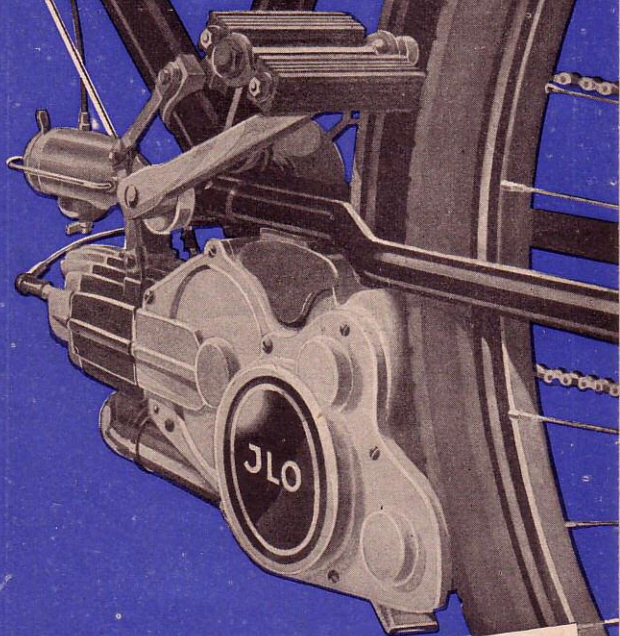


JLO F48



paßt ohne Änderung an jedes Fahrrad

Technische Daten

Einzylinder-Zweitaktmotor mit Luftkühlung

Hubraum 48 ccm, Bohrung 37 mm, Hub 44 mm

Leistung 0,8-1 PS bei 3000-4000 Upm a. d. Kurbelwelle

Antrieb durch untersetzte (1:2,1), profilierte Reibrolle

Zündart und Fabrikat Standmagnet Siba MZ 2 R

Zündkerze und Fabrikat Beru K 175 b 1/14 u oder Bosch W 175/T1

Vergaser und Fabrikat Bing BJF 1/9,5 mit Knecht-Spezialnaßluftfilter mit Starterklappe FL 7039/1

Kolben und Fabrikat Leichtmetall-Flach-Kolben 37 Ø JLO-Mahle

Auspuffanlage und Fabrikat N. W. 20-Leistriz

Gewicht des Motors 7,2 kg

Kraftstoff-Normverbrauch bei $\frac{1}{2}$ Gasschieberöffnung und 24 km/Std. 1,2 ltr./100 km

Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch 1,5 ltr./100 km

Höchstgeschwindigkeit 35 km/Std.

Steigvermögen 10% ohne Trethilfe

Kraftstofftank 1,75 ltr. unter dem Sattel

Kraftstoff und Schmierung normales Öl-Benzingemisch 1:25
Markenöle z. B. Mobilöl BB aus der Original-Zweitakterdose I

Vorzüge des

JLO

FAHRRADMOTOR

TYP F 48

1 PS LEISTUNG

DAHÉR KRAFTVOLL UND BERGFREUDIG

IDEALE SCHWERPUNKTLAGE

DURCH EINBAU DES MOTORS UNTER
DEM TRETLAGER

GERÄUSCHARM

WEIL GUT
ABGESTIMMTE AUSPUFFANLAGE

ZUVERLÄSSIG ANSPRINGEND

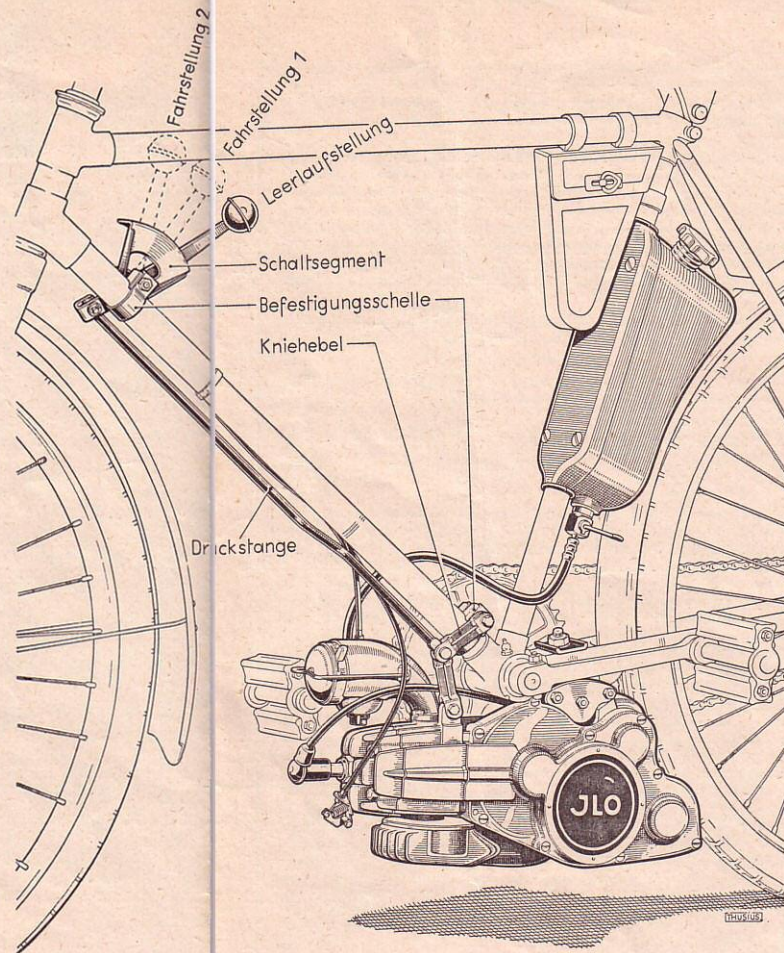
DA MIT MAGNETZÜNDER
AUSGESTÄTTET

MOTOR VON HAND AUSKUPPELBAR

DURCH EINFACHE HEBELBETÄTIGUNG

GRÖSSTE WIRTSCHAFTLICHKEIT

DURCH STEUER- UND
ZULASSUNGSFREIHEIT UND GERINGEN
BRENNSTOFFVERBRAUCH



Beschreibung des Motors

①

Allgemeines

Der JLO-Fahrradmotor F 48 ist in jedes normale kräftige Fahrrad einzubauen. Bewußt wurde zur Vermeidung von Überbeanspruchungen des Fahrradrahmens und der Bremsen auf große Höchstgeschwindigkeit zu Gunsten eines guten Bergsteigevermögens verzichtet. Der langhubige Motor gibt besonders in den unteren Drehzahlen ein hohes Drehmoment ab, wodurch das Fahrrad aus Schritttempo rasch beschleunigt.

②

Motor

Der Motor, ein luftgekühlter Zweitaktmotor schmalen Bauart mit Umkehrspülung und Flach-Kolben, so daß er zwischen den Tretkurbeln eines normalen Fahrrades Platz findet, ist vollkommen gekapselt, sämtliche Triebwerkteile laufen auf hochdimensionierten Kugel-Rollen- bzw. Nadellagern. Der Rippen-Zylinder ist aus Perlitguß, Gehäuseteile und der abnehmbare Zylinderkopf aus Aluminiumdruckguß, die Triebwerkteile aus legiertem Stahl. Die kräftigen Zahnräder sind schrägverzahnt aus gehärtetem Einsatzstahl, mit einem Zwischenrad aus geräuschkämpfendem Werkstoff.

③

Befestigung des Motors am Fahrrad

Die Aufhängung des Motors unterhalb des Tretlagers erfolgt in Gummilagern, wodurch eine Übertragung der Motorschwingungen auf das Fahrgestell vermieden wird.

④

Zündung

Die Zündung erfolgt durch einen durch Zahnrad angetriebenen Standmagnetzündler, der vollkommen gegen Nässe und Schmutz abgedichtet ist.

⑤

Vergaser

Der Vergaser ist ein Ringschwimmereinhebelvergaser, der zur Reinigung ohne Werkzeug nach Lösen eines Klemmbügels abgenommen werden kann.

⑥

Kraftübertragung

Der Antrieb auf das Hinterrad erfolgt durch eine profilierte, langsam laufende Reibrolle mit großem Durchmesser bei bester Haftung. Durch Schwenken des gesamten Motors mittels des am vorderen schrägen Rahmenrohr linksseitig angebrachten Schalthebels kann der Eingriff der Reibrolle vom Hinterrad vollkommen gelöst werden, (s. Leerlaufstellung, siehe Abbildung) sodaß das Fahrrad normal getreten werden kann, ohne daß zusätzliche Übertragungsteile wie Ketten, Riemen oder Zahnräder den gewohnten leichten Lauf stören. Außer dieser Leerlaufstellung besitzt das Schaltsegment 2 Rasten, die entsprechend den Witterungsverhältnissen verschieden starke Anpressdrücke der kraftübertragenden Reibrolle ergeben. Bei trockener Straße genügt auch an Bergen der durch Fahrstellung 1 erzeugte Anpreßdruck der Reibrolle zum Hinterrad, während bei nasser Straße oder im Winter bei Schnee und Eis durch Stellung des Schalthebels in Fahrstellung 2 ein erhöhter Anpreßdruck der Reibrolle auf den Hinterradreifen und damit eine größere Haftung erreicht wird.

Einbauanweisung

Der Anbau des JLO-Fahrradmotors F 48 kann ohne Spezialwerkzeuge und ohne irgendeine Demontage am Fahrrad vorgenommen werden. Sämtliche erforderlichen Aufbauteile werden mitgeliefert. Voraussetzung für ungestörten Betrieb ist die einwandfreie Beschaffenheit des Fahrrades, besonders des Rahmens, der Gabel, der Bremsen und der Bereifung. (Räder, besonders Hinterrad auf Rundlauf und Schlagfreiheit prüfen.)

Der Motor wird (lt. Abbildung) mit seinem gummigelagerten Befestigungspunkt zwischen den Hinterradstreben befestigt und soll so festgezogen werden, daß er waagrecht hängt, wenn die Reibrolle den Reifen ca. 8 mm weit eindrückt, was der Fahrstellung 1 entspricht. Hierauf wird die **Befestigungsschelle** für den Kniehebel laut Abbildung montiert, daß der Bolzen für den Drehpunkt oberhalb des schrägen Rahmenrohres sitzt. Der Kniehebel wird am Zylinderauge festgezogen, in dessen Bohrung die Lagerhülse sitzen muß.

Das **Schaltsegment mit Druckstange** wird laut Abbildung montiert und dann mit der **Befestigungsschelle für den Kniehebel** in einer Stellung festgezogen, daß bei horizontaler Lage des Motors und **Stellung des Schalthebels auf Fahrstellung 1** die Reibrolle den Hinterradreifen ca. 8 mm eindrückt (wie Abbildung).

Bei Leerlaufstellung muß dann die Reibrolle vom Reifen ca. 2–3 mm abgehoben sein, während bei Fahrstellung 2 der Reifen 12–13 mm eingedrückt wird und der Kniehebel gestreckt bzw. leicht nach hinten durchgedrückt sein wird. Zwischen den Halteblechen des gummigelagerten Befestigungspunktes und dem Motorgehäuse befinden sich Scheiben, die auf der rechten oder linken Seite beigelegt werden können, um zu erreichen, daß die Mitte der Reibrolle auf Reifenmitte zu liegen kommt, bzw., daß das Motorgehäuse zwischen Kettenrad und linker Treibrurbel freiliegt. **Der Reibrollenantrieb arbeitet einwandfrei, wenn die Montage nach dieser Anweisung durchgeführt ist.** Sehr wichtig ist besonders im Hinterradreifen gleichmäßiger Reifendruck von 4 atü.

Die Befestigung des Tanks erfolgt unter dem Sattel im Rahmendreieck; zweckmäßigerweise löst man hierzu die Schutzblechbefestigungsschrauben und zieht sie nach der Tankmontage wieder fest an. Tank vor der Montage mit Benzin durch kräftiges Schütteln nochmals reinigen. Die Montage des Drehgasgriffes und des Dekompressionshebels am rechten Lenkerende erfolgt in bekannter Weise. Die beiden Bowdenzüge, deren Länge den höchsten bekannten Rahmenmodellen entspricht, werden angepaßt und mittels der beigegebenen Kabelbänder am Rahmen so festgelegt, daß bei Fahrstellung 2 kein scharfer Knick entsteht. Nach Anschluß der Kraftstoffleitung am Vergaser ist das motorisierte Fahrrad betriebsfertig.

Betriebsanweisung

Zur **Inbetriebnahme des JLO-Fahrradmotors F 48** Kraftstoffbehälter mit ca. 1 ltr. Öl-Benzingemisch 1 : 25 (d. i. 40 ccm Markenöl - z. B. Mobilöl BB aus der Original-Zweitakterdose und 1 ltr. normales Tankstellenbenzin vorher in einem reinen Gefäß gut mischen) mittels Trichter mit Filtertuch auffüllen.

Kraftstoffhahn öffnen; Starterklappe von Hand schließen (Stellung „zu“) Rad kräftig antreten; Dekompressionshebel ziehen und Fahrstellung 1 einschalten; Drehgasgriff etwas öffnen und Dekompressionshebel schließen. Nach 2–3 Pedalumdrehungen muß der Motor anspringen. Geschwindigkeit mit Drehgasgriff regulieren und wenn Motor etwas warm gelaufen ist Starterklappe mit der linken Fußspitze langsam öffnen (Stellung „auf“). Sollte der Motor aussetzen, Starterklappe nochmals kurzzeitig schließen. Richtige Vergasereinstellung ist gegeben, wenn Motor mindestens bei Halbgasstellung oder Vollgas gleichmäßig „schnurrt“ und nicht im Viertakt läuft.

Die ersten 200–300 km Motor nur kurzzeitig mit Vollgas fahren. Hierdurch wird eine Erhöhung der Lebensdauer erzielt.

Bei nasser Straße oder im Winter bei Schnee und Eis zur Vermeidung des Durchschlensens der Reibrolle **Fahrstellung 2** einschalten.

Bei Beendigung der Fahrt Gasdrehgriff schließen, auf **Leerlaufstellung** schalten und Motor durch Ziehen des Dekompressionshebels stillsetzen. Rad bremsen. Kraftstoffhahn schließen.

Bei **Stoppzeichen** im Stadtverkehr Leerlaufstellung schalten und Motor durch Regulieren des Drehgasgriffes langsam weiterlaufen lassen. Bei Verkehrs freigabe leicht mitreßen, Fahrstellung 1 einschalten und Gas geben. Bei langen Talfahrten empfiehlt es sich zur Kraftstoffersparnis auf Leerlaufstellung zu schalten und Motor stillzusetzen. Während der Einfahrtzeit, nach längeren Betriebszeiten oder wenn der Motor schlecht anspringt, Kraftstoffzuführung durch Herausdrehen des Filter-Kraftstoffhahnes aus dem Tank reinigen, sowie den Vergaser nach Herunterdrücken des Federbügels herausnehmen. Zweiter Kraftstofffilter im Zuluftpfiff des Vergasers durch Ausblasen oder Herausnahme des Filterhütchens säubern. Achten, daß Nadelventil mit Druckfeder nicht beschädigt wird oder verloren geht, das durch Herausnahme nur dann zu reinigen ist, wenn Vergaser überläuft. Beim Wiedereinsetzen des Vergasers in den Saugstutzen darauf achten, daß Gummidichtung auf beiden Führungsbolzen sitzt, Nase des Luftfilters oben steht und Federbügel bei kräftigem Druck nach oben gut einrastet. Luftfilter nach ca. 1500 km in Benzin reinigen und frisch mit Öl tränken. Der an der Reibrolle sitzende Fettprüßnippel soll alle 500 km durch 5 oder 6 volle Stöße aus der Fettpresse mit gutem Auto-Fett abgeschmiert werden. Die übrigen beweglichen Teile des Motors werden durch das Öl-Benzingemisch 1 : 25 ausreichend geschmiert. Sehr wichtig für eine gute Motorleistung ist die regelmäßige Reinigung des Auspufftopfes durch Demontage und Herausnahme des Dämpferreinsatzes nach jeweils 1000–1500 km, das ist bei täglich 25 km nach ca. 2 Monaten. Gleichzeitig ist der Auspuffschlitz und möglichst auch die Überströmschlitz mittels eines Messers oder eines geeigneten Werkzeuges, ohne den Kolbenboden zu beschädigen, sorgfältig zu reinigen. Ölkohlebildung kann durch Verwendung von Markenölen, besonders Mobilöl BB aus der Original-Zweitakterdose, sowie durch richtige, nicht zu reiche Vergasereinstellung weitgehend verhindert werden.



JLO

MOTOREN

*

ZUVERLÄSSIG

DAUERHAFT

*

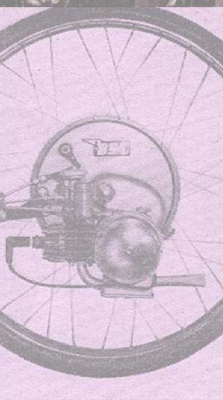
HUNDERTTAUSEND-

FACH BEWAHRT IM

IN- UND AUSLAND

*

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk