



H O R E X

*

WERKSTATT-ANLEITUNG

HOREX
Resident

Diese Kurzanleitung soll bis zur Fertigstellung der endgültigen
Werkstattanleitung den Vertragsfirmen zur Information für Demontage und
Montage, sowie für die wichtigsten Wartungsarbeiten am Modell
" Resident " dienen.

HOREX-WERKE KG
FRITZ KLEEMANN
BAD HOMBURG

Spezialwerkzeuge "Resident"

- | | | | |
|---|-------|---|----------|
| 1 | WH 6 | Druckbolzen für Abzug des Ankers | (Regina) |
| 1 | WH 17 | Haltevorrichtung für Kupplung | (Regina) |
| 1 | WH 23 | Anheber für Kipphebel | (Regina) |
| 2 | WH 51 | Einziehvorrichtung für Hauptrohr
und Gabelbrücke | (Regina) |
| 1 | WH 61 | Abzieher für Duplex-Kettenrad | (Regina) |
| 1 | WH 87 | Montagebüchse für Entlüfterdeckel | |

Die Werkzeuge WH 6, WH 17, WH 23, WH 51 und WH 61 sind für die Modelle "Regina" und "Resident" verwendbar.

Werkzeug WH 87 ist Selbstanfertigungswerkzeug
(Zeichnung ist beigegeben).

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

TECHNISCHE DATEN

I. M O T O R

MOTOR-DEMONTAGE

1. Aus- und Einbau des Motors
2. Demontage des Zylinderkopfes
3. Demontage Zylinder und Kolben
4. Demontage der Lichtmaschine
5. Demontage des Entlüfters
6. Demontage des Schaltautomaten
7. Demontage der Steuerung und Kupplung
8. Ausbau der Stößelführung
9. Ausbau der Ölwanne und Ölpumpe
10. Ausbau der Kurbelwelle und des Getriebes

MOTOR-MONTAGE

11. Kurbelwellen- und Getriebe-Einbau
12. Montage der Stößelführung
13. Montage der Steuerung und Kupplung
14. Primärkette spannen
15. Montage Kolben und Zylinder
16. Montage des Zylinderkopfes
17. Weitere Montage
18. Montage des Schaltautomaten

II. F A H R G E S T E L L

1. Vorderradschwinge
2. Lenkung
3. Aus- und Einbau des Hinterrades
4. Aus- und Einbau der Hinterradschwinge
5. Aus- und Einbau des Antriebsrades
6. Spannen der Hinterradkette

III. E I N S T E L L - U N D W A R T U N G S A R B E I T E N

1. Spannen der Primärkette
2. Ventile einstellen
3. Kupplung einstellen
4. Zündung einstellen
5. Ölwechsel Motor/Getriebe
6. Spannen der Hinterradkette

IV. S C H M I E R P L A N "HOREX-Resident"

TECHNISCHE DATEN

M O T O R

Zylinderzahl	1
Anordnung	stehend
Bohrung/Hub	77/75 mm
Hubraum	349 ccm
Anordnung der Ventile	hängend
Ventilspiel bei kaltem Motor	Ein- und Auslaß 0-0,03 mm

STEUERZEITEN

bei 2 mm Ventilspiel	Einlaß öffnet	4° vor OT
	Einlaß schließt	28° nach UT
	Auslaß öffnet	28° vor UT
	Auslaß schließt	4° nach OT

BATTERIE-LICHTZÜNDANLAGE

Zünderstellung (Spätzündung)	Noris MLZ 60/6/1600/3 R
Automatische Zündverstellung	3-5° vor OT
Unterbrecher-Kontaktabstand	40°
Zündkerzen	0,3-0,4 mm
	Bosch W 240/T2 oder Beru W 240/14/3
	nach Einfahrzeit für schnelle Fahrweise
	Bosch W 260/T2 oder Beru W 260/14/3

Elektrodenabstand

0,5-0,6 mm

VERGASER

Bing 2/27,5

Hauptdüse

110 bei schneller Fahrweise 115

Nadeldüse

2,68

Nadelstellung

2. Kerbe von oben

Mischkammereinsatz

5

Leerlaufdüse

45

Luftregulierschraube

1 1/2 Umdrehungen offen

Gasschieber

1673 a

GETRIEBE, ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNIS

Motor: Kupplung	2,091:1 = Zähne 22 : 46
Getriebe: Hinterrad Solo	2,71 :1 = Zähne 14 : 38
Beiwagen	3,135:1 = Zähne 13 : 41

1. Gang	(Getriebe 3,25 : 1)
2. Gang	(Getriebe 2,0 : 1)
3. Gang	(Getriebe 1,39 : 1)
4. Gang	(Getriebe 1 : 1)

Gesamtübersetzung im 4. Gang

5,68:1 Solo
6,59:1 Beiwagenübersetzung

FAHRGESTELL

Rahmen	Zentral-Rohrrahmen
Vorderradfederung	Stahlrohr-Schwinggabel
Hinterradfederung	Schwinggabel
Bremsen	Vollnabenbremsen
	Trommel \varnothing 150 mm
	Backenbreite 40 mm
	Bremsfläche je Rad 108,6 cm ²
	Fußbremse, Gestängebremse wirkt auf Hinterrad
	Handbremse, Seilzugbremse wirkt auf Vorderrad

RÄDER

Felgenreiße (Tiefbrettfelge 40 Loch)	Solo	Beiwagen
Vorderrad	2,15 B x 18	2,15 B x 18
Hinterrad	2,15 B x 18	2,15 C x 18
Beiwagenrad		2,15 B x 18
Reifenabmessungen	Solo	Beiwagen
Vorderrad	3,25 x 18	3,25 x 18
Hinterrad	3,5 x 18	3,50 x 18
Beiwagenrad		3,25 x 18
Reifendruck	Solo	Beiwagen
Vorderrad	1,3-1,5 atü	1,3-1,5 atü
Hinterrad	1,5-2,0 atü	bis 2,7 atü
Beiwagenrad		bis 1,3 atü

LEISTUNG UND VERBRAUCH

Höchstleistung	24 PS / 6500 U/min
Dauerleistung	22 PS / 6250 U/min
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h ohne Sozius aufrecht sitzend
	130 km/h Fahrer gebückt
	105 km/h mit Beiwagen
Kraftstoffverbrauch	3,7 l / 100 km bei 100 km/h
	2,3 l / 100 km bei 60 km/h
Ölverbrauch	0,1 l / 100 km

FÜLLMENGEN

Kraftstoff-Tankinhalt	16 l, davon ca. 2 l Reserve
Ölfüllung	Motor 2 l Motorenöl SAE 30 Getriebe 2/3 l Getriebeöl SAE 80

FAHRZEUG

Länge über alles	2000 mm
Gesamtbreite = Lenkerbreite	660 mm
Höhe	980 mm
Sattelhöhe	800 mm
Bodenfreiheit	180 mm
Radstand	1350 mm
Trockengewicht	150 kg
Leergewicht fahrfertig	
(volle Tankfüllung $2 \frac{2}{3}$ Öl Werkzeug, Seitenwagenanschluß und Sozius)	170 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	330 kg Solo 500 kg Gespann

I. M O T O R

MOTOR = DEMONTAGE

1. Aus- und Einbau des Motors

Vor dem Ausbau des Motors:

Abnehmen des Brennstofftanks, der Auspuffrohre, Aushängen der Bowdenzüge, Fußbremshebel und Signalhorn abbauen. Vergaser samt Ansaugstützen abschrauben.

Der zum Motor führende elektrische Kabelstrang wird an der Klemmleiste am Fahrgestell abgeklemmt. Hinterradkette abnehmen.

Nach Abbau des Kickstarters und Fußschalthebels wird der linke Gehäusedeckel des Motorblocks abgeschraubt. (Vorsicht auf Arretierstift des Schaltautomaten!) Die beiden Motoraufhängungen (am Motorblock vorne und Fußrastenachse) werden nach Abschrauben der Muttern herausgezogen.

Nun wird der Motor leicht nach vorne geneigt und nach der rechten Seite aus dem Fahrgestell gehoben.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

2. Demontage des Zylinderkopfes

Kipphebelkappe und Zündkerze entfernen. Stoßstangen aushängen (WH 23) und herausziehen.

Kipphebelbock nach Aufbiegen der Sicherungsbleche und Abschrauben der Befestigungsschrauben abnehmen.

Jetzt werden die Halteschrauben des Zylinderkopfes, die gleichzeitig als Auflage für den Kipphebelbock dienen, mittels eines 17er Steckschlüssels abgeschraubt.

Zylinderkopf gleichmäßig abheben.

Aus- und Einbau der Ventile und Kipphebel wie bei "Regina".

Beim Einbau der Kipphebel darauf achten, daß die Anlaufscheiben auf der Stoßstangenseite beigelegt werden.

3. Demontage von Zylinder und Kolben

Zylinder über die Stehbolzen gleichmäßig abheben. Zum Abheben des Zylinders bei eingebautem Motor rechten hinteren Stehbolzen herausschrauben und Zylinder nach der rechten Seite herausheben.

Kolben vor dem Demontieren markieren (Pfeil nach vorne) - sonst wie üblich ausbauen.

4. Demontage der Lichtmaschine

Wie bei "Regina". Lichtmaschinenanker mittels Druckstift WH 6 abziehen.

5. Demontage des Entlüfters

Nach Abnehmen der Lichtmaschine wird Entlüfterdeckel sichtbar.

Zylinderschrauben lösen und Entlüfterdeckel abnehmen.

6. Demontage des Schaltautomaten

Abnehmen des Klinkenhebels, die Rastenscheibe läßt sich nun abziehen und der Arretierstift aus seiner Führung nehmen.

Schaltfeder abnehmen. Seegering und Scheibe von der Getriebeschaltwelle abziehen. Leerlaufkabel abklemmen. Führung des Arretierstiftes mittels 12er Gabelschlüssel abschrauben. Grundplatte des Schaltautomaten vom Gehäuse entfernen.

Kettenritzel nur bei Auswechseln des Schaftradrägers ausbauen (wie Regina).

7. Demontage der Steuerung und Kupplung

Rechten Gehäusedeckel abschrauben.

Kupplung demontieren mit WH 17 wie bei "Regina".

Nach Lösen der 4 Inbusschrauben kann das Lagerschild abgenommen werden. Antriebsrad der Ölpumpe abnehmen.

Steuerrad mit Nockenwelle herausnehmen. (Auf Markierung achten!)

Zwischenrad von der Kurbelwelle abziehen. Keil von der Kurbelwelle entfernen.

Mitnehmer der Kupplung ist durch Mutter mit Linksgewinde auf Getriebewelle befestigt.

Abziehen des Kettenritzels auf der Kurbelwelle mittels WH 61. Abnehmen des Kupplungskorbes mit Kettenrad wie bei "Regina".

8. Ausbau der Stößelführung

(Ausbau nur bei Schäden an den Stößeln erforderlich).

Die beiden Befestigungsschrauben der Stößelführung auf dem Gehäuse abschrauben und von unten vorsichtig mittels Holzbeilage herausklopfen. Am zweckmäßigsten Stößel in Führungsbüchse belassen. Stößel keinesfalls verwechseln.

9. Ausbau der Ölwanne und Ölpumpe

Inbusschrauben aus der Ölwanne entfernen. Kettenspannschraube der Primärkette herausdrehen.

Sicherungsdraht der Ölpumpenschrauben lösen und Schrauben entfernen. Ölpumpe kann abgenommen werden.

10. Ausbau der Kurbelwelle und des Getriebes

Die 11 Linsensenkschrauben auf linker Gehäusenhälfte entfernen und beide Gehäusenhälften auseinanderziehen.

Kurbelwelle und Getriebe können herausgenommen werden.

MOTOR - MONTAGE

11. Kurbelwellen- und Getriebe-Einbau

Das rechte Rollenlager der Kurbelwelle liegt an einem Seegerring, das linke am Entlüfterdeckel an. (Lager nur bei angewärmtem Gehäuse einsetzen!)

Einpassen der Kurbelwelle durch Zusammenschrauben der Gehäusehälften ohne Getriebe (Entlüfterdeckel dabei aufgeschraubt).

Das Axialspiel der Kurbelwelle darf maximal $4/100$ mm betragen, soll jedoch $2/100$ mm nicht unterschreiten.

Es ist die Kurbelwelle so auszugleichen, daß die Trennfläche des Gehäuses in Mitte des Pleuels zeigt. Ausgleichen erfolgt durch Beilegen von Ausgleichscheiben hinter dem Lagerinnenring auf der Kurbelwelle (rechts bzw. links).

Das Getriebe wird in linke Gehäusehälfte eingesetzt, in derselben Reihenfolge wie bei "Regina". (Im 3. Gang zusammensetzen!)

Kurbelwelle ebenfalls in linke Gehäusehälfte einsetzen.

Rechte Gehäusehälfte mit Dichtungsmasse aufsetzen und verschrauben.

Entlüfterdeckel aufsetzen, dazu Führungsbüchse für Simmerring (siehe Zeichnung, um Verletzung des Simmerringes zu vermeiden!) auf Kurbelwelle setzen und, nach Abdichten mit Dichtungsmasse, festziehen.

Loch im Entlüfterdeckel (innen) muß nach hinten zeigen.

Einbau der Ölpumpe und Aufsetzen der Ölwanne.

Ölpumpe anbauen und Schrauben mit Draht sichern.

Ölwanne mit Dichtung aufsetzen. Inbusschrauben von der Mitte aus überkreuz festziehen.

12. Montage der Stößelführung

Führungsbüchse im Gehäuse festschrauben. (Die seitlich in der Büchse angebrachte Bohrung muß nach hinten zum Ölkanal zeigen). Die seitlichen Ölbohrungen der Stößel müssen ebenfalls nach hinten stehen.

Einbau des Primärtriebes wie bei "Regina".

Darauf achten, daß der Simmerring hinter dem Kupplungsrad nicht verletzt wird und die Ausgleichscheiben für die Kettenflucht nicht vergessen werden.

Mutter zur Befestigung der Kupplung auf Getriebehauptwelle hat Linksgewinde.

13. Montage der Steuerung und Kupplung

Keil in Wellenstumpf einsetzen und Zahnrad auf Welle schieben, Ölpumpenantriebsrad einsetzen.

Kurbelwelle auf OT stellen; Keil auf der Kurbelwelle zeigt nach oben.

Steuerrad mit Nockenwelle so einsetzen, daß die markierte Zahnschnecke auf die markierte Zahnfläche des Zwischenrades zeigt.

Distanzbüchse auf Wellenstumpf aufsetzen.

Feder und Federteller in Nockenwellenlagerung einlegen.

Lagerschild aufsetzen und festziehen. Mutter auf Kurbelwellenstumpf aufsetzen und festziehen.

Kupplung wie bei "Regina" fertigmontieren.

14. Primärkette spannen

Spannen der Primärkette erfolgt wie bei "Regina", sodaß ein Durchhang von etwa einem halben Kettenglied gewährleistet wird.

Einstellschraube wieder gut kontern.

Rechten Gehäusedeckel mit Dichtungsmasse aufsetzen, dabei auf die Gummiröhrchen der Ölkänaäle achten.

15. Montage Kolben und Zylinder

Kolben wie üblich montieren. (Große Ventiltasche nach hinten).

Einbauspil KS-Kolben 0,04 - 0,05 mm.

Zylinder mit Fußdichtung aufsetzen.

16. Montage des Zylinderkopfes

Zylinderkopfdichtung auflegen und Zylinderkopf aufsetzen, dabei auf Paßstift achten.

Zylinderkopfmuttern an der Auflagefläche mit Dichtungsmasse (Atmosit) bestreichen und gleichmäßig überkreuz mit 2 - 3 mkg. anziehen.

Kipphebelbock aufsetzen, dabei darauf achten, daß der Bock plan auf den Zylinderkopfmuttern aufliegt.

Evtl. muß durch Distanzscheiben ausgeglichen werden.

Ventilkäppchen mit Kugelpfanne nach oben auf Ventile legen. Kipphebelbock festziehen und sichern.

Stoßstangen einhängen.

Einlaß-Stoßstange ist um ca. 5 mm länger und wird auf inneren Stößel gesetzt.

Ventile einstellen (siehe Einstellarbeiten) und Kipphebelkappe aufsetzen.

Dekompressionshebel einstellen wie bei "Regina".

17. Weitere Montage

Montage der Lichtmaschine wie bei "Regina".

Zündung einstellen siehe Einstellarbeiten!

Montage der Kickstarterübertragung:

Seegerring auf Getriebehauptwelle setzen; Anlaufscheibe, Feder mit verjüngtem Teil zum Kettenritzel; Starterritzel, seitliche Verzahnung nach außen, dann Raste mit Verzahnung nach innen und abschließend Seegerring

auf Hauptwelle. Kupplungsbetätigung in folgender Reihenfolge in Hauptwelle einführen: Kugel - 2 Druckstangen.

18. Montage des Schaltautomaten

Leerlaufkabel durch Grundplatte ziehen.

Grundplatte durch Führung des Arretierstiftes aufschrauben.

Leerlaufkabel anklemmen und Kontaktplatte auf Grundplatte anschrauben.

Ausgleichscheibe auf Getriebebeschaltwelle setzen - Seegerring aufziehen.

Schaltfeder montieren, Rastenscheibe mit Markierung auf Markierung - Getriebebeschaltwelle einsetzen.

Arretierstift in Führung einsetzen und Klinkenhebel aufsetzen, daß Führungsbolzen des Hebels zwischen den Federenden steht.

Aufbau des linken Gehäusedeckels nach Einbau des Motors in das Fahrgestell.

II. FAHRGESTELL

1. Vorderradschwinge

Ausbau der Schwingarme.

Vorderrad herausnehmen, Federelemente nach Lösen der oberen und unteren Befestigungsschrauben abnehmen.

Nach Entfernen des Splintes an der Schraube der Schwingarmlagerung kann die Kronenmutter gelöst und der Bolzen nach außen gezogen werden.

Montage der Schwingarme in umgekehrter Reihenfolge. Dabei ist darauf zu achten, daß die Scheiben an den Lagerbuchsen zum Schwingarm liegen.

Aus- und Einbau der kompletten Schwinggabel wie bei Teleskopgabel "Regina". Es ist zweckmäßig, da die beiden Hauptrohre durch einen Bügel miteinander verbunden sind, 2 Aus- und Einbauvorrichtungen WH 51 zu verwenden, um beim Ein- und Ausbau die Gabel in den Paneelen nicht zu verspannen, d.h. beide Holme gleichmäßig herausschlagen und auch wieder gleichmäßig in die Paneele einziehen.

2. Lenkung

Wie bei "Regina" 1 - 4.

3. Aus- und Einbau des Hinterrades

Maschine wird auf den Mittelkippständer gestellt, daß das Hinterrad sich frei dreht.

Die beiden Knebelschrauben für die Schutzblechkappe werden so weit gelöst, daß die Buchsen aus ihrer Einsenkung im Schutzblech herausgezogen werden können.

Das Schutzblechhinterteil kann nun hochgeklappt werden. Tachometerwelle am Bremsdeckel aushängen (Haltefeder anheben - Welle herausziehen).

Bremsgestänge-Rändelmutter abschrauben und Gestänge aushängen. Nun wird die äußere der beiden großen Muttern auf der linken Achsseite abgeschraubt und die Steckachse nach rechts herausgezogen. (Dazu Dorn aus Bordwerkzeug verwenden).

Bremshebel am Bremsdeckel nach hinten ziehen und den Bremsanker aus seiner Führung am Deckel und Schwingarm herausziehen.

Rad ca. 2 cm nach rechts rücken, wodurch die drei Mitnehmerbolzen aus der Stoßdämpferscheibe gezogen werden.

Nun ist das komplette Rad nach hinten herauszurollen.

Der Einbau des Rades erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Es ist darauf zu achten, daß die Führungen des Bremsankers sauber sind, sonst ist eine leichte Montage nicht gewährleistet.

4. Aus- und Einbau der Hinterradschwinge

Zum Ausbau der Hinterradschwinge müssen der rechte und der linke Gehäusedeckel des Motorblocks abgeschraubt werden.

Batterie ausbauen, Sattel abschrauben. Hinterrad ausbauen, Kettenschutzhinterteil abnehmen, Antriebskette und Antriebsrad abbauen, Kettenschutz abschrauben.

Hinterradschutzblech kann, nach Entfernen der Befestigungsschrauben am Rahmenhinterteil und am Auspuffzwischenkopf, herausgenommen werden.

Federelemente nach Lösen der Schrauben herausnehmen.

Der Schwingarm ist nun freigelegt und kann wie folgt ausgebaut werden:

Die beiden Muttern der Schwingarmachse werden mittels 24er Steckschlüssel gelöst (vorher Sicherungsbleche aufbiegen).

Schwinge samt Arretierscheiben nach hinten herausziehen.

Die Lagerung der Schwinge besteht aus 2 Silentblock, welche in die Schwinge eingepreßt sind.

Die Montage der Schwinge erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, dabei ist zu beachten, daß die verzahnten Arretierscheiben mit der abgeschrägten Fläche zur Schwinge zeigen.

Besonders ist darauf zu achten, daß das Gewinde der Hohlachse der Schwingarmlagerung nicht beim Einbau beschädigt wird. Es ist ratsam, einen konischen Aludorn als Zentrierung zu verwenden!

Der Einbau der Federelemente muß so erfolgen, daß die langen Seiten der Lagerbüchsen oben, sowie unten immer zum Rahmen bzw. zur Schwinge zeigen.

Die langen Befestigungsschrauben müssen oben, die kurzen Schrauben unten verwendet werden.

Die Federelemente sind wartungsfrei und nicht demontierbar.

5. Aus- und Einbau des Antriebsrades

Aufbau des Antriebsrades und der Radnaben wie bei "Regina". Sinngemäß Demontage und Montage.

6. Spannen der Hinterradkette

Alle 1000 - 1500 km ist die Kettenspannung regelmäßig zu überprüfen. Das dem Bordwerkzeug beigelegte Distanzklötzchen wird zwischen das linke hintere Rahmenrohr und den Schwingarm geklemmt, während beide Federelemente auf "1" gestellt werden. Dann wird der Gummideckel am Schauloch des Kettenkastens abgenommen.

Wird am Schauloch die Kette mit dem Finger nach oben und unten gedrückt, so soll der sich im Gesamten ergebende Weg ca. 10 mm betragen.

Zu großer oder zu kleiner Durchhang der Kette bringt Verschleiß und verursacht unnötige Geräusche.

Zum Nachspannen der Kette werden beide Muttern an der Hinterradachse links etwas gelöst. Kettenspanner links und rechts am Schwingarm gleichmäßig anziehen, sonst steht das Rad schräg, wodurch die Maschine ihre Spurhaltung verlieren und ein hoher Verschleiß des Kettentriebes hervorgerufen würde.

Nach dem Spannen der Kette sämtliche Schrauben gut anziehen. Schaulochdeckel wieder einsetzen.

III. EINSTELL- UND WARTUNGSARBEITEN

1. Spannen der Primärkette

Siehe I. Motor, Ziffer 14 "Primärkette spannen".

2. Ventile einstellen

Einstellen der Ventile nur bei völlig kaltem Motor vornehmen.

Das Spiel wird wie bei den "Regina-Modellen" eingestellt, dazu ist der Schaudeckel an der Kipphebelkappe abzuschrauben.

Ein- und Auslaß 0-0,03 mm d.h. die Stoßstangen müssen sich noch spielend drehen lassen, dürfen aber kein fühlbares Spiel haben.

3. Kupplung einstellen

Wie bei "Regina". Im Fahrbetrieb an der Rändelmutter am Handhebel am Lenker.

4. Zündung einstellen

Abnehmen des rechten Gehäusedeckels.

Einstellen erfolgt wie bei "Regina" durch Verdrehen der Lichtmaschinen-Grundplatte. Der Abriß muß bei 0,4 mm Kontaktabstand genau im OT erfolgen. (Fliehkraftregler geschlossen).

5. Ölwechsel Motor/Getriebe

Ölfüllung: Motor 2 Ltr. Motorenöl SAE 30 bis obere Marke am Peilstab.
Getriebe 2/3 Ltr. Getriebeöl SAE 80 wie Mobilöl C 80 bis Marke am Peilstab.

Ölwechsel bei warmem Motor vornehmen.

Motorenöl wird an der Ablasschraube der Ölwanne, sowie durch Entfernen der dritten (von vorne) Ölwannebefestigungsschraube (Innensechskant-schraube) auf der rechten Motorseite abgelassen.

Das Einfüllen des Motorenöls erfolgt durch die Einfüllschraube mit Peilstab am Motorblock (links vor dem Zylinder) und am Schaulochdeckel auf der rechten Seite des Motorblocks. Von den 2 Ltr. Motorenöl wird 1 3/4 Ltr. an der Einfüllschraube und 1/4 Ltr. am Schauloch eingefüllt.

Getriebeöl wird am Motorblock (hinter der Ölwanne) durch die Ablasschraube abgelassen.

Einfüllen des Getriebeöls an der Einfüllschraube auf dem Motorblock (über dem Getriebe).

Getriebeölstand bis zur Peilstandmarke.

6. Spannen der Hinterradkette

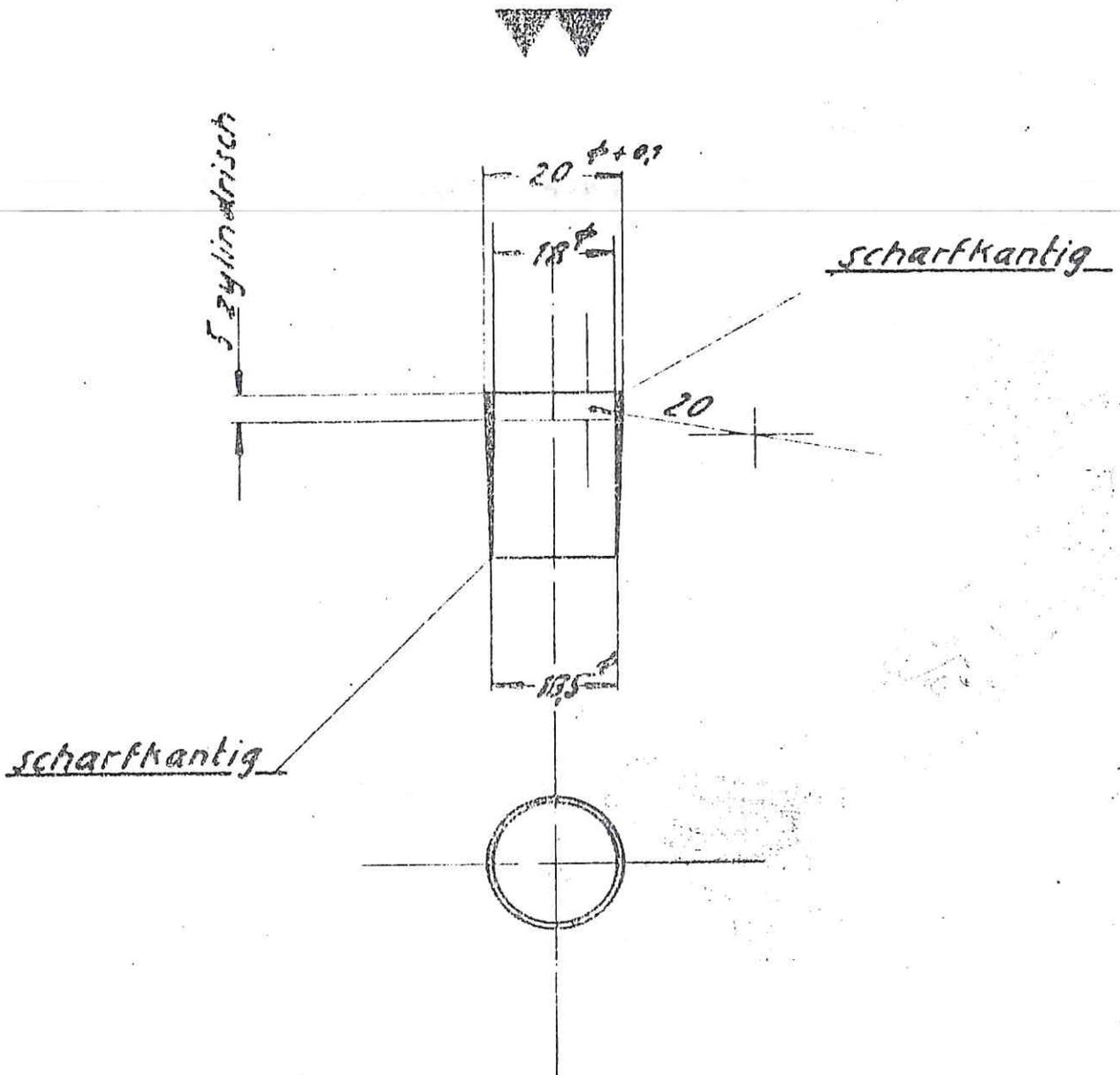
Siehe II. Fahrgestell, Ziffer 6 "Spannen der Hinterradkette".

Die sonstigen Wartungsarbeiten sind aus dem Schmierplan ersichtlich.

IV. SCHMIERPLAN "HOREX-Resident"

BEZEICHNUNG DER SCHMIERSTELLE	SCHMIERVORGANG	SCHMIERSTOFF
<p>Motorblock</p> <p>Einfüllschraube vor dem Zylinder (1 3/4 Ltr.) und Schaulochdeckel (1/4 Ltr.) auf rechter Motorblockseite.</p>	<p>Nach 50, 300 und 1.000 km, dann jeweils nach weiteren 1.500 km Ölwechsel. Öl aus Ablasschrauben ablassen (siehe Ölwechsel).</p> <p>Öl durch die Einfüllschrauben bis zur oberen Marke am Peilstab auffüllen, dabei Peilstab nur einstecken.</p>	<p>Markenmotorenöle SAE 30 wie Mobilöl A Sommer wie Winter</p>
<p>Motorblock</p> <p>Einfüllschraube hinter dem Zylinder</p>	<p>Nach 300, 1.000, dann alle 3.000 km Getriebeölwechsel. Öl aus Ablasschraube ablassen.</p> <p>Einfüllen erfolgt durch Einfüllschraube auf dem Motorblock hinter dem Zylinder. 2/3 Ltr. - Bis Marke am Peilstab - Peilstab zum Messen nur einstecken.</p>	<p>Markengetriebeöl SAE 80 wie Mobilöl C 80</p>
<p>2 Schmiernippel Steuerkopf 1 Schmiernippel Fußbremshebel 1 Schmiernippel Tachometerantrieb 1 Schmiernippel Antriebsrad je 1 Schmiernippel an den Spreizbolzen der Bremsen</p>	<p>Bei allen Inspektionen und Durchsichten, dann alle weiteren 1.500 km Schmiernippel reinigen, dann mit Fettpresse schmieren.</p>	<p>Mobilgrease Nr. 4</p>
<p>Bedienungshebel am Lenker und Bowdenzüge</p>	<p>Einige Tropfen Motorenöl, nach Bedarf.</p>	<p>Motorenöl SAE 30</p>
<p>Vorderradschwinge 1 Schmiernippel je Schwingarm</p>	<p>Schmiernippel reinigen und mit Fettpresse schmieren.</p>	<p>Mobilgrease Nr. 4</p>
<p>Vorderradnabe Hinterradnabe</p>	<p>Die konstante Fettfüllung alle 10.000 km erneuern.</p>	<p>Mobilgrease Nr. 5</p>

06



87

Montagebüchse f. Entlüfterdeckel

Maßstab: 1 : 1

Werkstoff:
Autom. - Stahl

Druck A. S. K.
Horn



HOREX-WERKE-K.G.
Fritz Kitzmann
BAD HOMBURG

1