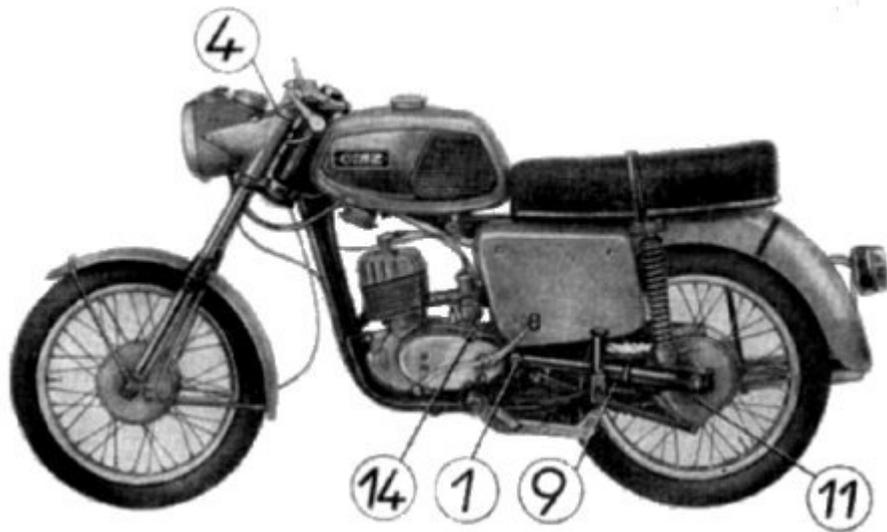


Bild 44. Schmierstellen

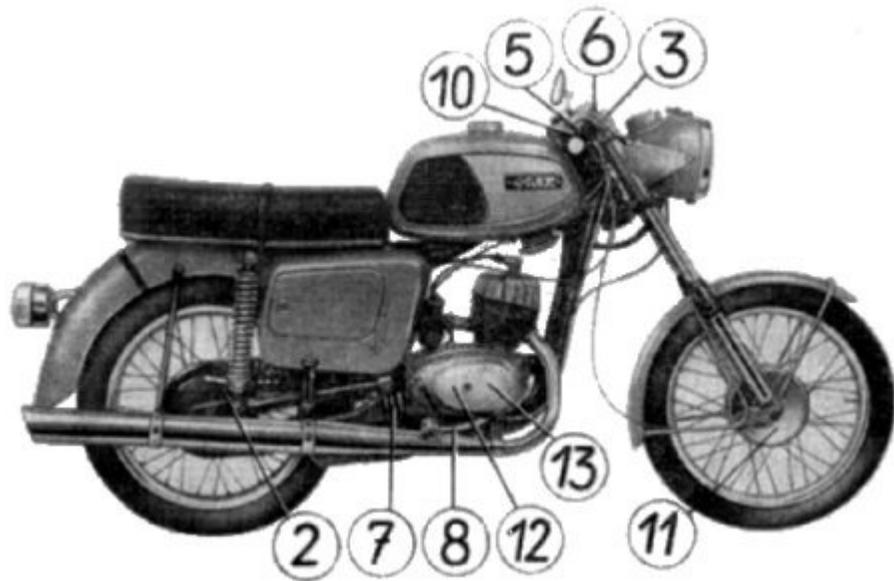


Bild 45. Schmierstellen

Schmierplan für TS 250 (Bilder [46](#) und [47](#))

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Nr.	Schmierstelle	Schmiermittel
	Schmierstellen für Hochdruckpresse	
1	Schwingenbolzen, hinten (entfällt bei Gummilagerung)	Getriebeöl GL 60
2	Hinterer Bremsschlüssel	Getriebeöl GL 60
3	Tachoantrieb	dauergeschmiert mit Wälzlagerfett
	Abschmieren mit Ölkanne	
4	Handbremsbowdenzug	Getriebeöl GL 60
5	Kupplungsbowdenzug	Getriebeöl GL 60
6	Gasbowdenzug	Getriebeöl GL 60
7	Bowdenzug für Starthebel	Getriebeöl GL 60
8	Kette	Getriebeöl GL 60 (oder Ceritol)
	Abschmieren mit Fett	
9	Drehgriff	Wälzlagerfett Ceritol
10	Bremsschlüssel vorn	Wälzlagerfett Ceritol
	Hypoidöl	
11	Filzwischer am Unterbrechernocken	Hypoidöl

	Ölwechsel	
12	Getriebefüllschraube	750 cm ³ Getriebeöl GL 60

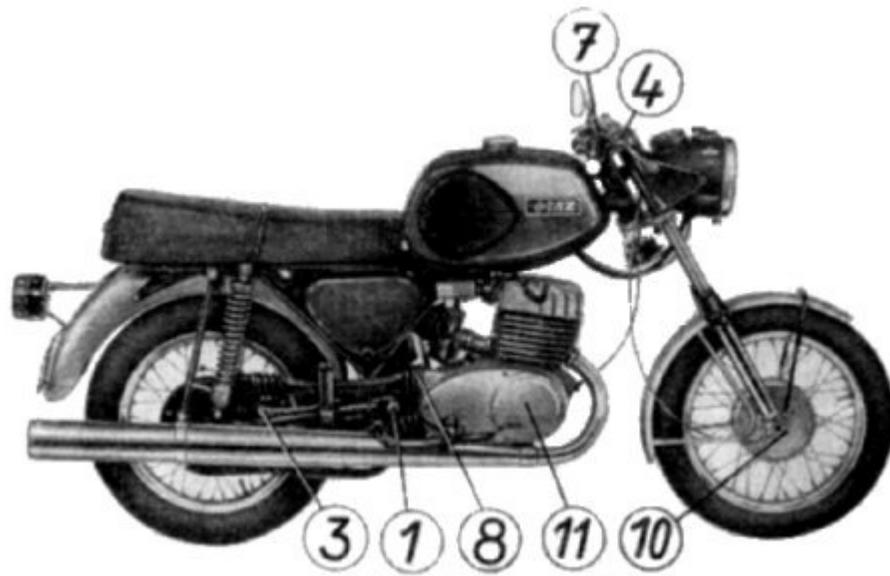


Bild 46. Schmierstellen

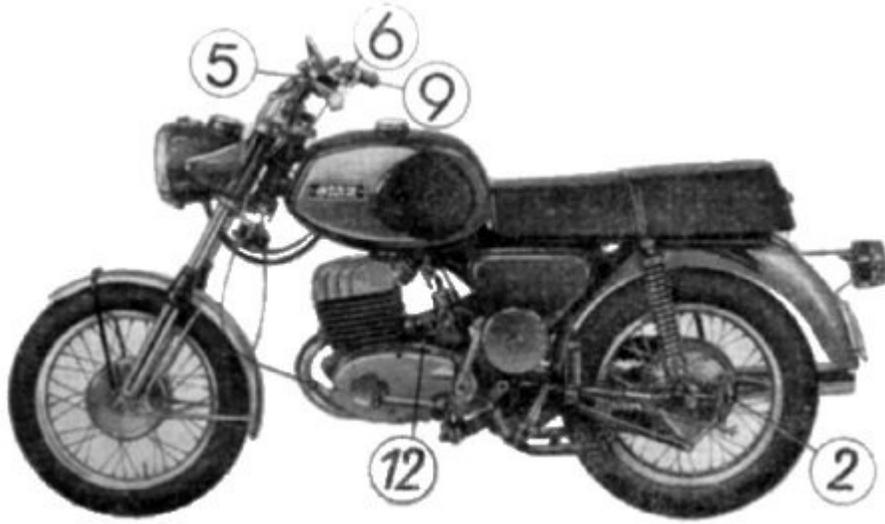


Bild 47. Schmierstellen

Wartungsplan

[Index](#)

Motor und Getriebe

Vor jeder Fahrt:

Kupplungsspiel prüfen, bei Bedarf nachstellen. Spiel am Handhebel 3...4 mm.

Nach 500 km:

Getriebeöl wechseln. Öl ablassen, Neufüllung TS 125/TS 151 mit 450 cm³, bei der TS 250 mit 750 cm³ Getriebeöl GL 60!

Jeder weitere Ölwechsel nach 20000 km.

Auspuffmutter mit 10 kpm nachziehen.

Nach jeweils 2500km:

Getriebeöl kontrollieren. Das Öl muß an der Schraube ausfließen.

Alle Motorschrauben auf Festsitz überprüfen.

Bei der TS 125 und der TS 150 Kupplungsschnecke schmieren.

Nach jeweils 5000km:

Vergaser ausbauen, Schwimmergehäuse reinigen. Verschraubungen und Nadeldüse nachziehen. Dichtungen prüfen (zweimal im Jahr).

Zünd- und Lichtanlage

Vor jeder Fahrt:

Beleuchtung und Bremslicht auf einwandfreie Funktion prüfen.

Nach 500km:

Schmierfilz des Nockens mit 2...3 Tropfen Hypoidöl tränken - weiterhin nach jeweils 5000 km.

Nach jeweils 2500km:

Zündkerze reinigen, Elektrodenabstand von 0,6mm herstellen.

Kontaktabstand des Unterbrechers kontrollieren (0,3 + 0,1 mm) und bei Bedarf nachstellen.

Säurestand der Batterie kontrollieren. Wenn erforderlich, destilliertes Wasser nachfüllen. Im Sommer alle zwei, im Winter alle vier Wochen prüfen.

Fahrgestell

Vor jeder Fahrt:

Eine Bremsprobe vornehmen, bei Bedarf die Bremsen nachstellen.

An den Gleitrohren der Telegabel haftender eingetrockneter Schmutz ist abzuwischen - sonst wird die Dichtlippe der Schutzkappe beschädigt.

Reifenluftdruck überprüfen (at Überdruck):

	TS 125/TS 150	TS 250
vorn, mit und ohne Sozius	1,5 at	1,5 at
hinten,solo	1,9 at	1,9 at
hinten, mit Sozius	2,1 at	2,1 at

Nach 500 km:

Erstmalig den Kraftstoffhahn ausbauen und reinigen. Später nach jeweils 5000 km oder zweimal im Jahr den Filtertopf reinigen.

Nach jeweils 2500km:

Alle Schraubverbindungen am Fahrgestell auf Festsitz prüfen.

Antriebskette auf richtigen Durchhang prüfen. Wenn erforderlich nachstellen.

Kette mit Getriebeöl GL 60 oder Wälzlagerfett 'Ceritol' abschmieren, dazu den Kettenschutzschlauch zurückschieben oder den Lichtmaschinendeckel abnehmen.

Hinterradschwinge mit ölgefüllter Fettpresse durchschmieren (mindestens zweimal im Jahr), sofern nicht gummigelagert.

Handhebel und Gasdrehgriff mit einigen Tropfen Öl aus der Ölkanne versehen (alle 3 Monate).

Nach jeweils 5000km:

Trockenluftfilter vorsichtig ausklopfen, das Ansauggehäuse sauber abwischen.

Nach jeweils 10000km (oder einmal im Jahr):

Bremsschlüssel vorn und hinten ausbauen, deren Lagerung reinigen und mit Wälzlagerfett Ceritol abschmieren.

Radlager vorn und hinten auswaschen, mit Wälzlagerfett Ceritol abschmieren.

Alle Seilzüge oben aushängen und mit Getriebeöl GL 60 oder MoS₂-Suspensat durchschmieren.

Tachometerwelle ausbauen und durchölen.

Ölstand der Teleskopgabel (bei sichtbarem Ölverlust) mit Meßstab kontrollieren (210 mm hoch), dabei muß die Gabel voll ausgefedert sein und mindestens 2 Stunden gestanden haben, damit alles Öl nach unten gelaufen ist.

Zündkerze M 14-260 erneuern.

Luftfilter erneuern.

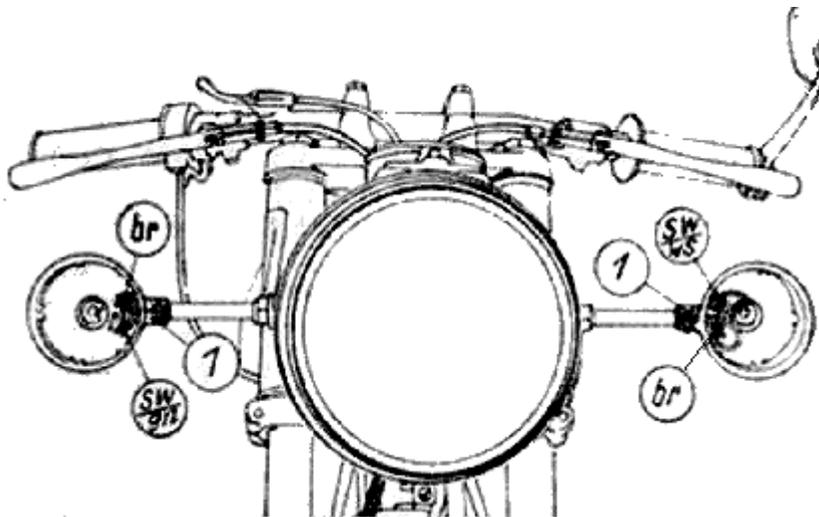


Bild 48. Anschließen der vorderen Blinkleuchten bei TS 125/150 und TS 250

1. Klemmschellen

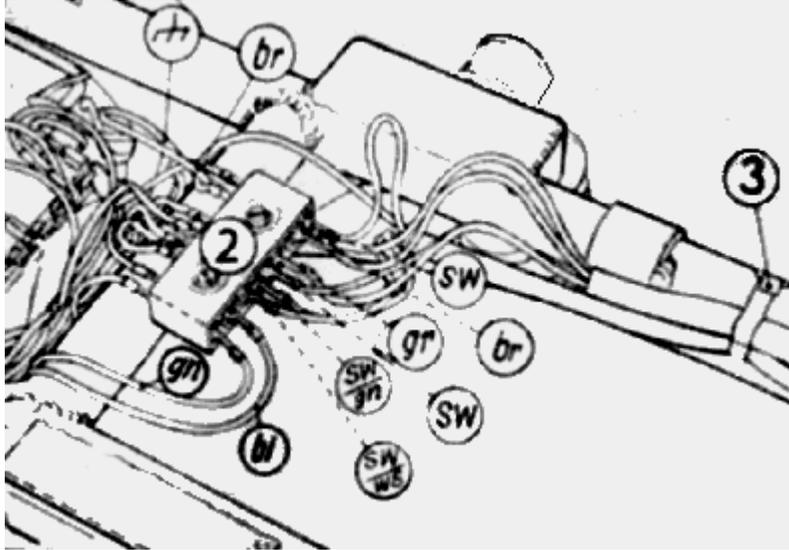


Bild 49. Anschließen des Kabelstranges für die hinteren Blinkleuchten und die Schlußlampe der TS 250

1. Leitungsverbinder
2. Kabelband

Bitte beachten: Die Kennfarben der Kabel vor dem Leitungsverbinder müssen mit den Farben hinter dem Leitungsverbinder übereinstimmen!

