

Di Blasi



Klappmokick TAXI R7

Montage- und Serviceanleitung

Ersatzteile

Änderungen vorbehalten
2/96

Inhaltsangabe

- I. **Motor Aus- und Einbau**
- II. **Motor zerlegen**
- III. **Motor montieren**
- IV. **Vergaser Aus- und Einbau,
Reinigung, Einstellung**
- V. **Benzinzufuhr**
- VI. **Räder**
- VII. **Elektrische Anlage**
- VIII. **Wartung**
- IX. **Technische Daten**
- X. **Ersatzteile Fahrgestell
Ersatzteile Motor / Antrieb
Ersatzteile Vergaser / Elektrik**

I. Motor Aus- u. Einbau

Deckel der Werkzeugbox entfernen. Luftfiltergehäuse und Vergaser demontieren. Zündkerzenstecker abziehen. Kabelverbindung (im Bereich des Vergasers) zwischen Zündanlage und externer Zündspule trennen. Variomatikverkleidung demontieren. Befestigungsschraube der Kupplung entfernen, Kupplungsnabe, Feder und Kupplungskorb abnehmen. Buchse (Abb. 1/ 275) evtl. unter Zuhilfenahme eines handelsüblichen 2-Klauen-Abziehers demontieren. Keilriemen abnehmen. Auspuff demontieren. Vordere Befestigungsschrauben des Gepäckträgers entfernen, hintere Befestigungsschrauben lösen und Gepäckträger etwas nach oben drücken. Beide Motoraushängungsschrauben entfernen. Motor nach vorne aus dem Chassis nehmen.

Einbau des Motors erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. (Achten Sie bitte darauf, daß sämtliche Schrauben festgezogen werden. Die Befestigungsschraube der Kupplung muß mit einem neuen Sicherungsblech versehen festgezogen und gekontert werden.)

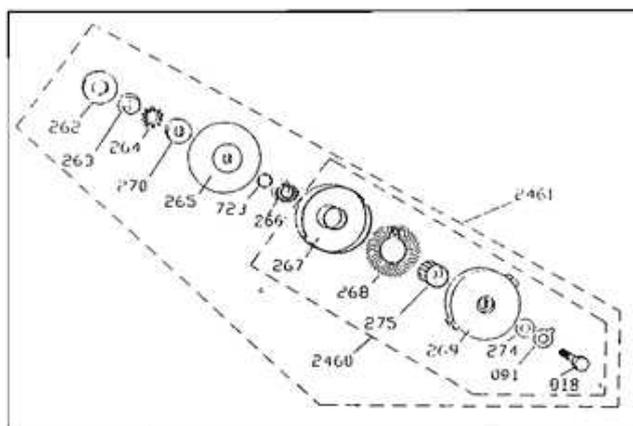


Abb.1

II. Motor zerlegen

Motor wie unter Punkt I beschrieben ausbauen. Restliche Teile der Variomatik (Lager, U-Scheibe, Zahnrad, Gegenzahnrad, Feder und Scheibe) demontieren. Deckel der Zündanlage entfernen. Befestigungsmutter (Rechtsgewinde) des Polrades entfernen. Polrad mittels Polradabzieher (E-Teil Code 780) demontieren. Position der Zündgrundplatte zu Motorgehäuse markieren. Zündgrundplatte demontieren. Mitnehmerkeil aus Kurbelwelle entfernen. Kickstarterwelle mit Segment demontieren. Ansaugstutzen demontieren. Zylinderkopf und Zündkerze demontieren. Zylinder abziehen. Kolbenbolzensicherungen demontieren, Kolbenbolzen ausdrücken und Kolben entnehmen. Nadellager aus Pleuel entnehmen. Mo-

torgehäuseschrauben (5 Stck.) demontieren. Gummilagerungen aus Motorgehäuse entfernen. Motorgehäuse, unter leichten Schlägen auf die Kurbelwelle mit einem Gummihammer (auf der Kupplungsseite), trennen. Kurbelwellenlager abziehen. Wellendichtringe aus den Motorgehäusehälften ausschlagen.

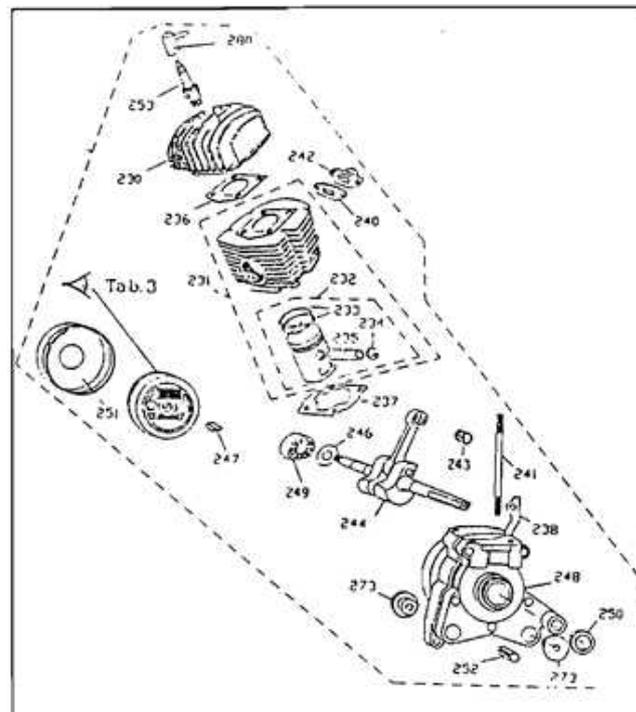


Abb. 2

III. Motor montieren

Vor der Montage Dichtungsreste entfernen und Teile gründlich reinigen. Wellendichtringe (mit offener Seite zur Motormitte) in die Gehäusehälften eindrücken. Distanzscheiben (unter Berücksichtigung der Einbaumaße 0,1 - 0,3 mm) und Kurbelwellenlager auf die Kurbelwelle montieren. Kurbelwelle in eine Gehäusehälfte eindrücken und zweite Gehäusehälfte montieren (neue Dichtung verwenden), Gehäuse-schrauben gleichmäßig festziehen. Prüfen, ob sich die Kurbelwelle leicht dreht. Neue Zylinderfußdichtung auf das Gehäuse aufsetzen. Neues Nadellager in das Pleuelauge montieren. Kolben auf Pleuel aufstecken und Kolbenbolzen inkl. Sicherungsringen montieren. (Einbaurichtung des Kolbens beachten; Kennzeichnung durch Pfeil in Fahrtrichtung bzw. Stöße der Kolbenringe auf Einlaßseite). Kolbenringe auf Kolben montieren. Zylinder auf Stehbolzen schieben und Kolben mit richtig sitzenden Kolbenringen in leicht eingeölte Zylinder einführen. Zylinderkopfdichtung und Zylinderkopf montieren. Befestigungsmuttern mit Unterlegscheiben montieren und gleichmäßig über Kreuz festziehen. Ansaugstutzen mit neuer Dichtung montieren. Mitnehmerkeil

in Kurbelwelle einsetzen. Zündgrundplatte montieren. Polrad montieren und auf richtige Position von Nut und Scheibenfeder achten. Kickstartersegment mit Welle in das Gehäuse einschieben, Feder, U-Scheibe und Kickstarter montieren. Gummilagerungen für Motoraufhängung in das Motorgehäuse montieren. U-Scheibe, Feder, Gegenzahnrad und Zahnrad montieren. Kupplungsscheibe (265), U-Scheibe, Lager und Buchse auf Kurbelwelle aufstecken. Kupplungskorb, Kupplungsfeder und Kupplungsnahe (leicht gefettet) auf Buchse (275) aufschieben. U-Scheibe, neues Sicherungsblech und Schraube montieren und korrekt sichern. Motor (in umgekehrter Reihenfolge) wie unter Punkt I beschrieben in Chassis einbauen. Zündzeitpunkt einstellen. 2.3 - 2.5 mm bzw. 22° - 24° v.OT. Abdeckung der Zündanlage montieren.

IV. Vergaser Aus- und Einbau, Reinigung, Einstellung

Luftfiltergehäuse demontieren. Schrauben des Vergaserdeckels lösen, Deckel und Gasschieber herausziehen. Benzinschlauch abziehen. Klemmschraube lösen und Vergaser vom Ansaugstutzen ziehen. Befestigungsschraube des Benzinschlauchanschlusses entfernen und Filter herausnehmen. (Filter ggf. reinigen). Befestigungsschrauben des Schwimmergehäuses lösen und mit Gehäuse entnehmen. Lagerachse des Schwimmers demontieren. Schwimmer und Schwimmeradel abnehmen und auf Dichtigkeit bzw. Beschädigung prüfen. Hauptdüse Gr. 53 demontieren und auf Durchlässigkeit prüfen.

Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge (Es ist darauf zu achten, daß alle Teile gründlich gereinigt werden).

Benzinschlauchanschluß so montieren, daß der Benzinschlauch senkrecht von oben aufgesteckt wird. Achten Sie bei der Montage des Vergaserdeckels auf korrekte Einbaulage des Choke-Hebels. Funktionskontrolle der Kaltstarteinrichtung. Spiel am Gaszug kontrollieren und ggf. einstellen. Leerlaufdrehzahl mittels Schieberanschlagschraube einstellen. (Abb. 3 / 345)

- Leerlaufeinstellung: Durch Drehen der Schraube (Abb.3 / 345) im Uhrzeigersinn wird die Leerlaufdrehzahl höher. Durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn wird die Drehzahl geringer.

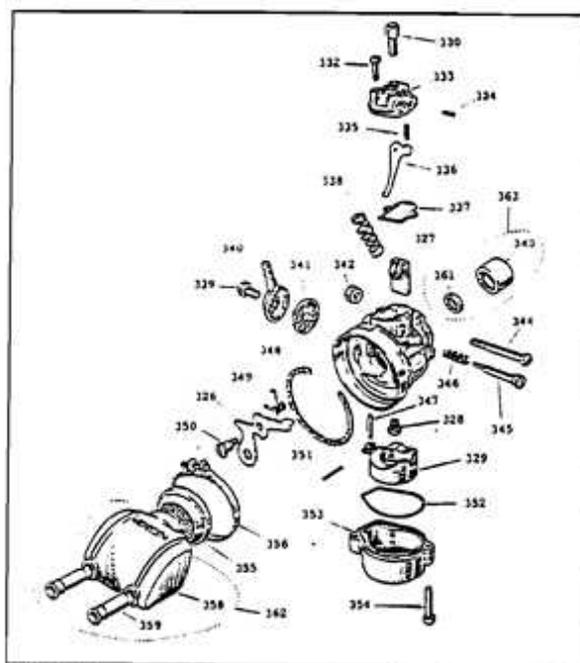


Abb. 3

V. Benzinhahn Aus- und Einbau, Funktion

Hebelstellungen:

off = zu, **on** = auf, **Res**=Reserve.

Demontage erfolgt durch Drehen des gesamten Benzinahns gegen den Uhrzeigersinn.

Vor der Montage auf festen Sitz des Kunststoffröhrchens achten (Kunststoffröhrchen dient zur Sicherstellung der Kraftstoffreserve). Bei der Montage auf den korrekten Sitz des Dichtgummis und der Formscheibe achten.

VI. Räder

1. Aus- und Einbau, Zerlegen und Montieren des Vorderrades

Lösen der Klemmschraube des Bremszuges und Bremsseil aushängen. Achsmuttern rechts und links lösen und Vorderrad herausnehmen. Demontage der Kontermutter, der Bremsankerplatte mit Bremsbelägen sowie des Tachoantriebs. Feder der Bremsbeläge aushängen und Bremsbeläge abnehmen. Kontermutter und Konus demontieren, Achse aus Nabe ziehen (Vorsicht: Kugelring). Demontage der Inbusschrauben zum Teilen der Felge, Reifen und Schlauch abnehmen.

Bei der Montage in umgekehrter Reihenfolge sind folgende Punkte zu beachten:

Sämtliche Teile vor der Montage reinigen. Kugelring mit Fett in Lagerschalen einsetzen. Achse mit Konen einsetzen, spielfrei einstellen und kontern. Bei der Montage des Vorderrades

in die Gabel muß das Stützblech der Ankerplatte korrekt zum Stützbolzen sitzen.

2. Aus- und Einbau, Zerlegen und Montage des Hinterrades.

Variomatikverkleidung demontieren. Rückzugfeder der Variomatik aushängen. Keilriemen an der Kupplung abnehmen. Bremsseil an der Bremsankerplatte aushängen. Achsmutter lösen und Hinterrad aus dem Rahmen nehmen. Kontermutter des Exzentrers der Keilriemenscheibe demontieren und Arm ohne Keilriemenscheibe von der Achse ziehen. Keilriemen abnehmen. Kette vom Kettenblatt abnehmen und am Kettenschloß öffnen. Befestigungsschrauben des Kettenrades demontieren und Kettenrad abnehmen (auf Distanzbuchsen achten).

Bei der Montage in umgekehrter Reihenfolge sind folgende Punkte zu beachten:

Kettenrad so montieren, daß Ventilloch und Aussparung im Kettenrad übereinstimmen. Neues Sicherungsblech verwenden. Bei der Montage des Kettenschloßes die Feder gegen die Laufrichtung montieren. Nach Einbau des Hinterrades in den Rahmen Kettenspannung kontrollieren bzw. durch Verdrehen des Exzentrers einstellen und Exzenter (Abb. 4 /A) kontern.

- Bremsseil durch Klemmschrauben führen und Klemmschraube festziehen.

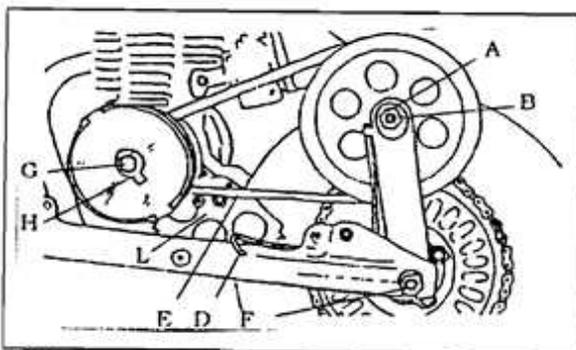


Abb. 4

VII. Elektrische Anlage

1. Zündanlage

Die Zündanlage besteht aus dem Polrad, der Erregerspule, der Zündspule, der Zündkerze und den Verbindungskabeln. (Kabelfarben und Belegungen sind aus dem jeweiligen Schaltplan zu ersehen).

Es wird hier so genau auf den Weg hingewiesen, um Ihnen die Fehlersuche zu erleichtern. Mögliche Fehlerquellen sind:

- unterbrochene bzw. angescheuerte Kabel zwischen Erregerspule und Zündspule, entwe-

der im Bereich der Kabeldurchführung an der Schwinge oder im Bereich des Hinterrades (auf enge Verlegung an Rahmen und Verkleidung achten).

- Wasser in der Werkzeugbox führt zu starker Korrosion der Kabelverbindungen und somit zu Kontaktproblemen. Es kann durch Abdichten der Werkzeugbox Abhilfe geschaffen werden.

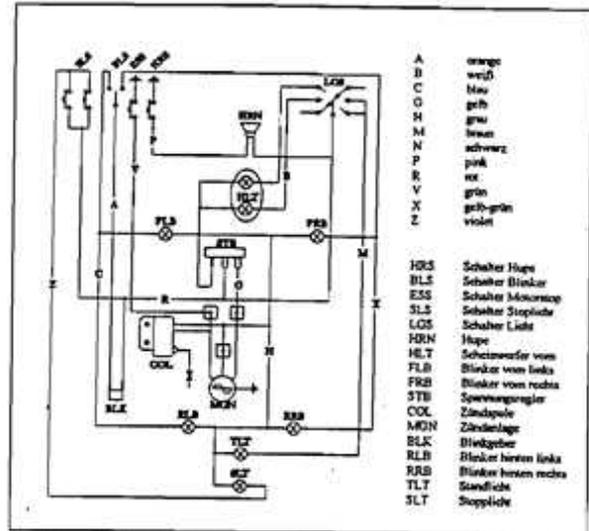


Abb. 5 Schaltplan

Betriebstemperaturbereich auf der Zündoberfläche: -10°C bis ca. 60°C .

Zündeneinstellung: $22^{\circ}-24^{\circ}$ / 2,30-2,45 mm v.O.T.

Meßwerte der internen Zündspule (bei 20°C)

Meßpunkt	Widerstand (OHM)
V-Masse	$254 \pm 20 \%$
N-Masse	$0,6 \pm 20 \%$

Meßwerte der externen Zündspule (bei 20°C)

Meßpunkt	Widerstand (OHM)
H.V. Erdung	$5 \text{ K} \pm 10 \%$

2. Lichtanlage

Spannung 12 V Leistung 60 W

Bestückung:

Scheinwerfer	2 x 15 W
Bremslicht	1 x 10 W
Rücklicht	1 x 5 W
Blinker	je 10 W

Die Schalter für Licht-Blinker-Hupe und Motorstopp befinden sich beiderseits am Lenker. Im Reparaturfall werden die Kabel umgelötet. Achten Sie dabei auf richtige Belegung der Anschlüsse und auf saubere Lötstellen. Lötre-

ste können zu Überbrückungen bzw. zu Störungen der elektrischen Anlage führen.

Im Störfall überprüfen Sie stets alle Kabelverbindungen und Steckkontakte auf festen Sitz. Kontrollieren Sie die Masseverbindungen auf guten Kontakt. Prüfen Sie den Spannungsregler auf Durchgang bzw. Funktion.

VIII. Wartung

1. Kette des öfteren reinigen und ölen

2. Den Keilriemen nach ca. 2.500 km erneuern

3. Nach jeweils 2.500 km sollte

a) die Keilriemenscheibe demontiert werden und die Nadellagerlager nachgeschmiert werden

b) der Tachoantrieb am Schmiernippel nachgefettet werden

c) der Luftfilter und Vergaser gereinigt werden

d) die Kupplung demontiert, gereinigt und ohne Fett wieder eingebaut werden.

4. Periodisch sollten

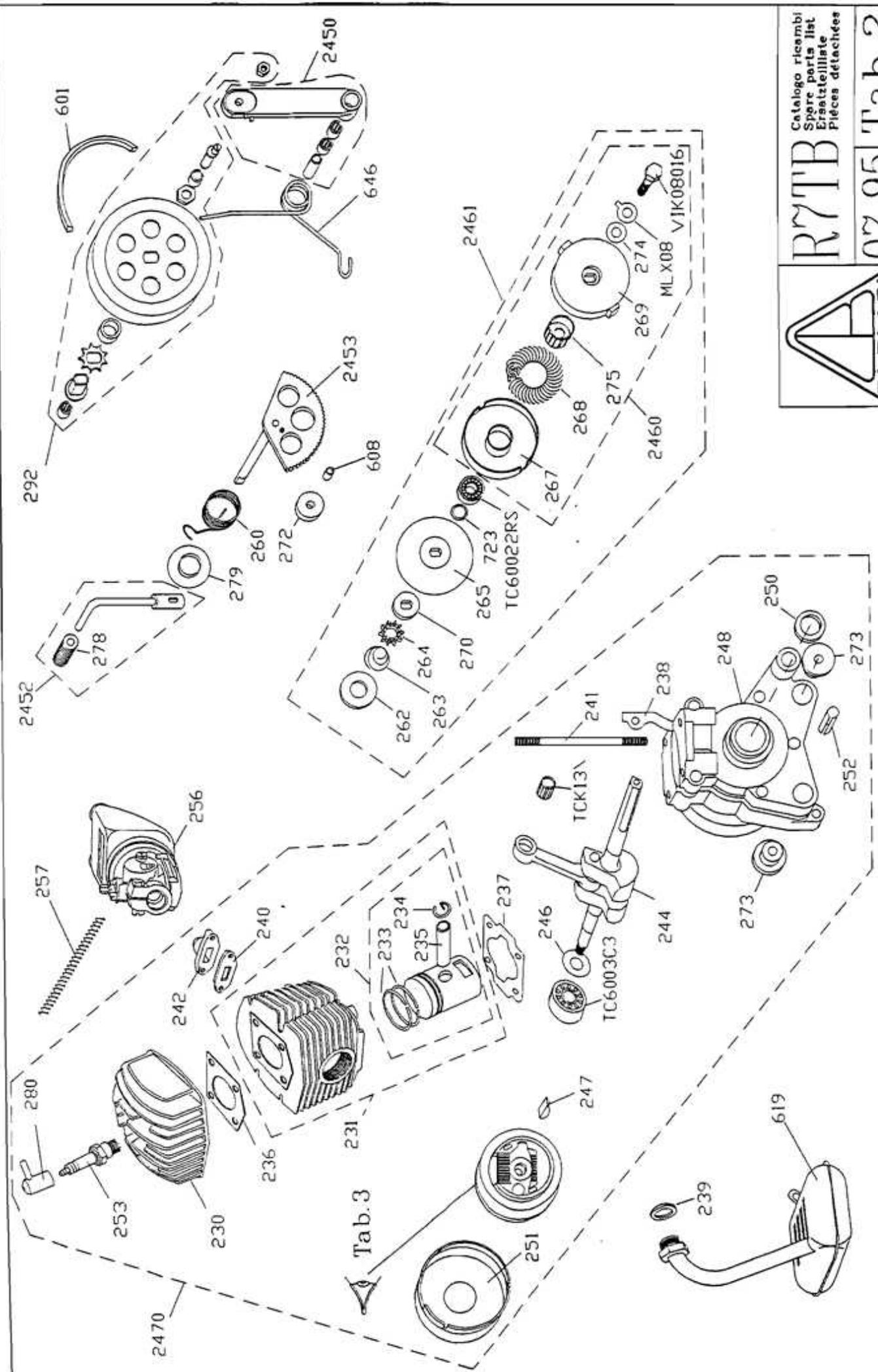
Die Züge (Bremszüge, Gaszug und Tachowelle) mit einigen Tropfen Öl nachgefettet werden und die Faltnickpunkte des Fahrgestells gereinigt und ebenfalls nachgefettet werden.

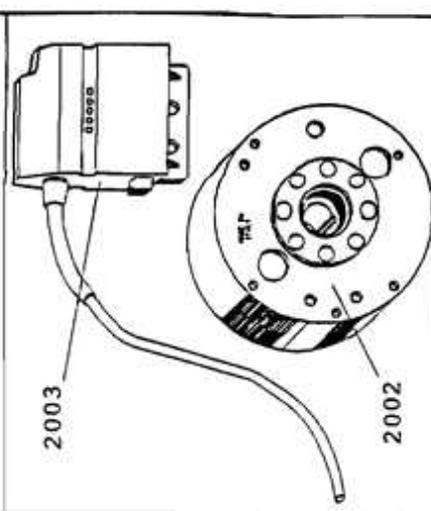
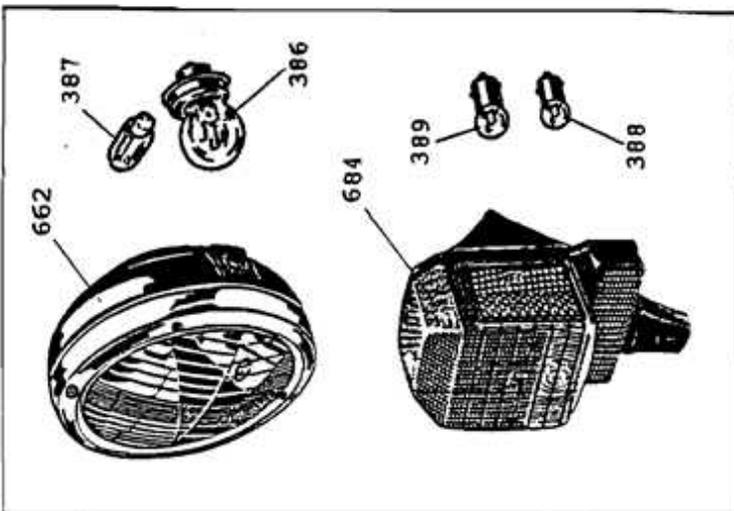
5. Einmal pro Jahr

Sollte der Benzinschlauch erneuert werden, falls dieser hart und brüchig ist. Ein defekter Benzinschlauch kann, durch den heißen Motor verursacht, zum Fahrzeugbrand führen.

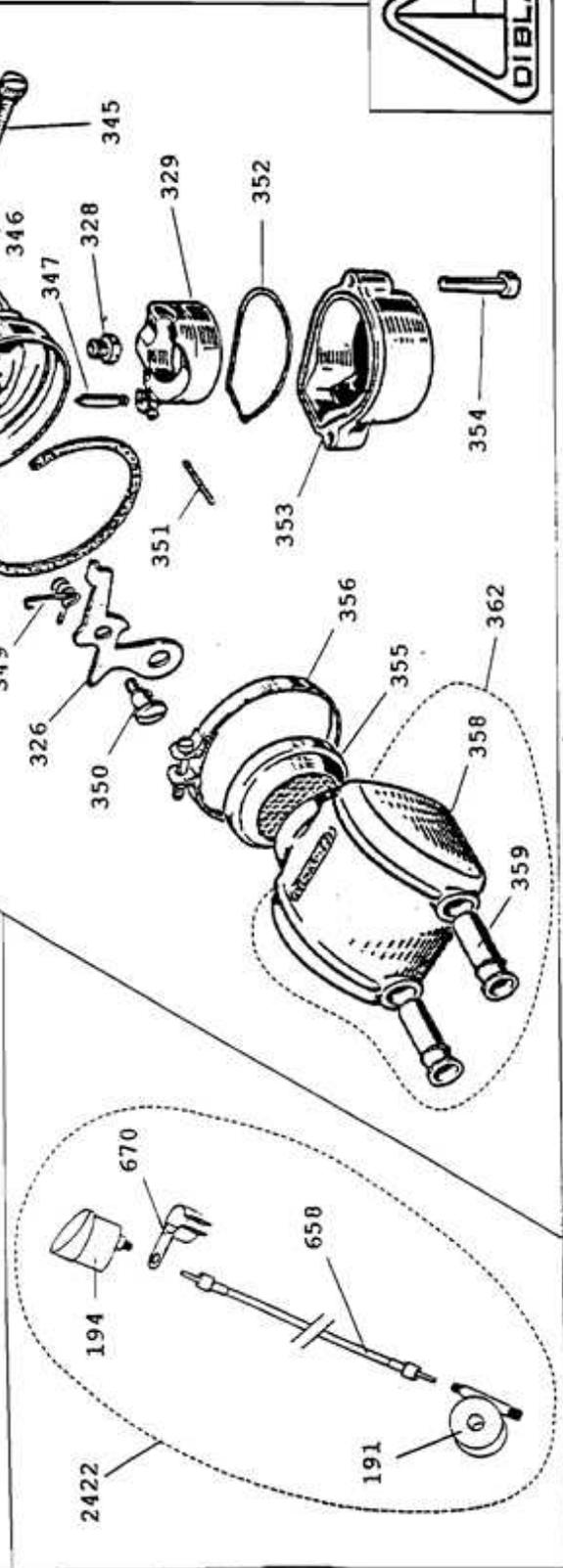
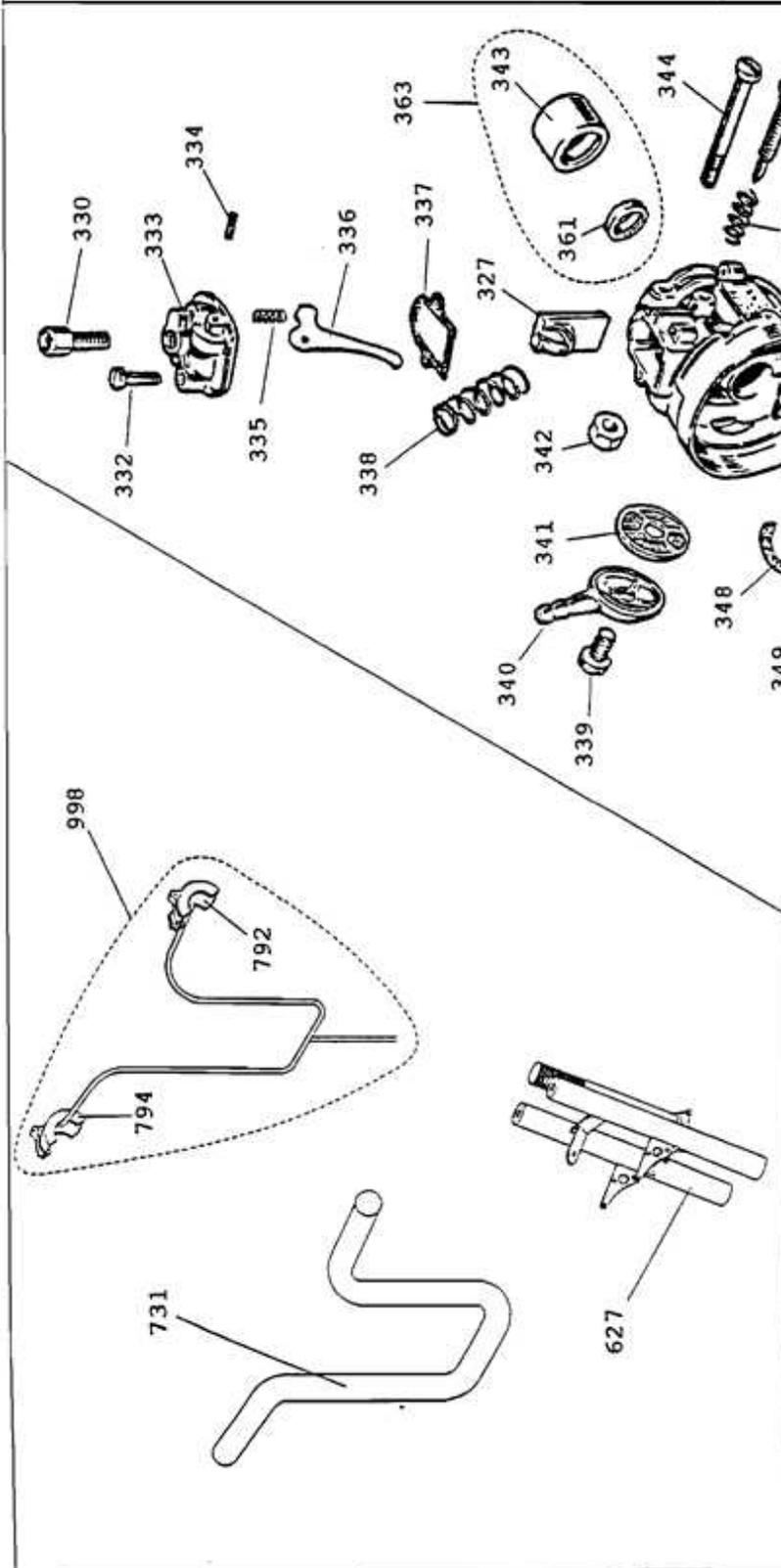
TECHNISCHE DATEN

1.1	Maße fahrbereit:	Länge	1.283 mm
		Breite	540 mm
		Sitzhöhe	755 mm
		Radstand	930 mm
geklappt:	Länge	725 mm	
	Breite	330 mm	
	Höhe	550 mm	
1.2	Gewicht		31 kg
1.3	Felgenreiße	vorn/hint.	5 Zoll
1.4	Reifengröße	vorn/hint.	4.00-5 Zoll
1.5	Bremsen	vorn/hint.	Ø 90 mm
1.6	Elektrische Anlage		12 Volt/60 Watt
1.7	Tankfassungsvermögen		ca. 3 Liter
1.8	Kraftstoffverbrauch		ca. 50 km/ltr.
1.9	Max. Geschwindigkeit		50 km/h
1.10	Motordaten		
	Hersteller/Modell		Di Blasi M1
	Motorart		1-Zylinder/2-Takt
	Hubraum		49,9 ccm
	Verdichtung		8.61 : 1
	max. Leistung bei 3700 U/min.		1 KW /1,23 PS
	max. Drehmoment		2.56 mN / 3.000 U/min.
	Zündkerze		Lodge S6 /Bosch W7AC
	Vergaser		Dell'Orto SHA 14-12 Hauptdüse 53 Einlaß 12 mm
	Kraftstoffgemisch		Normalbenzin 2 % Öl SAE 30
	Primärtrieb		Variomatik /Keilriemen
	Übersetzungsverhältnis		min. 1.577 max. 3.736
	Sekundärtrieb		Kette 1/2 x 3/36
	Übersetzungsverh.		9/42 = 1:4,666
	Anlasser		Kickstarter





R7TB
 Catalogo ricambi
 Spare parts list
 Ersatzteilliste
 Pièces détachées
07.95 Tab.3 EU





Import und Vertrieb

Barthold GmbH
Heckenbühl 18 89075 Ulm
Postfach 1225 89002 Ulm
☎ (0731) 52005 - 6
Fax (0731) 52007