

[Index](#)

Wir begrüßen Sie

als glücklichen Besitzer eines neuen MZ-Motorrades und danken Ihnen für das Vertrauen, das Sie uns durch Ihren Kauf bewiesen haben. Gestützt auf unsere Erfahrungen 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. Dabei soll Ihnen die Betriebsanleitung helfen.

Wir wünschen 'Gute Fahrt'!

VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU
Betrieb des IFA-Kombinats Zweiradfahrzeuge

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.](#) Massen

[1.8.](#) Höchstgeschwindigkeit

[1.9.](#) Füllmengen

[2.](#) **Betriebsmittel**

[2.1.](#) Kraftstoff

[2.2.](#) Schmiermittel für den Motor

[2.3.](#) Schmiermittel für das Getriebe

[2.4.](#) Schmiermittel für Fahrgestell

[3.](#) **Bedienungshinweise**

[3.1.](#) Bedienungshebel und Schalter

[3.2.](#) Inbetriebsetzen

[3.3.](#) Fahren

[3.4.](#) Parken

[4.](#) **Richtig einfahren**

[5.](#) **Wartungsdienst**

[5.1.](#) Ölmenge im Getriebe kontrollieren

[5.2.](#) Getriebeschmiermittel erneuern

[5.3.](#) Kupplung einstellen, Seilzug wechseln

[5.4.](#) Vergaser reinigen und einstellen

[5.5.](#) Luftfilter und Ansauggeräuschkämpfer

[5.6.](#) Kraftstoffhahn und dessen Filter

[5.7.](#) Elektrisches Leitungsnetz überwachen

[5.8.](#) Lichtmaschine und Unterbrecher

[5.9.](#) Die Batteriepflege

[5.10.](#) Glühlampen wechseln

[5.11.](#) Die Scheinwerfereinstellung

[5.12.](#) Die Zündkerze

[5.13.](#) Die Pflege der Antriebskette

[5.14.](#) Die Laufräder fluchten

[5.15.](#) Die Bremsen nachstellen

[5.16.](#) Bremslichtkontakt nachstellen

[5.17.](#) Die Reifenpflege

[5.18.](#) Die Räder aus- und einbauen

[5.19.](#) Den Luftschlauch wechseln

[6.](#) **Eine Panne - was nun?**

[6.1.](#) Motor springt nicht an

[6.2.](#) Die rote Kontrollampe geht bei höherer Drehzahl nicht aus

[6.3.](#) Der Motor läuft unrund

[6.4.](#) Der Motor 'nimmt kein Gas an'

[6.5.](#) Die Batterie hält keinen Strom

[6.6.](#) Die Glühlampen brennen nicht

[7.](#) **Zubehör**

[8.](#) **Ersatzteilbeschaffung und Kundendienst**

[9.](#) **Geräusche**

[10.](#) **Schmierpläne**

[10.1.](#) Schmierplan für TS 125 und TS 150

[10.2.](#) Schmierplan für TS 250/1

[11.](#) **Wartungsplan**[12.](#) **Zum Komplettieren der Motorräder**[Schaltpläne \(Falttafeln\)](#)

1. Technische Daten

1.1. Motor

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
Motor	MM 125/3	MM 150/3	MM 250/4
Arbeitsverfahren	Zweitakt-Umkehrspülung	Zweitakt-Umkehrspülung	Zweitakt-Umkehrspülung
Leistung	7,35 kW = 11,0 SAE-PS (10,0 DIN-PS) bei 6000 bis 6300 min ⁻¹	8,45 kW = 12,5 SAE-PS (11,5 DIN-PS) bei 6000 bis 6300 min ⁻¹	14,0 kW = 21 SAE-PS (19 DIN-PS) bei 5100 bis 5600 min ⁻¹
Max. Drehmoment	12,3 Nm (1,25 kpm) bei 5000 bis 5500 min ⁻¹	13,7 Nm (1,50 kpm) bei 5000 bis 5500 min ⁻¹	25,5 Nm (2,6 kpm) bei 4600 bis 5200 min ⁻¹
Schmierung	Mischungsschmierung 50:1		50:1

1.2. Vergaser

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
Typ	BVF 22 N 1-3	BVF 24 N 1-1	BVF 30 N 2-4
Einstellwerte			
Durchlaß in mm	22	24	30
Hauptdüse	90	95	135
Nadeldüse	65	65	70
Teillastnadel-Nr.	C 3	C 3	C 6
Nadelstellung von oben	2...3 ¹⁾ (3 für die Einfahrzeit)	2...4 ¹⁾ (4 für die Einfahrzeit)	4...5 ¹⁾ (5 für die Einfahrzeit)
Startdüse	70	75	110
Leerlaufdüse	35	40	35
Leerlaufschraube	1...2 Umdr. offen	2...3 Umdr. offen	1 Umdr. offen
Kraftstoffverbrauch (je nach Fahrweise und Belastung)	2,3...3,6 l/100km	2,4...3,8 l/100km	3,5...5,5 l/100km
¹⁾ Kerzengesicht beachten! (Die untere Platte des Nadelhalters zählt!)			

1.3. Elektrische Anlage

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
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 14/240	Isolator M 14/240	Isolator M 14/240
Elektrodenabstand	0,6 mm	0,6 mm	0,6 mm
Lichtmaschine	Gleichstrom, 6 V, 60 W, kurzzeitig 90 W		
Ladekontrollampe	(rot) im Tachometer, zugleich Blinkleuchtenkontrolle		
Batterie	6 V, 12 Ah (Bleisammler-Flachbatterie)		
Glühlampen			
Bilux	6 V, 45/40 W, Abblendlicht asymmetrisch		
Standlicht	6 V, 4 W, Sockel BA 9s	6 V, 4 W, Sockel BA 9s	
Bremslicht	6 V, 21 W, Sockel Ba 15s	6 V, 21 W, Sockel Ba 15s	
Schlußleuchte	6 V, 5 W, Sockel BA 15s	6 V, 5 W, Sockel BA 15s	
Blinkleuchten	6 V, 21 W, Sockel Ba 15s	6 V, 21 W, Sockel Ba 15s	
Ladekontrolle	6 V, 1,2 W	6 V, 1,2 W	6 V, 1,2 W
Leerlaufanzeige	6 V, 1,2 W	6 V, 1,2 W	6 V, 1,2 W
Tachobeleuchtung	6 V, 1,2 W	6 V, 1,2 W	6 V, 1,2 W
Sicherungen			
Hauptsicherung	2x Schmelzeinsatz A 16 TGL 11135 (16 A)		
Blinkanlage	Schmelzeinsatz A 8 TGL 11135 (8 A)		

1.4. Getriebe

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
Schaltung	Fußschaltung links	Fußschaltung links	Fußschaltung links
Anzahl der Gänge	4	4	5
Leerlaufanzeige	elektrische Kontrollampe (grün) im Tachometer		

1.5. Kraftübertragung

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
Übersetzung			
Getriebe-Hinterrad	3,2 : 1 = 15 : 48 Zähne	3,0 : 1 = 16 : 48 Zähne	2,35 : 1 = 20 : 47 Zähne (Seitenwagenbetrieb 16 : 47)
Rollenkette	12,7 x 6,4 (1/2 x 1/4 Zoll)		12,7 x 7,75 (1/2 x 5/16 Zoll)
	120 Rollen	120 Rollen	126 Rollen (124 bei Seitenwagenbetrieb)

1.6. Fahrgestell

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
Art der Federung			
vorn	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Federweg 185 mm		
hinten	Federbeine mit hydraulischer Dämpfung, Federweg 105 mm, Federvorspannung verstellbar		
Räder	Drahtspeichenräder		
Felgen, vorn	1,6x18	1,6x18	1,6x18
hinten	1,85Bx18	1,85Bx18	2,15Bx16
Bereifung, vorn	2,75-18	2,75-18	2,75-18
hinten	3,00-18	3,00-18	3,50-16
Reifenluftdruck bei Belastung mit:			
75 kg			
vorn	150 kPa (1,5 kp/cm²)		160 kPa (1,6 kp/cm²)
hinten	190 kPa (1,9 kp/cm²)		190 kPa (1,9 kp/cm²)
150 kg			
vorn	150 kPa (1,5 kp/cm²)		160 kPa (1,6 kp/cm²)
hinten	260 kPa (2,6 kp/cm²)		225 kPa (2,25 kp/cm²)
Zulässige Gesamtmasse:			
vorn	150 kPa (1,5 kp/cm²)		170 kPa (1,7 kp/cm²)
hinten	270 kPa (2,7 kp/cm²)		250 kPa (2,5 kp/cm²)

1.7. Massen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
Leermasse (ohne Werkzeug und Kraftstoff)	103 kg	103 kg	130 kg
Zulässige Gesamtmasse	270 kg	270 kg	320 kg

1.8. Höchstgeschwindigkeit

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

TS 125	TS 150	TS 250/1
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 oder Gefälle sein. Kein Gegenwind!		

1.9. Füllmengen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

	TS 125	TS 150	TS 250/1
--	--------	--------	----------

Getriebe	0,45 l Getriebeöl	0,45 l Getriebeöl	0,9 l Getriebeöl
Kraftstoffbehälter	12,5 l	12,5 l	etwa 17,5 l (bzw. 12,5 l)
davon Reserve	etwa 1,5 l	etwa 1,5 l	etwa 1,5 l

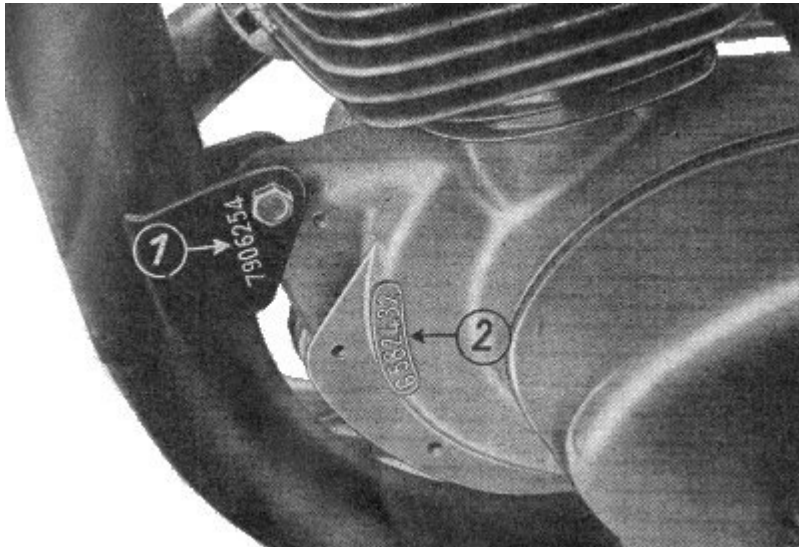


Bild 1. Fahrgestell- (1) und Motornummer (2) bei TS 125 und TS 150

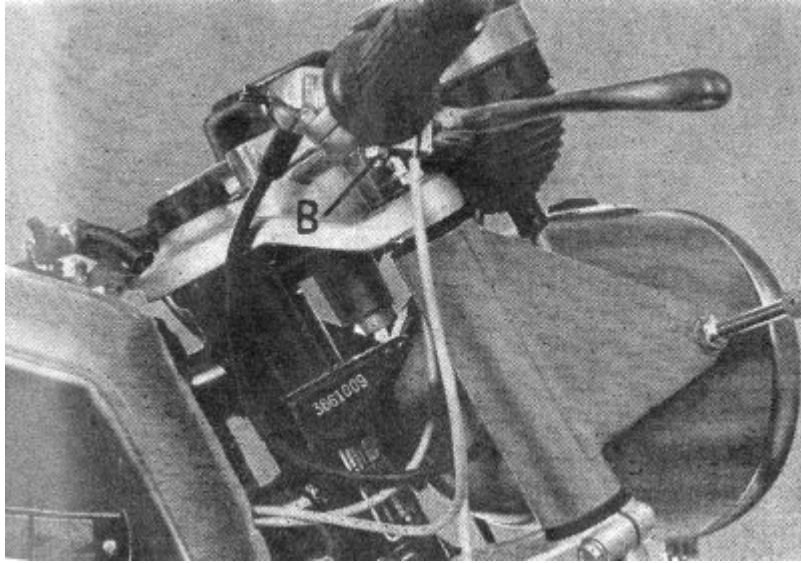


Bild 2. Fahrgestellnummer TS 250/1

(B) Bremsschraube zum Einstellen der Leichtgängigkeit des Gasdrehgriffes

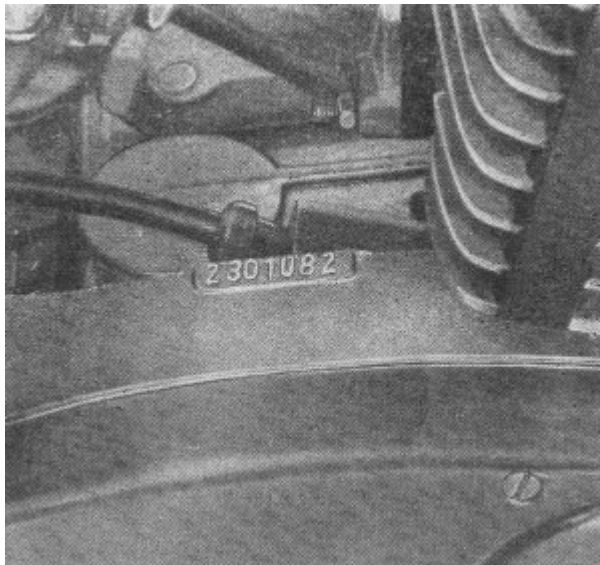


Bild 3. Motornummer der TS 250/1

2. Betriebsmittel

2.1. Kraftstoff

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Es ist ein Vergaser-Kraftstoff von 88 Oktan zu verwenden.

2.2. Schmiermittel für den Motor

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Motor wird durch ein Kraftstoff-Öl-Gemisch geschmiert. Langjährige Erfahrungen veranlassen uns, ausschließlich den Einsatz von

Zweitakt-Motorenöl

vorzuschreiben.

Das Mischungsverhältnis zwischen Kraftstoff und Öl ist in jedem Fall, also auch während der Einfahrzeit, 50:1. Zum Beispiel: 10 l Kraftstoff mit 0,20 l

Zweitaktöl mischen.

2.3. Schmiermittel für das Getriebe

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Für das Getriebe mit Primärtrieb der TS 125 und der TS 150 sind 450 cm³, für die TS 250/1 900 cm³ Getriebeöl GL 60 vorgesehen.

Im Ausland: Entweder ein Getriebeöl SAE 80 oder Motorenöl mit SAE 30 oder 40 verwenden.

2.4. Schmiermittel für das Fahrgestell

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Schmierstellen des Fahrgestells sind mit Getriebeöl bzw. Wälzlagerfett abzusmieren.

3. Bedienungshinweise

3.1. Bedienungshebel und Schalter

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

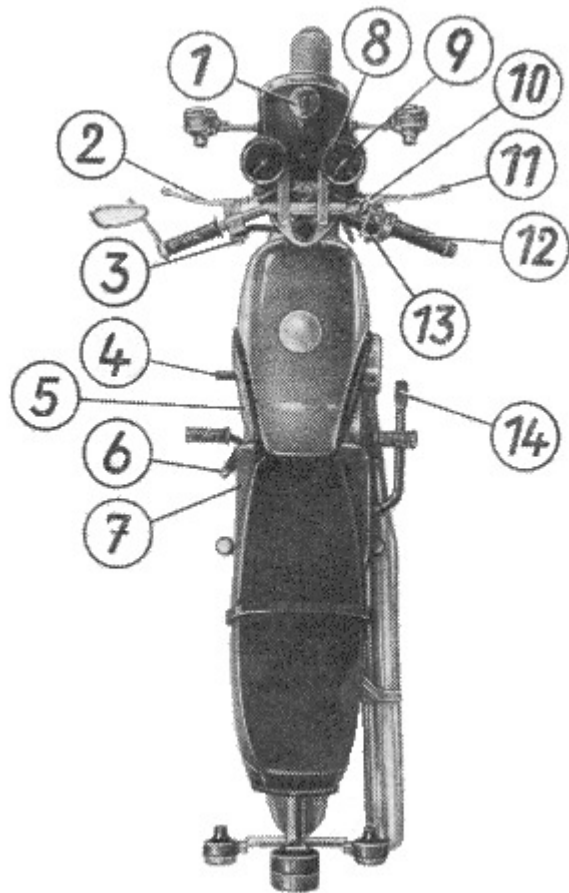


Bild 4. Bedienungshebel und Schalter

1. Zünd- und Lichtschalter
2. Kupplungshebel
3. Abblendschalter und Signalknopf und Lichthupe
4. Fußschalthebel
5. Kraftstoffhahn
6. Kickstarter
7. Kippständer
8. Leergangkontrolllampe
9. Ladekontrolllampe, zugleich Blinkkontrolle

10. Startvergaserhebel
11. Handbremse
12. Gasdrehgriff
13. Blinkschalter
14. Fußbremshebel

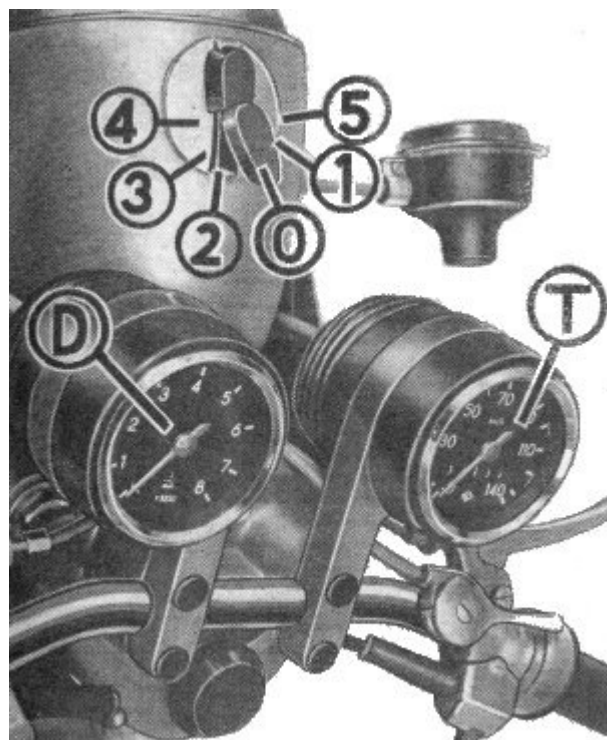


Bild 5. Schalterstellungen

- 0 Alles ausgeschaltet,
Schlüssel abziehbar.
- 1 Zündung ausgeschaltet,
(Parkstellung)
Stand- und Schlußlicht brennt, Schlüssel abziehbar.
- 2 Zündung eingeschaltet,

- ohne Licht,
Fahrt bei Tag,
Schlüssel nicht abziehbar.
- 3 Zündung eingeschaltet,
Stand- und Schlußlicht brennt,
Schlüssel nicht abziehbar.
- 4 Zündung eingeschaltet,
Haupt- und Schlußlicht brennt,
Nachtfahrt,
Schlüssel nicht abziehbar.
- 5 Direktschaltung Lichtmaschine-Unterbrecher.
Das Fahrzeug kann bei entladener Batterie im zweiten Gang angeschoben werden.
- D Drehzahlmesser
- T Tachometer

3.2. Inbetriebsetzen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Den Zündschlüssel auf Stellung 0 in das Zündschloß stecken und auf Stellung 2 schalten. Damit ist die Zündung eingeschaltet, zur Bestätigung leuchtet die rote Ladekontrollampe im Tacho auf. Außerdem muß auch die grüne Leerganganzeige, im Tacho links, aufleuchten. Wenn nicht, dann mit dem Fußschalthebel den Leergang einschalten.

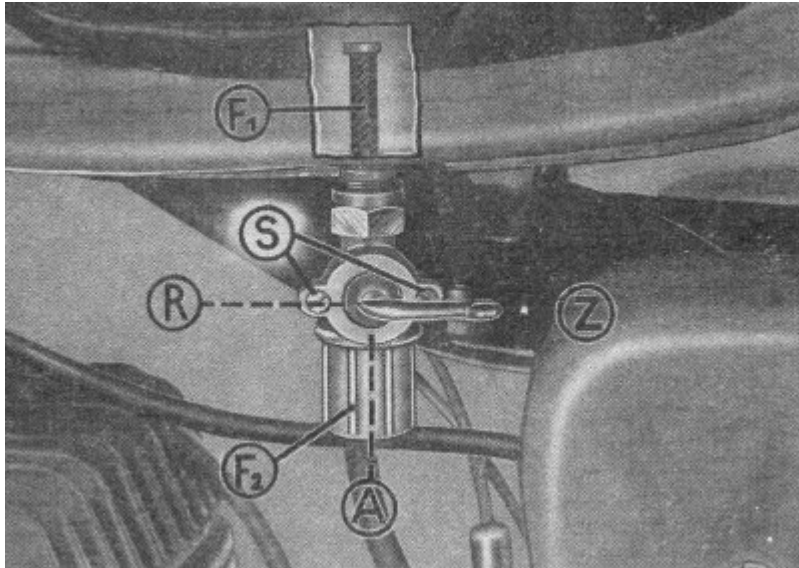


Bild 6. Kraftstoffhahn

- Z zu
- A auf
- R Reserve
- S Befestigungsschrauben
- F1 Einlauffilter
- F2 Filterkappe für Auslauffilter

Jetzt wird der Kraftstoffhahn geöffnet. Für den Kaltstart braucht der Motor ein angereichertes Kraftstoff-Luft-Gemisch, deshalb den Startvergaserhebel in Startstellung ziehen.

Den Gasdrehgriff auf Leerlaufstellung, sonst ist die Startvorrichtung unwirksam!

Nun den Kickstarter kräftig durchtreten, bis der Motor läuft. Sobald dieser angesprungen ist, den Starthebel schließen. Bei niedrigen Außentemperaturen (im Win-

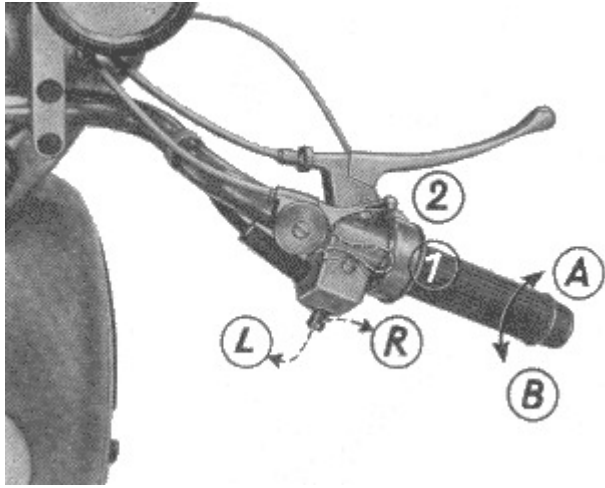


Bild 7. Starthebel und Gasdrehgriff

- 1 Startstellung auf (Auf)
- 2 Fahrstellung (Zu)
- A Geschlossen
- B Vollgas
- R Blinker rechts
- L Blinker links

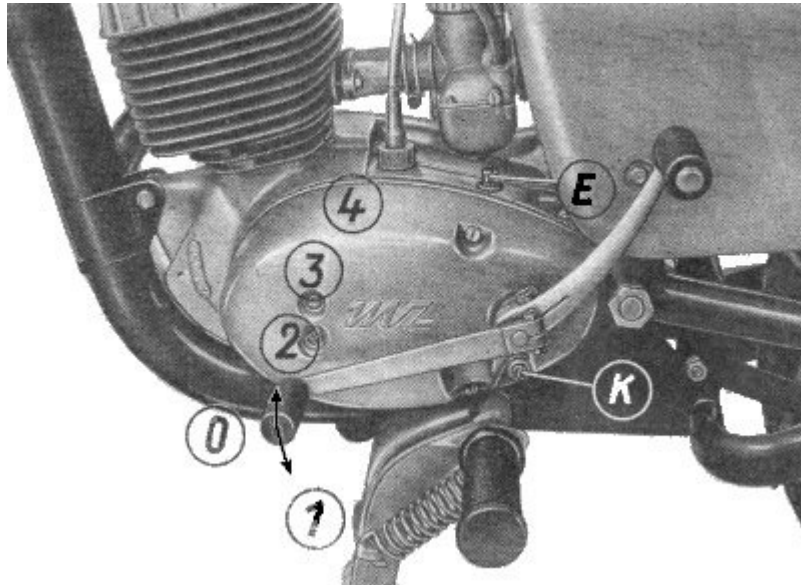


Bild 8. Fußschaltung TS 125/150

Zahlen: Lage der Gänge

E Öleinfüllöffnung

K Ölkontrollschraube

ter) wird er erst während des Anfahrens, bis der Motor willig Gas annimmt, vollkommen geschlossen.

Bitte beachten: Bei extrem niedrigen Außentemperaturen und mehrmaligen, erfolglosen Startversuchen einige Sekunden Pause einlegen, damit der Kraftstoff in den Startvergaser nachlaufen kann.

Ist der Motor schon gelaufen und noch warm, so bleibt der Startvergaser beim Antreten geschlossen.

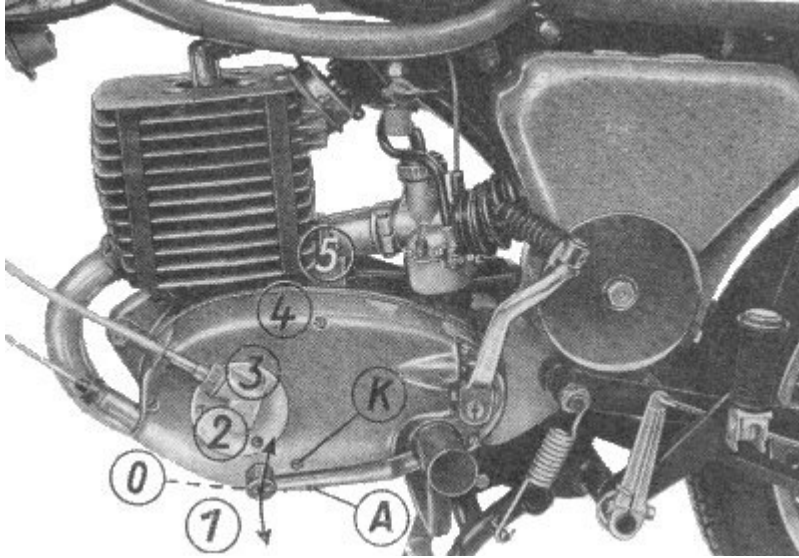


Bild 9. Fußschaltung TS 250/1

Zahlen: Lage der Gänge

A Ölablaßschraube für Kupplungsraum

K Ölkontrollschraube

3.3. Fahren

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Motor braucht nicht warmzulaufen, deshalb: Kupplungshebel bis zum Anschlag ziehen und durch Niederdrücken des Fußschalthebels (bis zum Anschlag) den ersten Gang einschalten. Den Kupplungshebel langsam freigeben, dabei den Gasdrehgriff langsam öffnen, nicht aufreißen. Beide Bewegungen müssen aufeinander abgestimmt sein.

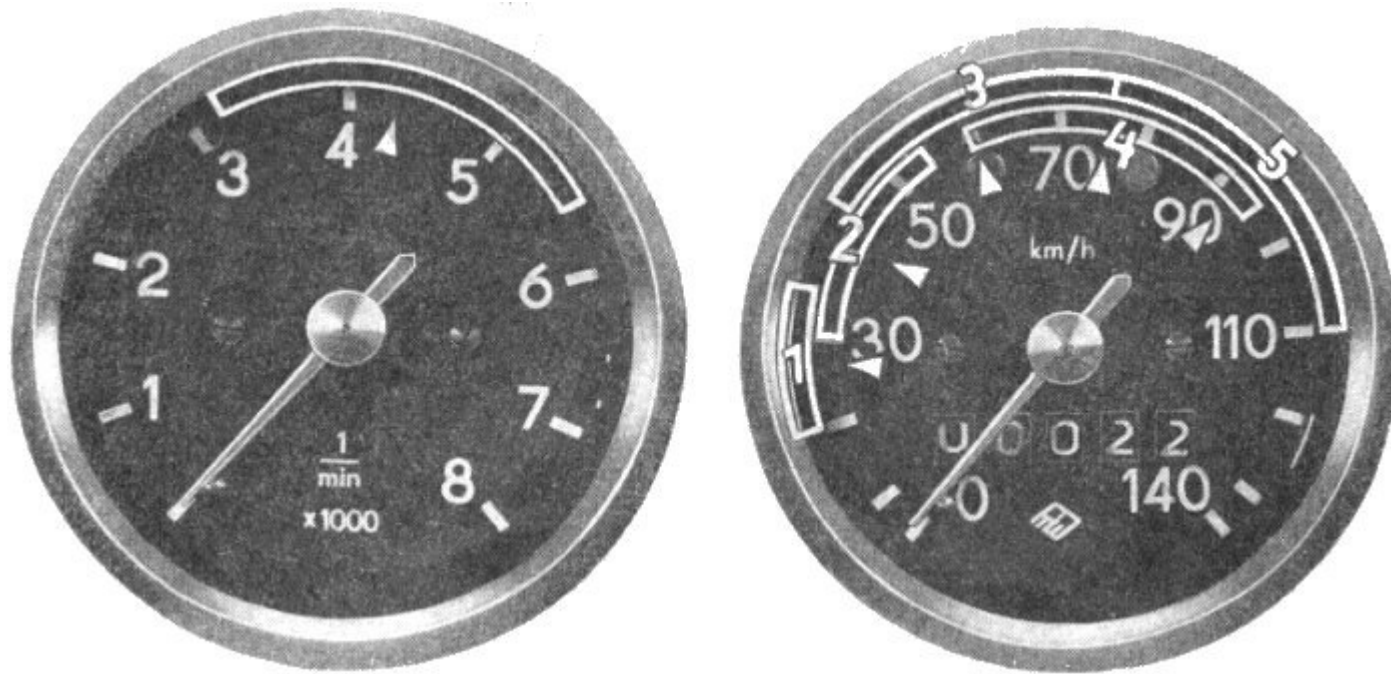


Bild 10. Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereiche TS 250/1

- ▲ max. Drehzahl bzw. Geschwindigkeit während des Einfahrens
- Hauptfahrbereich nach dem Einfahren

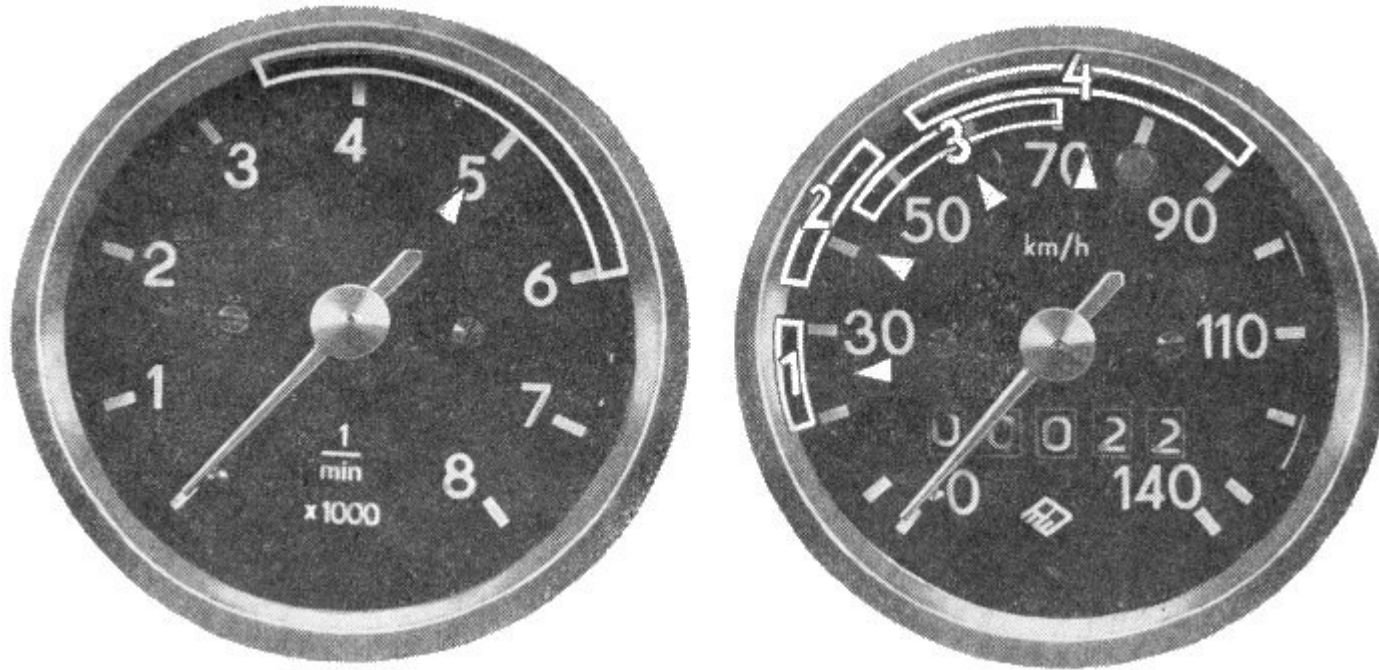


Bild 11. Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereiche TS 125

- ▲ max. Drehzahl bzw. Geschwindigkeit während des Einfahrens
- Hauptfahrbereich nach dem Einfahren

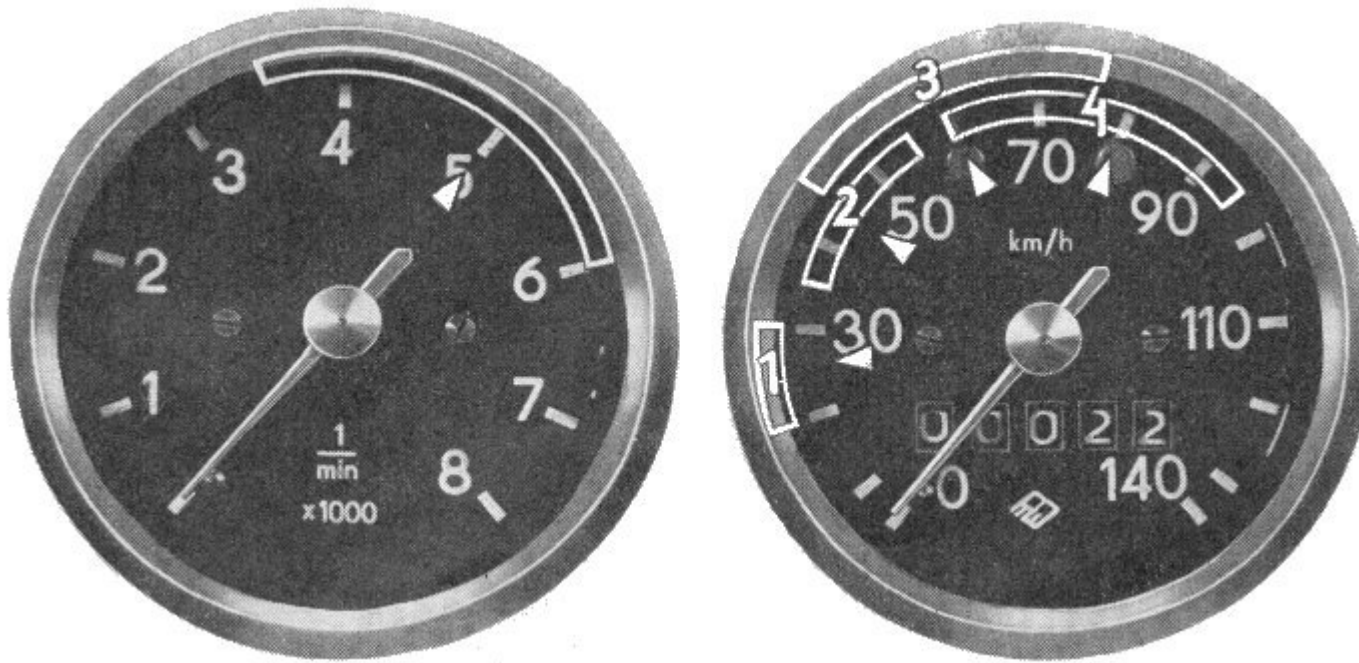


Bild 12. Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereiche TS 150

- ▲ max. Drehzahl bzw. Geschwindigkeit während des Einfahrens
- Hauptfahrbereich nach dem Einfahren

Die anderen Gänge nach den Angaben der Bilder [10](#) bis [12](#) schalten, unter Berücksichtigung der Hinweise zum Einfahren im Abschnitt [4](#).

Die Kupplung darf nur zum Anfahren und Schalten benutzt werden. Bei längerem Halt ist der Leergang einzuschalten.

3.4. Parken

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Zum Parken die Zündung ausschalten und den Kraftstoffhahn schließen. Den Zündschlüssel abziehen und mit dem Sicherheitsschloß die Lenkung blockieren (Bild [17](#)).

4. Richtig einfahren

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Beachten Sie bitte die nachstehende Hinweise, damit Ihnen nach 1500 ... 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 er schnell seine Betriebstemperatur erhält.
2. Innerhalb der ersten 500 km noch unterhalb der in den Bildern [10](#) ... [12](#) angegebenen Drehzahlen fahren. Erst über 500 km Fahrstrecke dürfen Sie kurzzeitig (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.
4. Vorsicht auf der Autobahn, sie verleitet unbewußt zur Schnellfahrt oder zum Fahren mit einer Drehgriffstellung. Auf den Landstraßen werden Sie durch Kurven, Ortsdurchfahrten u. a. gezwungen, in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen zu fahren, das ist die sicherste und zuverlässigste Einfahrmethode!
5. Kraftstoff und Öl auch während des Einfahrens 50 : 1 mischen.
6. Einhaltung der vorgeschriebenen Durchsichten in der MZ-Service-Werkstatt.

Abschließend möchten wir aber auch vor übertriebener Schonung und Vorsicht warnen. Wenn die Geschwindigkeiten innerhalb der einzelnen Gänge nicht systematisch gesteigert wurden, ist der Motor mit 5000 Fahrkilometern noch nicht eingefahren.

Natürlich können Sie auch während der Einfahrzeit Ihren Beifahrer mitnehmen - der höheren Belastung entsprechend muß aber früher geschaltet werden.

5. Wartungsdienst

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Das Bordwerkzeug ermöglicht es Ihnen, fast alle Wartungs- und Pflegearbeiten selbst durchzuführen. Die Garantiebedingungen sind jedoch zu beachten.

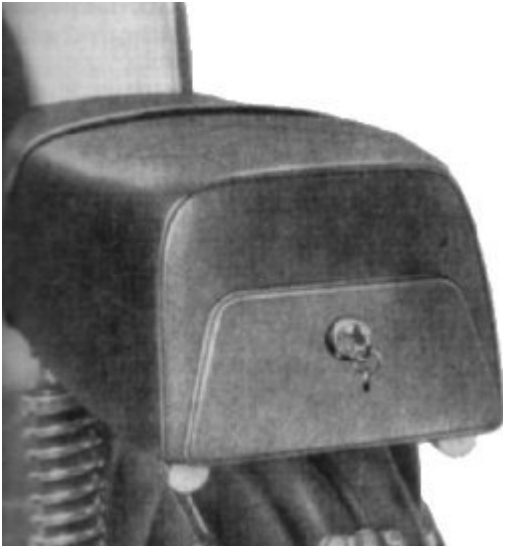


Bild 13. Werkzeugbehälterdeckel mit Schloß der TS 250/1

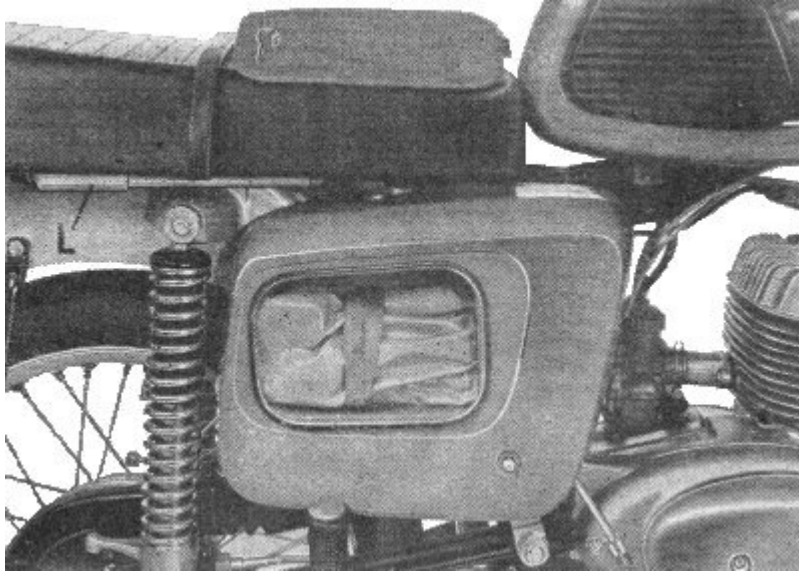


Bild 14. Werkzeugbehälter TS 125/150

L Luftpumpe

5.1. Ölmenge im Getriebe kontrollieren

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Dazu muß das Fahrzeug waagrecht stehen. Die Kontrolle erst etwa 15 Minuten nach dem Ausschalten des Motors oder dem Auffüllen von Öl durchführen. Bei richtiger Füllmenge tritt an den Kontrollschrauben Öl aus.

5.2. Getriebeschmiermittel erneuern

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Den Ölwechsel bei warmen Motor durchführen, damit der Abrieb mit dem Öl abläuft.

Alle Öl-Ablabsschrauben (Bilder [9](#), [15](#), [16](#)) sind herauszudrehen. Die Magnete der Ablabsschrauben vor dem Hineindrehen reinigen!

Das neue Öl in die Öffnungen nach den Bildern [8](#) und [50](#) einfüllen.

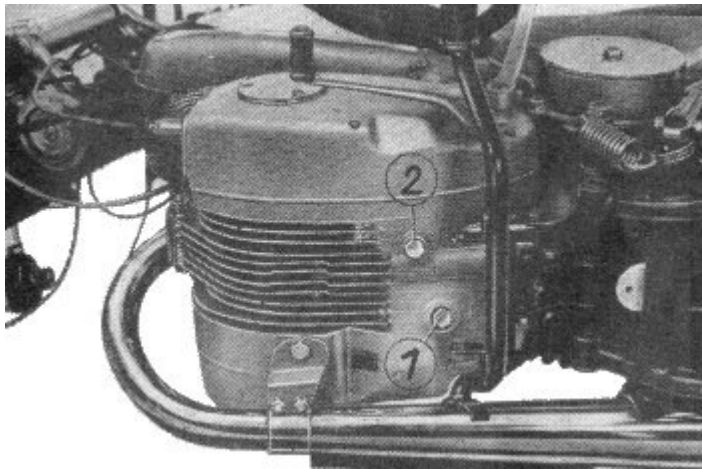


Bild 15. Motorblock der TS 250/1 von unten

1. Ablabsschraube für den Getrieberaum
2. Schaltarretierung

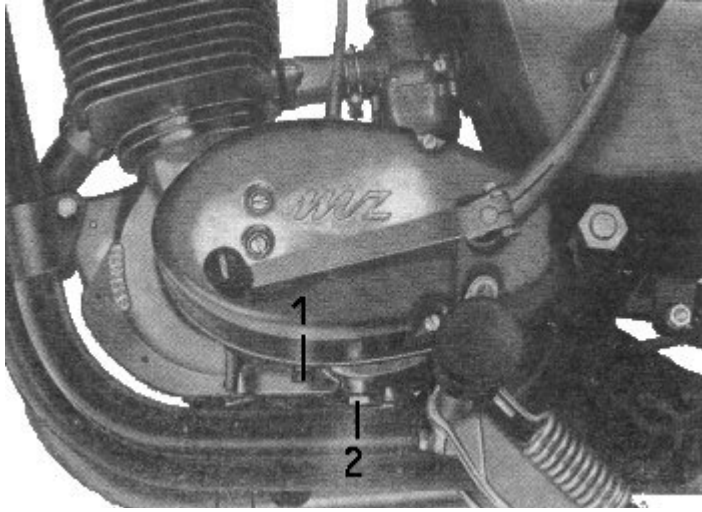


Bild 16. Motorblock der TS 125/150

1. Ablasschraube Primärtrieb
2. Ablasschraube Getrieberaum (mit Magnet)

5.3. Kupplung einstellen, Seilzug wechseln

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Das erforderliche Spiel an der Stellschraube des Kupplungshebels einstellen.

Auswechseln der Kupplungsseilzüge:

TS 125/150

Nach dem Abbau des rechten großen Motorgehäsedeckels möglich.

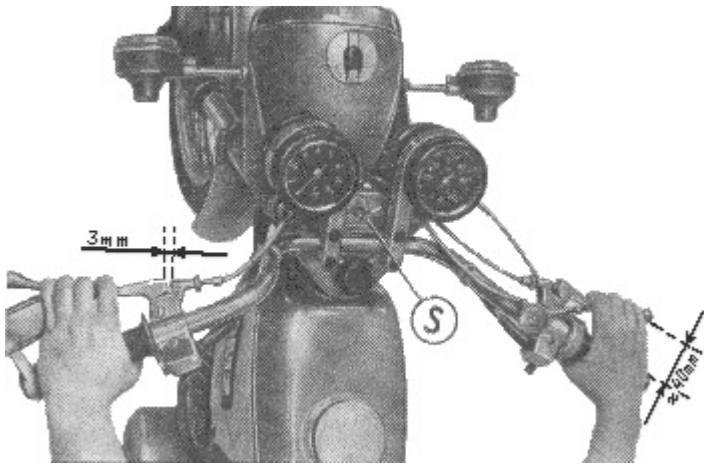


Bild 17. Spiel am Kupplungs- und Handbremshebel
(S) Lenkungsschloß

TS 250/1

Gummischutzhülle zurückziehen, Stecknippel (1) herausnehmen, Seilzugaufnahme (2) abschrauben und Kupplungsseilzug (3) aushängen (Bild [19](#)). Der Einbau erfolgt umgekehrt.

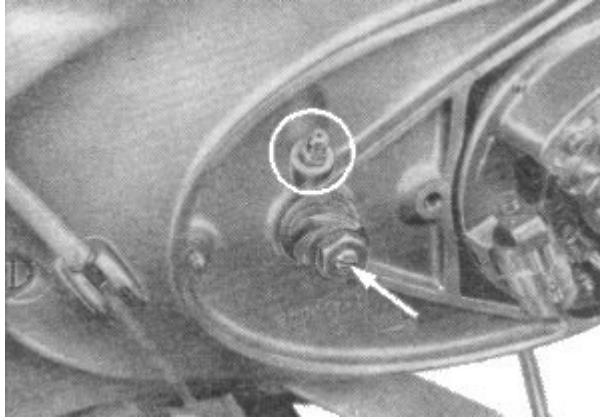


Bild 18. TS 125/150 - Einstellschraube zur Grobeinstellung der Kupplung
Im Kreis: Schmierstelle der Kupplungsschnecke

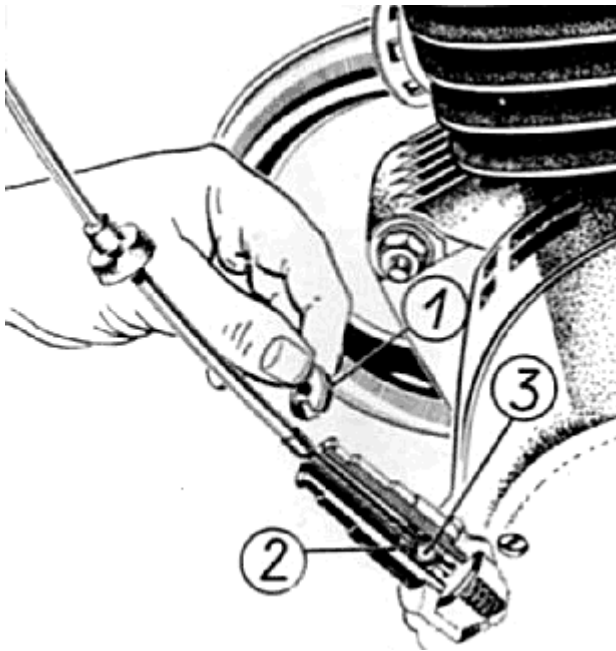


Bild 19. Kupplungsseilzug der TS 250/1 auswechseln

5.4. Vergaser reinigen und einstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Das Reinigen des Vergasers ist mit äußerster Vorsicht durchzuführen. An den Schwimmkörpern darf nichts verbogen werden! Die Düsen nur ausblasen - nicht mit Draht durchstoßen!

Alle Einstellarbeiten außer dem Einstellen der Leerlaufdrehzahl und dem Höherhängen der Teillastnadel als vorübergehende Sofortmaßnahme nach eventuellen Kolbenklemmern bleiben der Werkstatt vorbehalten.

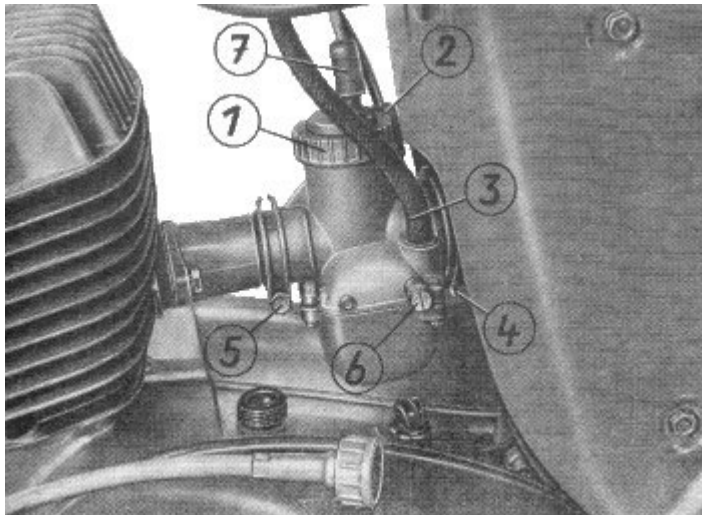


Bild 20. Vergaser der TS 125/TS 150 abbauen

(Reihenfolge 1 bis 5)

1. Verschlußmutter,
2. Startvergaser-Verschraubung,
3. Kraftstoffschlauch,
4. Drahtklemmring,
5. Klemmschraube,
6. Leerlaufluftschraube,
7. Gasschieberseilzug-Stellschraube

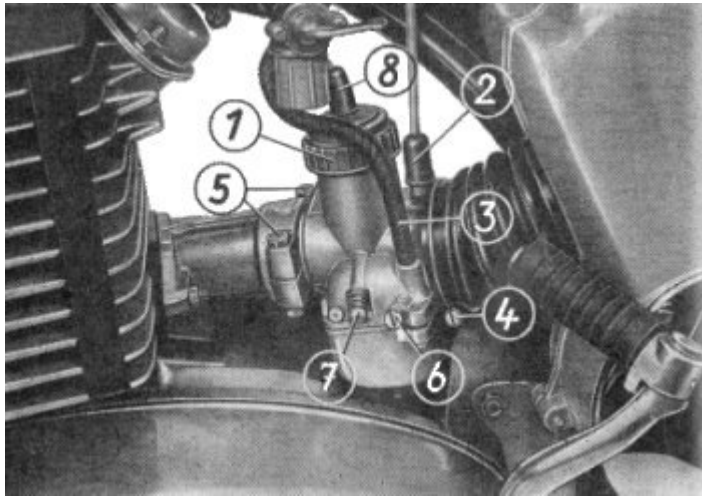


Bild 21. Vergaser der TS 250/1 abbauen

(Reihenfolge 1 bis 5)

1. Verschlußmutter
2. Startvergaser-Verschraubung
3. Kraftstoffschlauch
4. Drahtklemmring
5. Klemmschraube
6. Leerlaufluftschraube
7. Schieberanschlagschraube
8. Gasschieberseilzug-Stellschraube

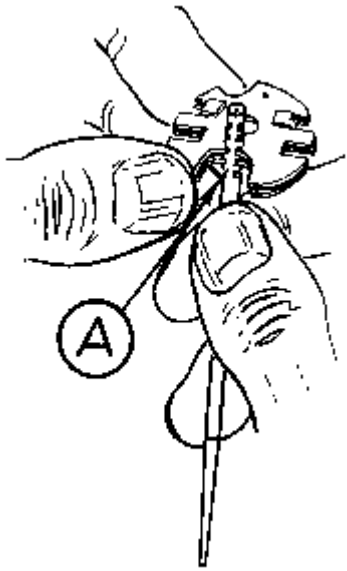


Bild 22. Teillast-(Düsen)-Nadel mit Nadelhalter

(A) Die untere Platte des Nadelhalters ist die Einstellplatte

5.5. Luftfilter und Ansauggeräuschkämpfer

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Reinigungszyklus des Filterpapiereinsatzes hängt ab von den Einsatzbedingungen. Das Reinigen geschieht durch vorsichtiges Ausklopfen. Feuchte Filtereinsätze können getrocknet oder durch neue ersetzt werden.

Die Ansauganlage muß dicht sein, also sorgfältig zusammengebaut werden.

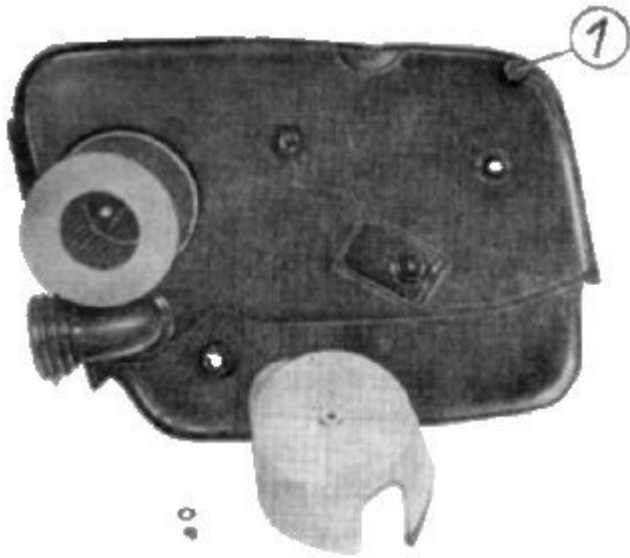


Bild 23. Filteranlage der TS 125 und TS 150 (zerlegt)

1. Gummistopfen

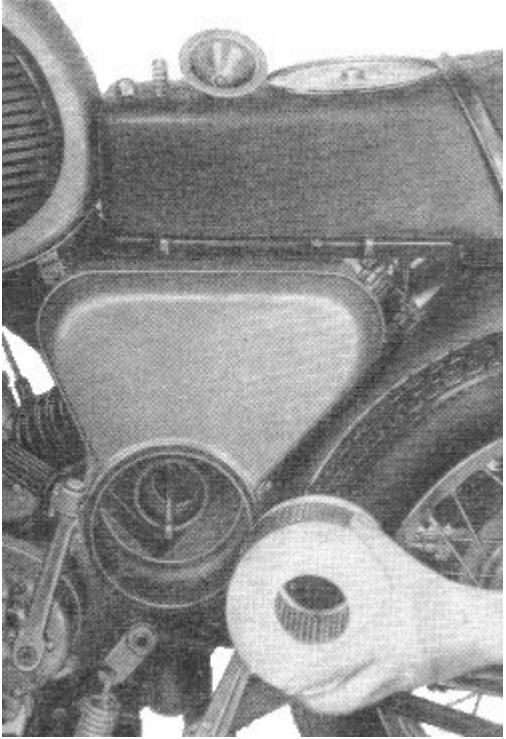


Bild 24. Filteranlage der TS 250/1 (zerlegt)

5.6. Kraftstoffhahn und dessen Filter

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Kraftstoffhahn hat 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. Dazu die Kappe und das 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.

Keinesfalls die beiden Befestigungsschrauben ('S' im Bild [6](#)) bis zum Anliegen der Federscheibe am Gehäuse des Kraftstoffhahnes anziehen.

5.7. Elektrisches Leitungsnetz überwachen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Während der regelmäßigen Reinigung des Fahrzeugs werden alle Leitungen auf eventuelle Scheuerstellen untersucht. Ist die Isolierung beschädigt, so muß sie mit Isolierband umwickelt werden.

Oxydierte Flachsteckanschlüsse und Sicherungen sind zu reinigen bzw. zu erneuern.

5.8. Lichtmaschine und Unterbrecher

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Diese Bauteile sind wartungsarm. Beim Nachschmieren des Schmierfilzes darauf achten, daß er nur die höchste Stelle des Nockens streift; andernfalls ist er nachzustellen [(4) im Bild [25](#)].

Die Einstellung des Zündzeitpunktes und andere Arbeiten an der Lichtmaschine sollten einer Werkstatt überlassen bleiben.

Ausnahme: Das Wechseln des Unterbrechers als Soforthilfe unterwegs. Dazu sind die Verschraubungen (1) und (2) zu lösen. Mit dem Exzenter (3) anschließend den Kontaktabstand einstellen.

Nach der Fahrt muß der Zündzeitpunkt in einer Fachwerkstatt exakt eingestellt werden.

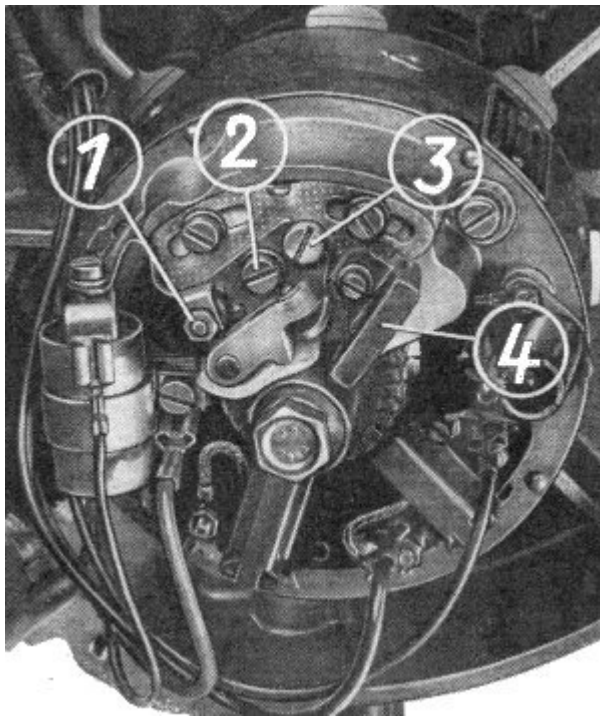


Bild 25. Unterbrecheranlage

1. Anschlußschraube
2. Schlitzschraube
3. Exzenter-schraube

4. Schmierfilz

5.9. Die Batteriepflege

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

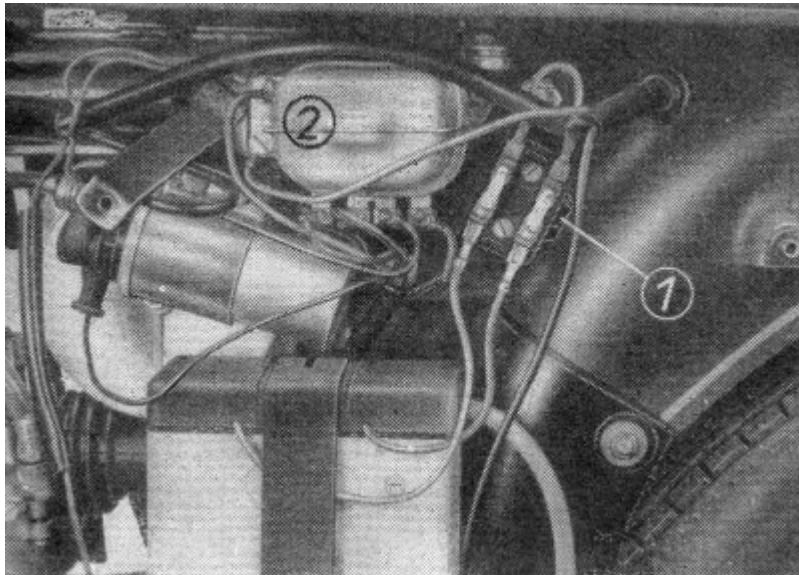


Bild 26. Batterie, Regler und Sicherungssockel der TS 125 und TS 150

1. Sicherungssockel
2. Regler

Die Batterieanschlüsse und Polverbindungen sind stets sauberzuhalten und nach dem Säubern mit Polfett zu fetten. Den Elektrolytstand (Bild [28](#)) im Sommer alle zwei, im Winter aller vier Wochen kontrollieren.

Zum Nachfüllen nur destilliertes Wasser verwenden.

Die Batterie ist bei Nichtgebrauch des Fahrzeugs jeden Monat nachzuladen.

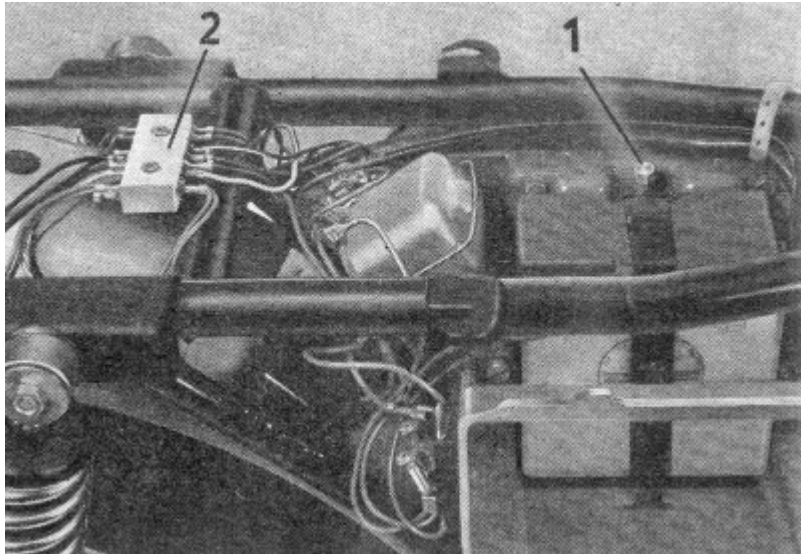


Bild 27. Batterie, Regler und Sicherungssockel der TS 250/1

1. Spannschraube der Batteriehalterung
2. Leitungsverbinder für die hinteren Leuchten

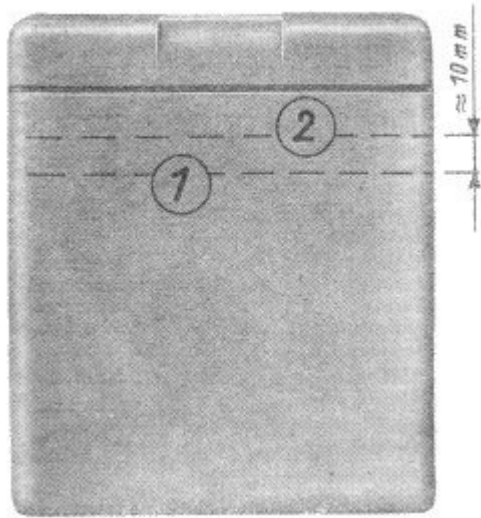


Bild 28. Elektrolytstand der Batterie

- 1. Plattenoberkante
- 2. Elektrolytspiegel

5.10. Glühlampen wechseln

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Bilux- und Standlichtlampen können nach dem Abschrauben des Scheinwerfer-Vorderteils und dem Abziehen der Anschlüsse (1), sowie dem Aushängen der Haltefeder (2) ausgetauscht werden.

Bei der Biluxlampe ist auf richtiges Einsetzen des Sockels zu achten.

Zum Wechseln der Blinkleuchtersicherung muß die Hülse (3) in Pfeilrichtung verschoben werden.

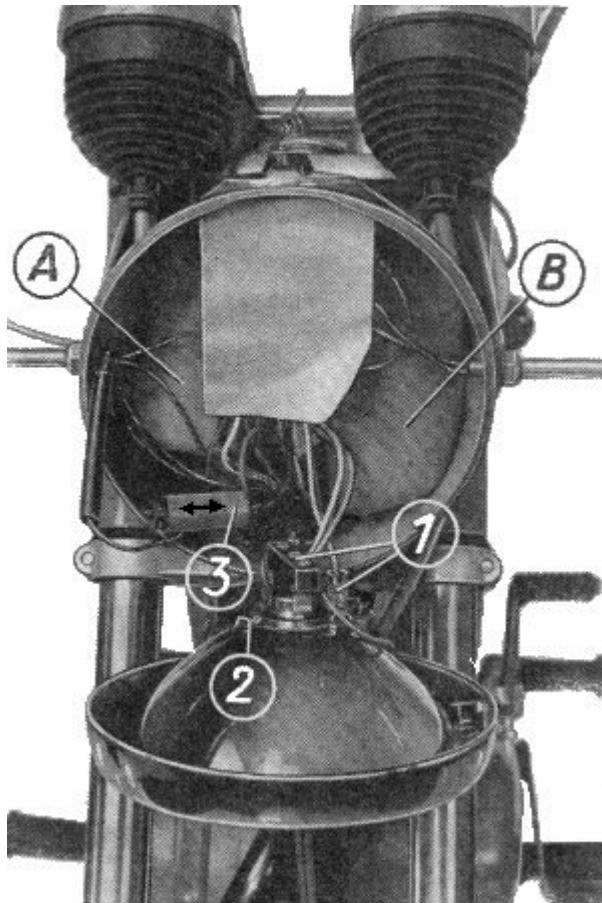


Bild 29. Auswechseln von Lampen

- A. Blinkgeber
- B. Ersatzlampen (nicht bei jeder Ausführung vorhanden)
- 1. Anschlußstück
- 2. Haltefeder
- 3. Hülse

5.11. Die Scheinwerfereinstellung

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Scheinwerfer ist nach dem Lockern der beiden Befestigungsschraube horizontal und vertikal verstellbar.

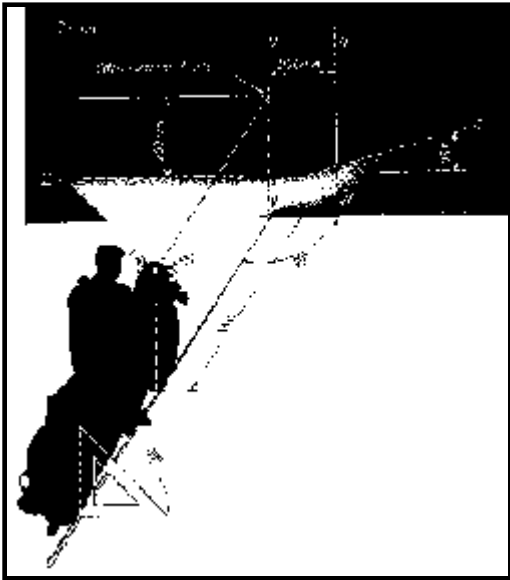


Bild 30. Einstellschema für das Abblendlicht
(Z) Hell-Dunkel-Grenze

Dazu das Schema im Bild [30](#) beachten und das Fahrzeug entsprechend den überwiegenden Betriebsverhältnissen belasten. Die Federbeine

dementsprechend auf 'hart' oder 'weich' stellen.

5.12. Die Zündkerze

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Es sind nur Zündkerzen mit dem Wärmewert 240 zu verwenden.

Die Zündkerze wird in den Intervallen des Wartungsplanes gereinigt und eingestellt.

Abweichungen in der Farbe des Kerzensteines (normal je nach Fahrweise weiß bis sandfarbig) lassen auf Fehler oder Defekte schließen, die von einer Werkstatt beseitigt werden müssen.

Der Kerzenstecker ist innen und außen sauber und trocken zu halten.



Bild 31. Zündkerze - Elektrodenabstand

5.13. Die Pflege der Antriebskette

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- Kettenschmierung
Dazu den rechten Motorgehäusedeckel abnehmen und mit einem Pinsel Fett auf die ganze Kettenlänge auftragen.
- Kettenspannung kontrollieren
Die Kette muß an jeder Stelle gleich gespannt sein. Das Hinterrad deshalb bei der Kontrolle drehen.

TS 250/1:

Das Motorrad steht auf dem Kippständer, das Hinterrad ist voll ausgefedert. Der obere Kettenschutzschlauch mit Kette muß sich mit zwei Fingern bis zum Anschlag drücken lassen.

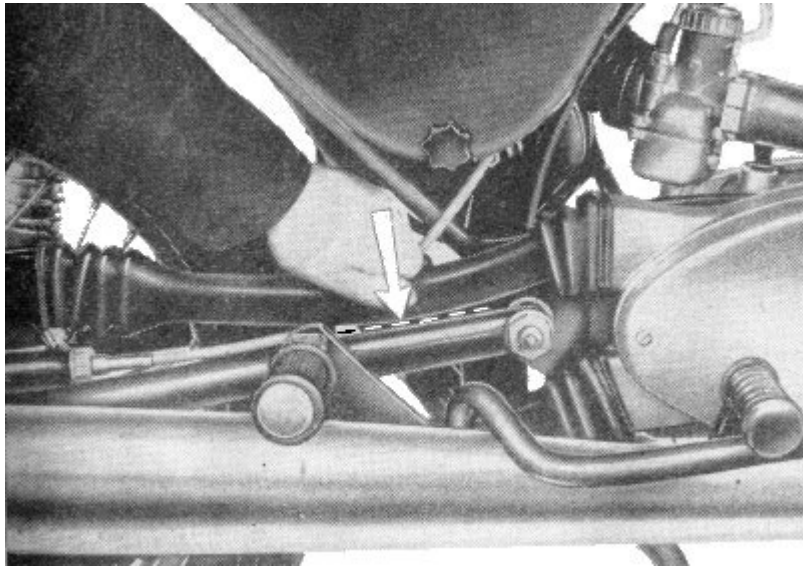


Bild 32. Kettenspannung TS 250/1

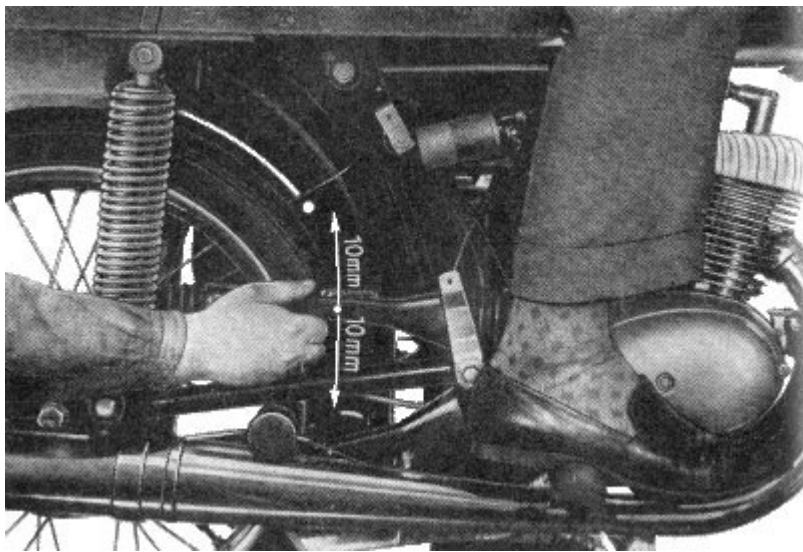


Bild 33. Kettenspannung TS 125/150

TS 125/150:

Das Motorrad auf den Rädern stehend mit einer Person belasten. Die Kettenspannung nach Bild [33](#) beurteilen.

- Kette nachspannen
Die Hinterachse und die Mutter am Flanschbolzen lockern. Die Stellmutter der Kettenspanner gleichmäßig verdrehen.
- Kettenwechsel ist erforderlich, wenn zwei Rollen der Kette hintereinander oder mehr als fünf Rollen gebrochen sind.
Die Verschlußfeder des Kettenschlosses muß fest sitzen und nach Bild [34](#) eingebaut sein.

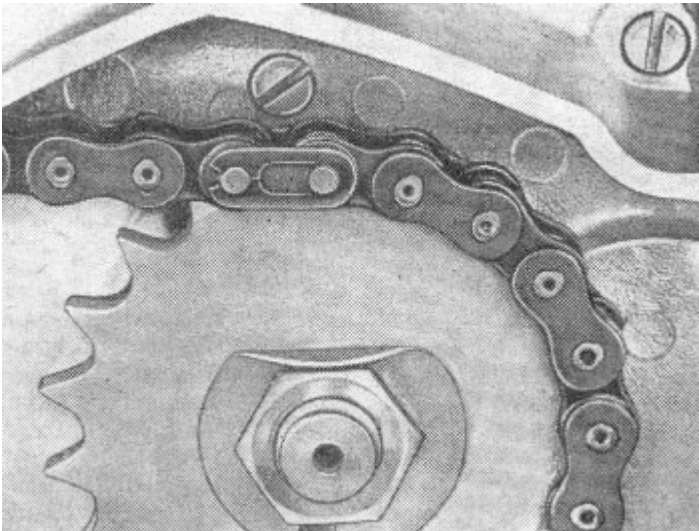


Bild 34. Verschlußfeder der Kette

5.14. Die Laufräder fluchten

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Fahreigenschaften der MZ hängen von der Radspur ab. Fluchten die Räder nicht, kann das Hinterrad durch das Nachstellen der Kettenspanner gerichtet werden.

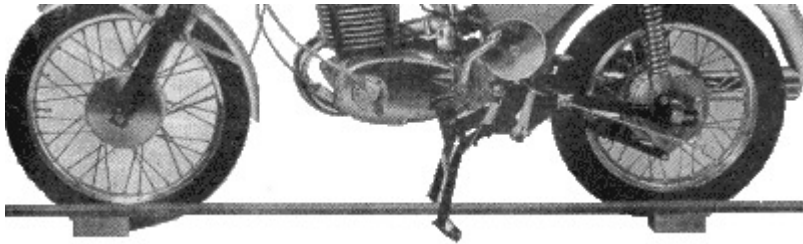


Bild 35. Kontrolle der Radspur

werden. Unterwegs nach einer Reifenpanne genügt zur Kontrolle das Anvisieren beider Räder. Zu Hause geht das genauer nach Bild [35](#) mit einer Meßlatte. Die unterschiedliche Breite der Reifen vorn und hinten berücksichtigen!

5.15. Die Bremsen nachstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Vorderradbremse oben am Handhebel wie die Kupplung nachstellen (Bild [17](#)).

Die Fußbremse so einstellen, daß bei bequemer Sitzposition volle Bremswirkung mit geringem Betätigungsweg des Fußhebels erreicht wird (Bilder [37](#) und [38](#)).

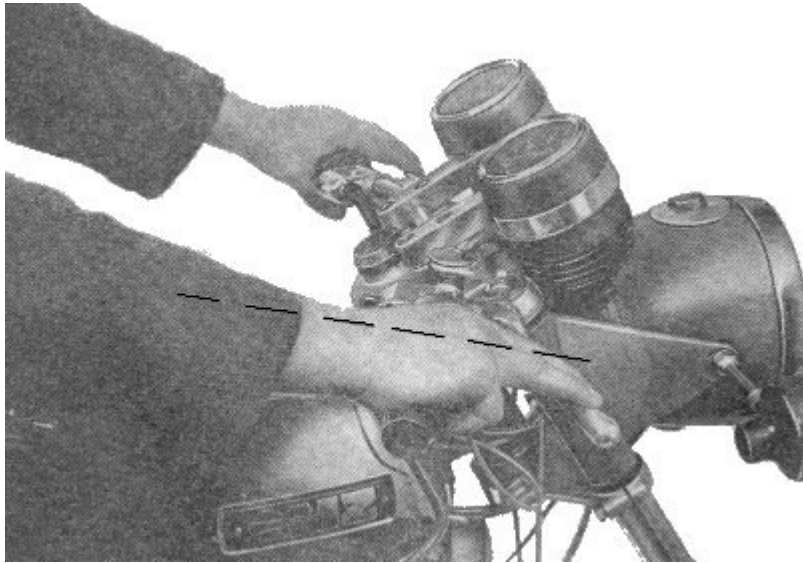


Bild 36. Einstellung der Handhebel - das Handgelenk darf nicht einknicken

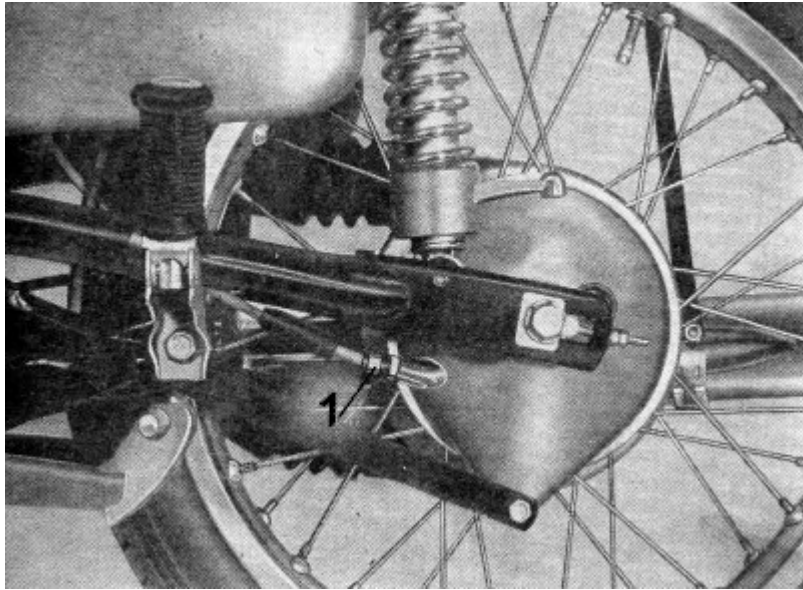


Bild 37. Bremse einstellen (TS 125/150)

1. Stellschraube mit Kontermutter

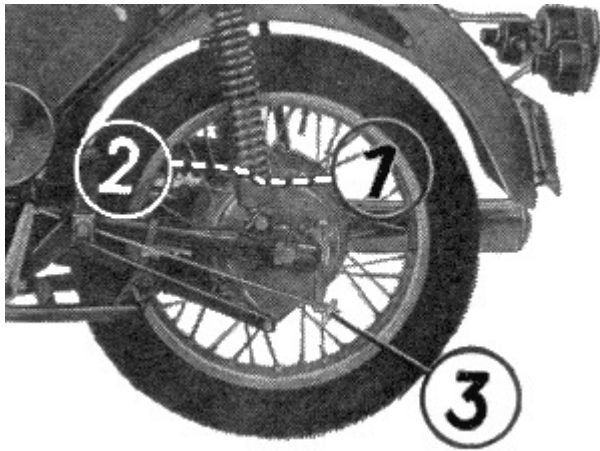


Bild 38. Bremse einstellen (TS 250/1)

1. Federbein weich
2. Federbein hart
3. Verstellmutter der Bremse hinten

5.16. Bremslichtkontakt nachstellen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Wurde die Einstellung der Hinterradbremse verändert, so muß auch der Bremslichtkontakt nachgestellt werden. Mit dem Maulschlüssel die Kontermutter lockern. 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.

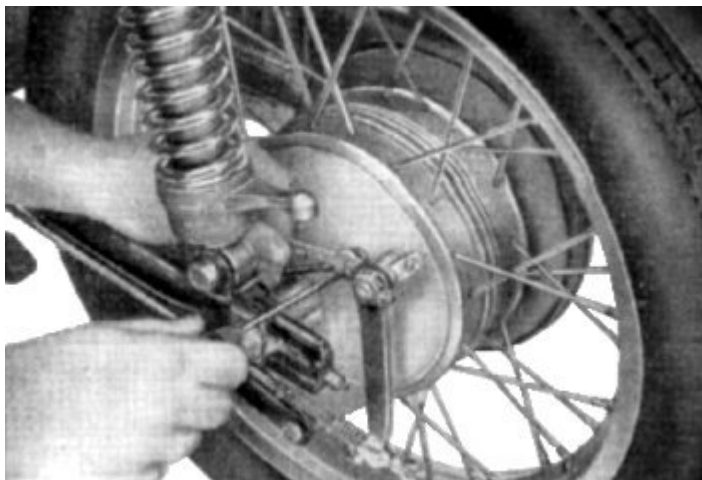


Bild 39. Bremslichtkontakt nachstellen

5.17. Die Reifenpflege

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Vor jeder Fahrt prüft man den Reifenluftdruck. Er muß stets der gewählten Fahrzeugbelastung entsprechen.

Die Reifen sind möglichst vor starker Sonneneinstrahlung und vor Kraftstoff zu schützen.

5.18. Die Räder aus- und einbauen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Vorderrad

Die Klemmschraube (1), die Befestigung der Bremsgegenhalter-Strebe (2) und die Mutter (3) der Steckachse

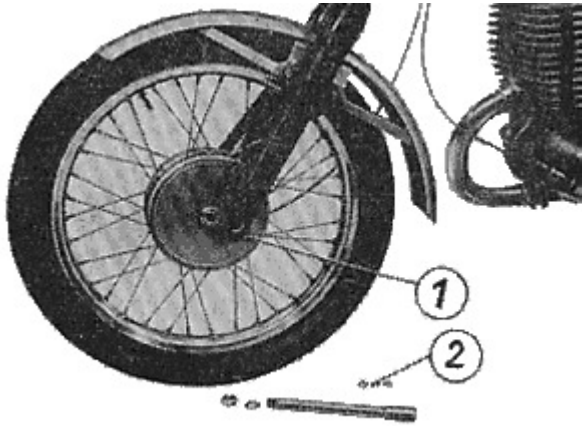


Bild 40. Vorderrad ausbauen

1. Klemmschraube
2. Mutter zur Bremsgegenhalter-Strebe

lösen. Die Steckachse herausziehen (8-mm-Dorn aus Bordwerkzeug) und auf der Werkzeugtasche ablegen. Das Rad nach vorn herausnehmen.

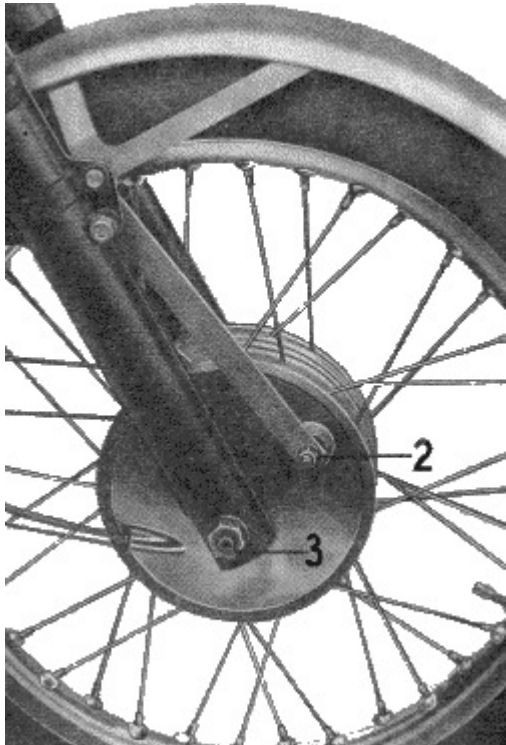


Bild 41. Vorderrad ausbauen

- 2. Mutter zur Bremsgegenhalter-Strebe
- 3. Achsmutter

Auf Einbaurichtung des Dichtringes zum linken Radlager achten - Beschriftung stets nach außen!

Beim Einbau zuerst die Achsmutter (3) und dann die Klemmschraube (1) anziehen.

Hinterrad der TS 125 und TS 150

Den Stecker des Bremslichtkabels abziehen, die Steckachse und die Bremsgegenhalterschraube herausdrehen

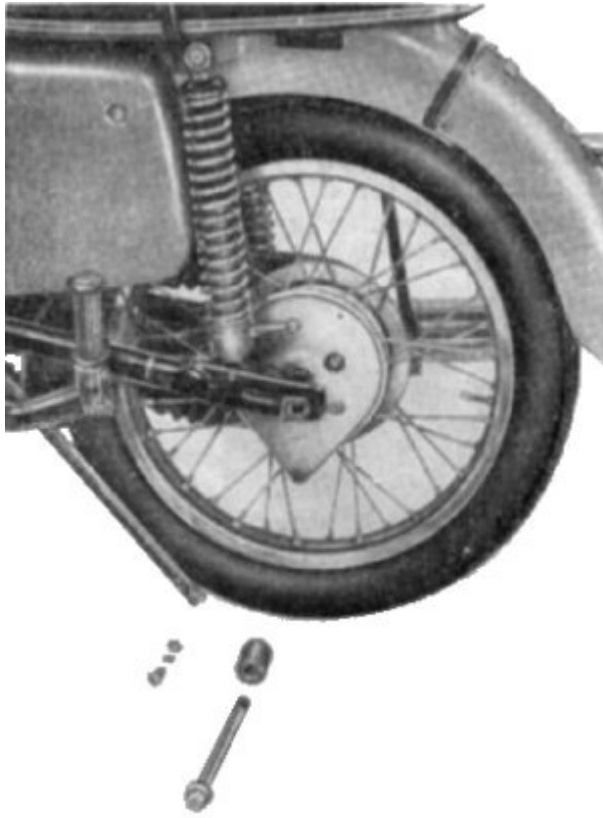


Bild 42. Hinterrad der TS 125/TS 150, vom Abtrieb abgezogen

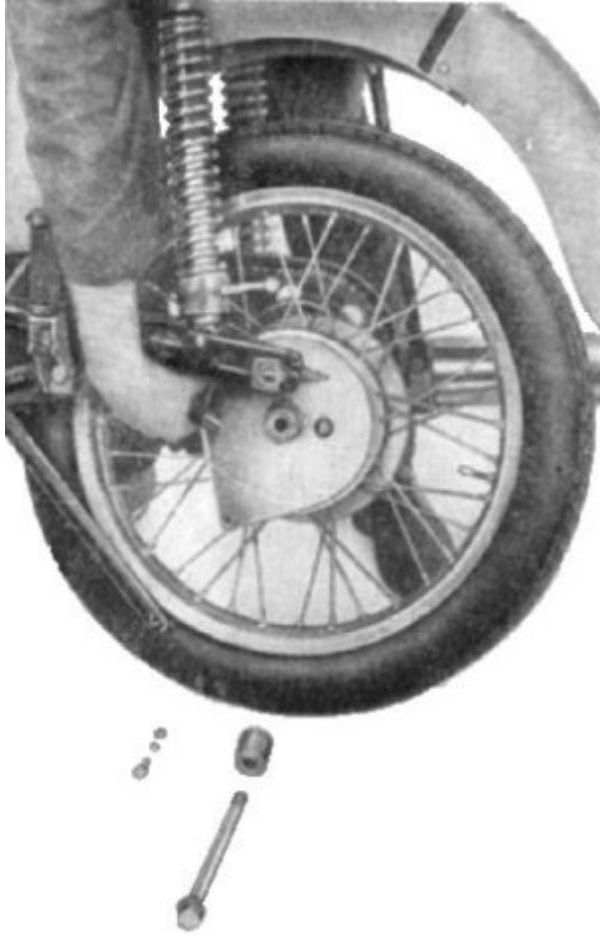


Bild 43. Hinterrad der TS 125/150 herausnehmen

und zusammen mit dem Distanzstück auf der Werkzeutasche ablegen. Bremsdeckel so verdrehen, daß der Seilzug und die Stellschraube nach oben zeigen. Hinterrad nach links ziehen, damit die Mitnehmer vom Dämpfungsgummi frei kommen. Jetzt das Fahrzeug

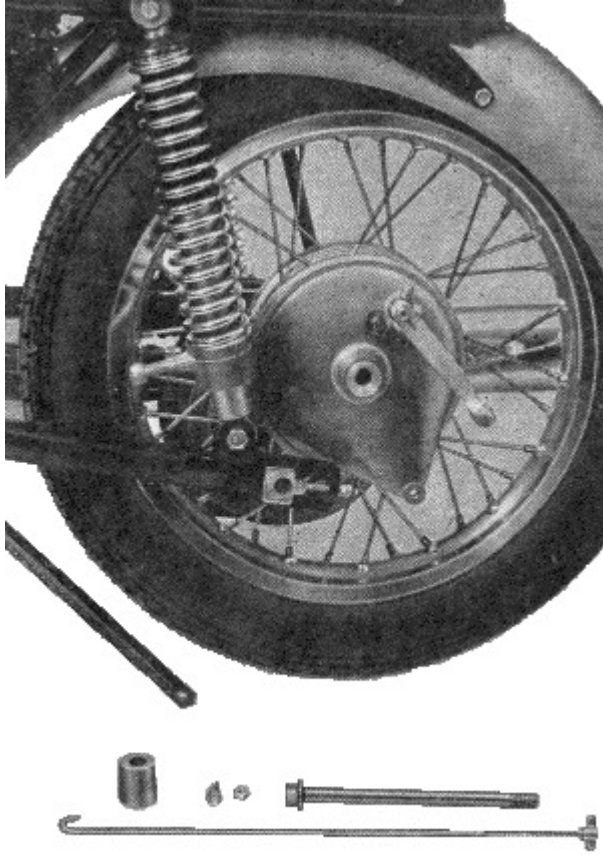


Bild 44. Hinterrad der TS 250/1, vom Antrieb abgezogen

etwas nach rechts kippen (mit dem Körper gegenhalten!), den Bremsdeckel herausnehmen und das Hinterrad nach links hinten herausziehen. Beim Einbau zum Einführen der drei Mitnehmerbolzen in die Bohrungen des Dämpfungsgummis einen Getriebegang einlegen.

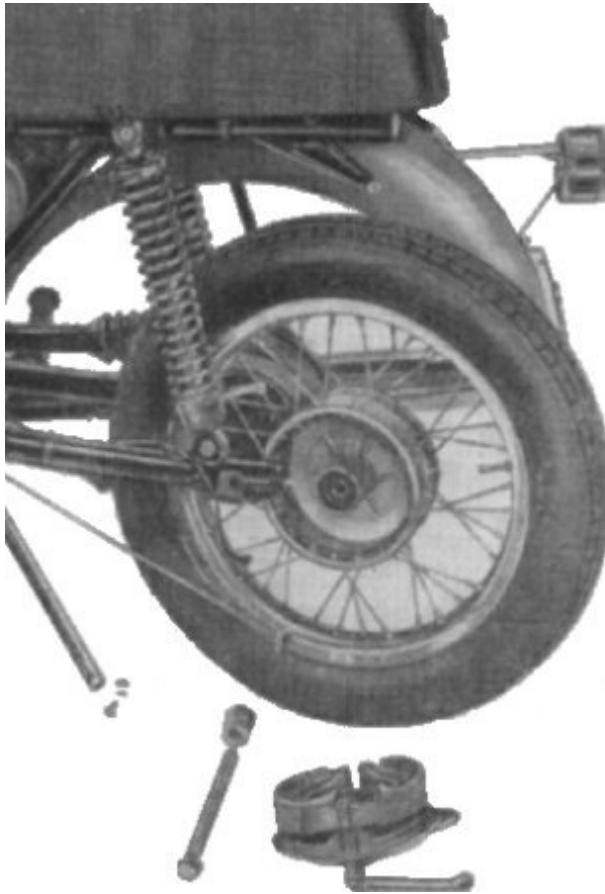


Bild 45. Hinterrad der TS 250/1 herausnehmen

Hinterrad TS 250/1

Den Stecker des Bremslichtkabels abziehen, die Flügelmutter mit Druckfeder vom Bremsgestänge lösen, die Steckachse und die Bremsgegenhalterschraube herausdrehen und zusammen mit dem Distanzstück auf der Werkzeugtasche ablegen. Nun wird das Hinterrad von Antrieb abgezogen und so hingestellt, wie mit Bild [44](#) gezeigt. In dieser Stellung kann der Bremsgegenhalter nach hinten herausgenommen werden. Jetzt kann das Rad nach links hinten herausgezogen werden.

5.19. Den Luftschlauch wechseln

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Reifen kann nur bei abgelassener Luft abgenommen werden. Das Rad wird auf den Boden gelegt, wobei die Lager durch einen untergelegten Lappen zu schützen sind.



Bild 46. Reifenmontage

Zuerst muß der Reifen rundherum von der Felge abgedrückt sein, bevor er gegenüber dem Ventil in das Tiefbett gedrückt werden kann. Am Ventil beginnend, den Reifen mit beiden Montierhebeln über den Felgenreand heben. Danach den Schlauch herausnehmen. Erst nach der Kontrolle des Reifens auf Fremdkörper oder Schadstellen den neuen Schlauch einlegen und den Reifen gegenüber dem Ventil beginnend wieder montieren.

Beachten:

Den Schlauch nicht einklemmen. Der Reifen muß nach der Montage rund laufen. Den Ersatzschlauch kann man an der linken Seitenverkleidung innen (TS 125/150) oder unter der Sitzbank (TS 250/1) mitführen.

6. Eine Panne - was nun?

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Beibt das Motorrad einmal ohne ersichtlichen Grund stehen oder springt nicht an, dann muß mit einer gewissen Systematik vorgegangen werden. Die nächsten Seiten enthalten einige Hinweise dazu.

6.1. Der Motor springt nicht an (Zündung ist eingeschaltet)

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Startvergaserhebel ist gezogen, der kalte Motor springt aber nicht an:

- a. Kraftstoffhahn geschlossen bzw. nicht auf 'Reserve' geschaltet,
- b. Filter am Kraftstoffhahn verschmutzt,
- c. Kraftstoffleitung verstopft,
- d. Startdüse verstopft oder Drehgriff nicht auf Leerlaufstellung,
- e. Kerzenstecker ab oder 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. Hauptsicherung durchgebrannt,

- d. Zündschloß defekt oder Zündschlüssel zu kurz.

Die rote Kontrollampe leuchtet auf, der Vergaser ist sauber, der Motor springt aber trotzdem nicht:

- a. Zündkerze verölt
- b. Zündkerze naß

Zu a): Die herausgeschraubte Kerze in den Kerzenstecker stecken und mit dem Metallkörper an eine blanke Stelle des Motor legen (aber nicht an den Vergaser!), die Zündung einschalten und durchtreten. An den Elektroden muß ein kräftiger Funke überspringen. Wenn nicht, dann eine Reservekerze einschrauben.

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

6.2. Die rote Kontrollampe geht bei höherer Drehzahl nicht aus

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- a. Regler oder Lichtmaschine defekt,
- b. Scheuerstelle im Leitungsnetz,
- c. Kohlebürsten hängen,
- d. Steckkontakt oder Kabelverbindung lose.

6.3. Der Motor läuft unrund

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

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

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

6.4. Der Motor 'nimmt kein Gas an'

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

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

6.5. Die 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, Lichtmaschine ladet zu wenig.

6.6. Die Glühlampen brennen nicht

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

- a. Lampe oder Sockel oxydiert,
- b. Kontaktfeder oxydiert oder liegt nicht an,
- c. Zuleitung abgefallen oder locker,
- d. Lampen defekt.

7. Zubehör

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

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

- 1. Seitenständer (Abstellstütze)
Zum bequemen Abstellen - ohne das Fahrzeug aufzubocken.
- 2. Taschenträger
Ist für die Aufnahme leichten Handgepäcks (8 kg) geeignet - schwere Koffer beeinträchtigen die Lenkstabilität!
- 3. Seitengepäckträger
Wird seitlich von Hinterrad angebracht. Einseitig oder auch beiderseitig - zur Aufnahme größeren Handgepäcks (je 15 kg) geeignet.
- 4. Beinschutzbleche

8. Ersatzteilbeschaffung und Kundendienst

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Ersatzteile können wir nicht direkt an Sie liefern; deshalb bitten wir Sie, dazu die Hilfe von MZ-Diensten, MZ-Spezialverkaufsstellen oder, im Ausland, des Importeurs in Anspruch zu nehmen.

Benötigen Sie Auskünfte von uns, dann bitten wir um genaue Angaben (auch zum Fahrzeug), damit wir Ihnen helfen können.

9. Geräusche

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Bedingt durch eine optimale Ansaug- und Auspuffgeräuschkämpfung sind Geräusche stärker hörbar, als bei älteren MZ-Modellen. Das ist jedoch kein Grund zur Beunruhigung, sondern eine Begleiterscheinung von Motoren mit höherer spezifischer Leistung. Geräusche, deren Ursachen in Defekten zu suchen sind, werden von erfahrenen Fachleuten einwandfrei erkannt. Wir empfehlen deshalb beim Auftreten von Ihrer Meinung nach anormalen Geräuschen den Rat und die Hilfe von MZ-Vertragswerkstätten in Anspruch zu nehmen.

10. Schmierpläne

10.1. Schmierplan für TS 125 und TS 150 (Bilder [47](#) und [48](#))

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Nr.	Schmierstelle	Schmiermittel
	Abschmieren mit Öl	

1	Handbremsbowdenzug	Getriebeöl
2	Kupplungsbowdenzug	Getriebeöl
3	Gasbowdenzug	Getriebeöl
4	Bowdenzug für Startkolben	Getriebeöl
5	Fußbremshebel	Getriebeöl
6	Fußbremsbowdenzug	Getriebeöl
11	Tachometer - biegsame Welle	Getriebeöl
	Abschmieren mit Fett	
7	Sekundärkette	Wälzlagerfett
8	Drehgriffschieber	Wälzlagerfett
9	Bremsschlüssel, vorn und hinten	Wälzlagerfett
10	Kupplungsschnecke	Wälzlagerfett
11	Tachoantrieb	dauergeschmiert mit Wälzlagerfett
12	Federbeinverstellung	Wälzlagerfett
	Hypoidöl	
13	Schmierfilz am Unterbrechernocken	Hypoidöl
	Ölwechsel	
14	Getriebeölfüllung	0,45 l Getriebeöl

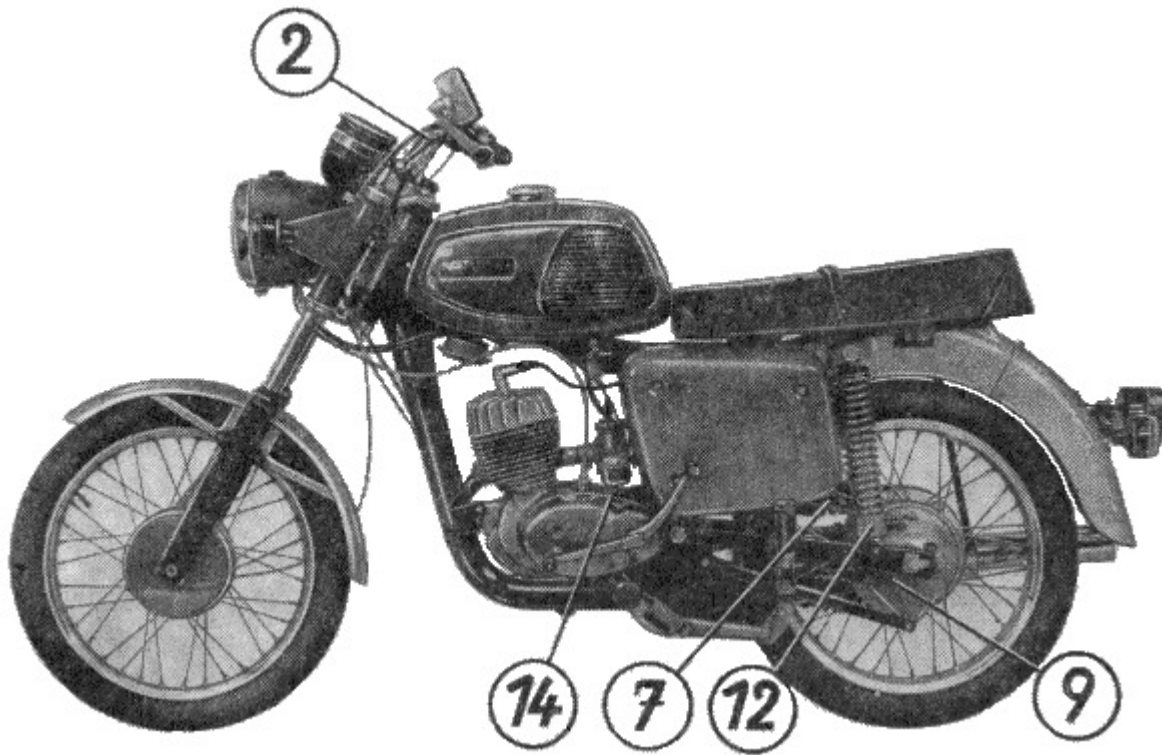


Bild 47. Schmierstellen TS 125/150 links

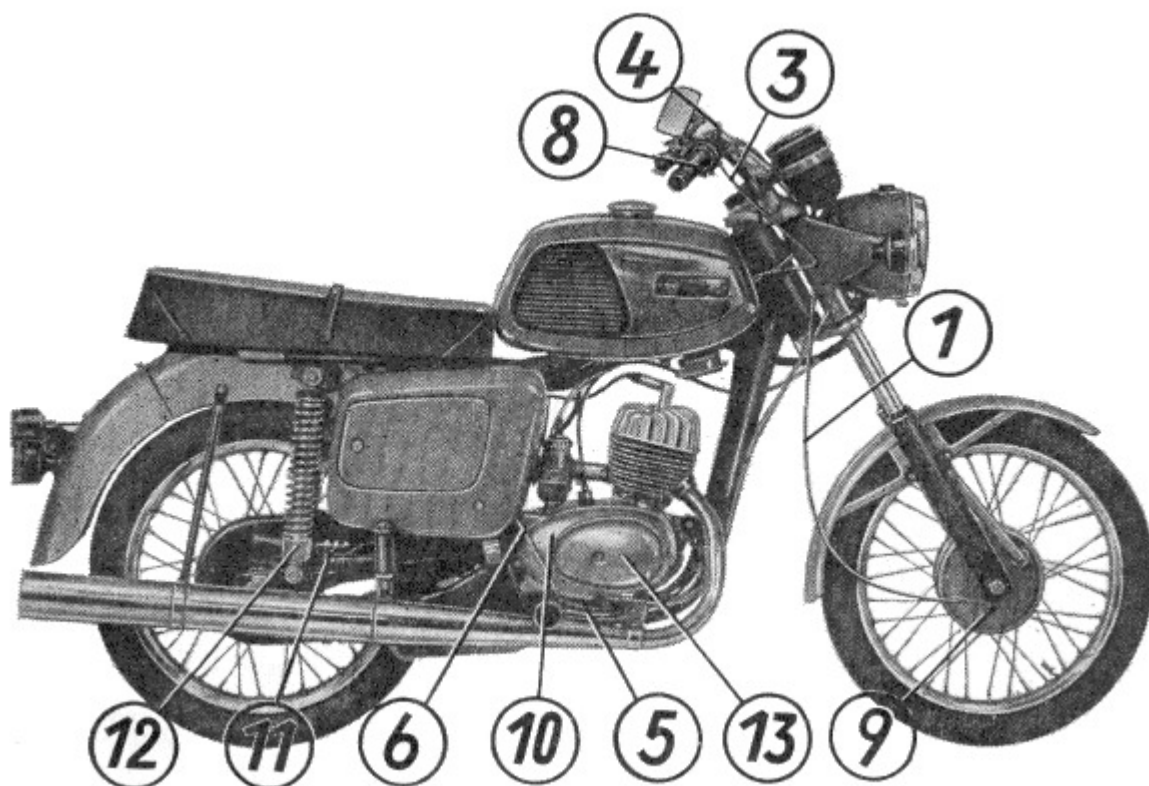


Bild 48. Schmierstellen der TS 125/150 rechts

10.2. Schmierplan für TS 250/1 (Bilder [49](#) und [50](#))

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Nr.	Schmierstelle	Schmiermittel
	Abschmieren mit Öl	

1	Hinterer Bremsschlüssel	Getriebeöl
2	Handbremsbowdenzug	Getriebeöl
3	Kupplungsbowdenzug	Getriebeöl
4	Gasbowdenzug	Getriebeöl
5	Bowdenzug für Startkolben	Getriebeöl
9	Tachometer - biegsame Welle	Getriebeöl
	Abschmieren mit Fett	
6	Kette	Wälzlagerfett
7	Drehgriffschieber	Wälzlagerfett
8	Bremsschlüssel vorn	Wälzlagerfett
9	Tachoantrieb	dauergeschmiert mit Wälzlagerfett
10	Federbeinverstellung	Wälzlagerfett
	Hypoidöl	
11	Schmierfilz am Unterbrechernocken	Hypoidöl
	Ölwechsel	
12	Getriebeölfüllung	0,9 l Getriebeöl

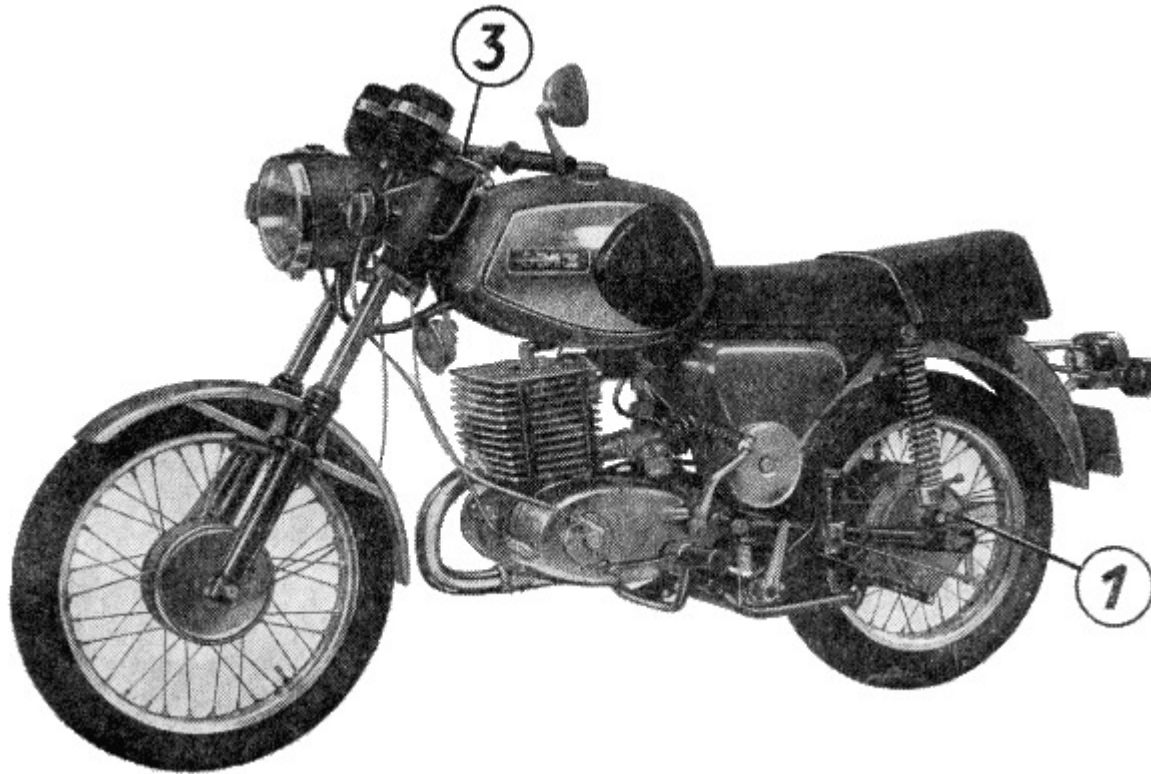


Bild 49. Schmierstellen der TS 250/1 links

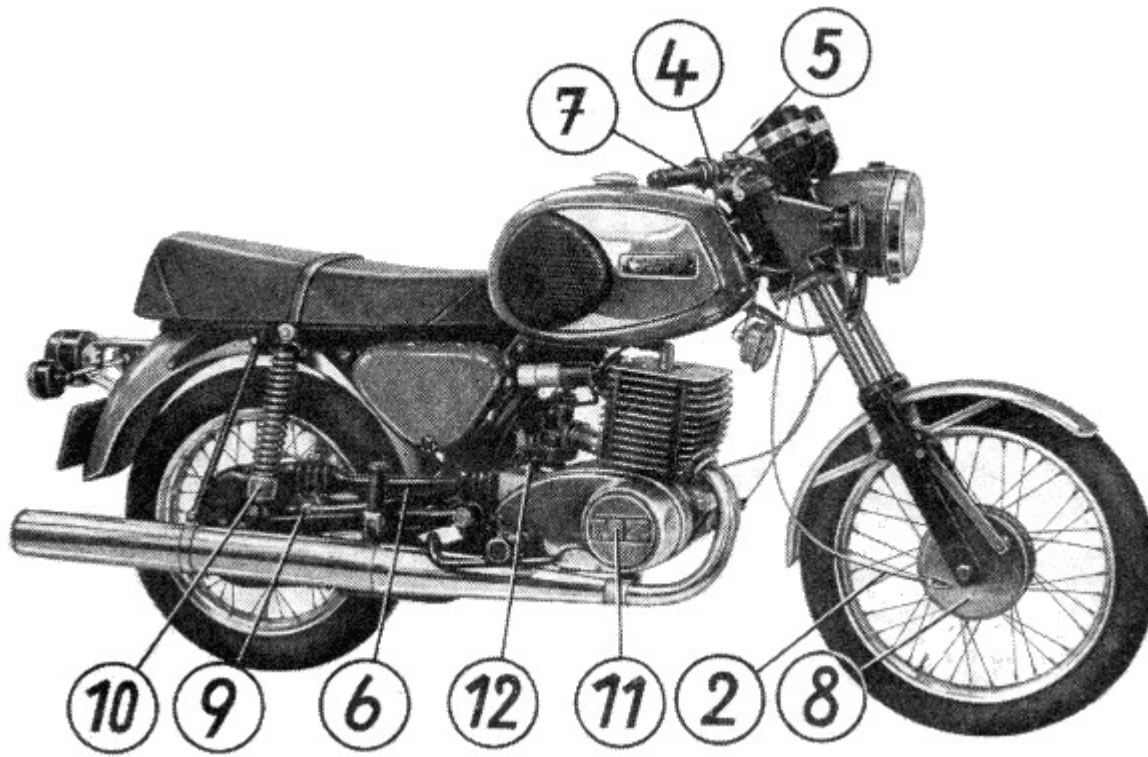


Bild 50. Schmierstellen der TS 250/1 rechts

11. Wartungsplan

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Wartungsarbeiten	vor	nach	500	alle 2500	alle 5000	alle 10000	alle 20000
------------------	-----	------	-----	-----------	-----------	------------	------------

	Fahrt	Fahrt	km	km	km	km	km
Motor und Getriebe							
Kupplungsspiel überprüfen	x						
Getriebeöl kontrollieren				x			
Getriebeöl wechseln			x ¹				x
Auspuffbefestigung am Zylinder nachziehen [98,1 Nm (10 kpm)]			x ¹				
Motorschrauben nachziehen				x			
Vergaser reinigen, Einzelteilbefestigung nachziehen				x ¹	x		
Vergasereinstellung überprüfen			x ¹		x		
Kontrolle der Schadstoffmission	in Abständen von 6 Monaten						
Kupplungsschnecke bei TS 125/150 schmieren				x			
Elektrische Anlage							
Funktion der Beleuchtungs- und	x						
Signalanlage kontrollieren	x						
Zündkerze reinigen und einstellen				x			
Zündkerze erneuern							x
Unterbrecherkontaktabstand kontrollieren			x ¹		x		
Vorzündung kontrollieren			x ¹		x		
Schmierfilz des Unterbrechernockens fetten			x ¹		x		

Elektrolytstand der Batterie kontrollieren				x ²			
Fahrgestell							
Funktion der Bremsen kontrollieren	x						
Führungsrohre der Teleskopgabel (Ausführung mit Schutzkappe)							
abwischen	x	x					
leicht einölen		x					
Teleskopgabel - Sichtkontrolle auf Undichtheit	x						
Reifenluftdruck kontrollieren	x						
Kraftstoffhahn ausbauen, Filter reinigen, Luftfilter ausklopfen,			x ¹		x		
Ansauggehäuse abwischen					x		
Luftfilter erneuern						x	
Alle zugänglichen Schraubverbindungen auf Festsitz kontrollieren				x			
Antriebskette - Durchhang überprüfen				x			
Antriebskette schmieren				x			
Handhebel und Gasdrehgriff schmieren				x			
Seilzüge ausbauen und schmieren						x	
Tachometerwelle durchölen						x	
Bremsschlüssel ausbauen, reinigen, schmieren						x	

Radlager reinigen und schmieren						x	
Schwingenlagerung und Federung überprüfen						x	
Bei der Wartung festgestellte Mängel sind abstellen zu lassen.							
x ¹⁾ 1. und 2. Garantiedurchsicht							
x ²⁾ oder: aller zwei Wochen (Sommer) aller vier Wochen (Winter)							

12. Zum Komplettieren der Motorräder

[Index](#)

Außer dem Anbau der versandbedingt nicht von unserem Werk montierten Teile ist bei der TS 250/1 vor dem Inbetriebsetzen die Folie unter dem Verschlußstopfen der Öleinfüllbohrung zu entfernen. Die Folie verhindert eventuellen Ölverlust während des Motorradtransportes zum Verkäufer.

Beim Anschließen der hinteren Leuchten ist bei der TS 250/1 zu beachten, daß die Kennfarben der zum Leitungsverbinder führenden Kabel mit denen der nach hinten führenden Kabel übereinstimmen.

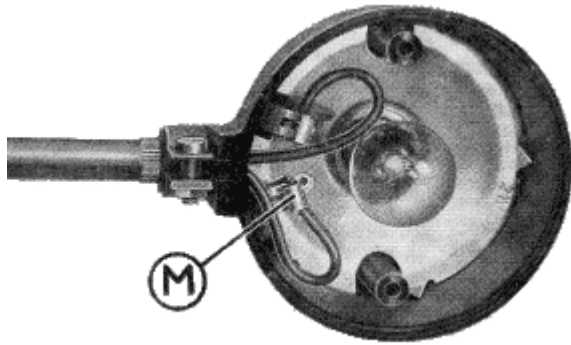


Bild 51. Anschließen der vorderen Blinkleuchten
(TS 125/150 auch hinten)
(M) Masseanschluß (braunes Kabel)

