

Fahrgestell

Allgemeines :

In vielen Punkten entspricht das Fahrgestell dem der Serienmaschine, und wir verweisen in großen Zügen auf die hierfür gültige Betriebsanleitung.

Als hauptsächliche Wartungsarbeiten kommen in Frage:

Laufende sorgfältige Überwachung der Bremsen, Fernhalten von Fett und Öl von den Bremsbelägen. Gängighalten aller Bowdenzüge und Hebelübertragungen durch sorgfältige Schmierung, wozu auch solche Gelenke gehören, die nicht mit einem Schmiernippel ausgestattet sind. Hier genügen einige Tropfen Öl. Zum Schmieren der Bowdenzüge verwendet man am besten eine Mischung von dickflüssigem Öl oder Fett mit Graphit. Man drückt mit dieser Mischung die Spirale voll und schiebt erst dann den Zugdraht hinein. Derart behandelte Züge bedürfen über die ganze Saison kaum einer Nachschmierung und gehen spielend leicht.

Vor jedem Rennen Nachkontrollieren der Stoßdämpfer. Sind diese eingebaut, so hat man einen behelfsmäßigen Überblick, wenn man die Maschine erst an der Vordergabel und nachher bei der Hintergabel kräftig hinunterdrückt. Bei richtig funktionierenden Dämpfern darf die hinuntergedrückte Maschine nicht zu schnell wieder zurückfedern. Den richtigen Maßstab dafür verschafft man sich solange das Fahrzeug noch neu ist. Hin- und wieder muß man innerhalb der Saison, am besten bei ausgebauten Rädern, die Dämpfer von den Schwinghebeln einzeln lösen. Es ist dann sehr leicht durch Gefühl zu ermitteln, ob der Widerstand beim Hin- und Herschieben der Kolbenstangen gleichmäßig ausfällt. Ist ein Dämpfer schadhaf, so wird am besten immer ein vollständiges Paar ausgetauscht, weil unregelmäßig arbeitende Dämpfer ein Schlingern der Maschine zur Folge haben. Die Instandsetzung defekter Dämpfer erfolgt in unserem Werk im Austauschverfahren.

Lenkungslager und Bremsen:

Bei unterbockter Maschine und freiem Vorderrad wird das Lenkungslager auf richtiges Spiel überprüft. Am Ende der Saison ist es zu demontieren und nach vorherigem Auswaschen in Benzin mit frischem erstklassigen Kugellagerfett neu zu füllen. Die Hintergabel muß öfter geschmiert werden und ebenfalls hin und wieder bei ausgebautem Rad und ausgehängten Federbeinen auf leicht spielfreien Lauf kontrolliert werden. **Die Bremsen** müssen nach jedem Rennen und nach jedem Training überprüft und gegebenenfalls nachgestellt werden. Die Beläge sind rechtzeitig zu erneuern, damit kein Blockieren durch ausreißende Teile vorkommen kann.

Als bestgeeignete Bremsbeläge haben sich seither bewährt:

Bei der Vorderradbremse, die meist höher beansprucht wird, Ferodo RM 2. Für das Hinterrad Jurid K 3 mit Draht. Falls letzterer nicht zur Verfügung steht, kann auch der gleiche Belag wie bei der vorderen Bremse Verwendung finden.

Sowohl für den Kupplungs- als auch für den Bremszug sind am Lenker Nachstellerschrauben vorhanden, die man im Bedarfsfalle während der Fahrt bedienen kann. Bei den Instandsetzungsarbeiten achte man aber stets darauf, daß diese Nachstellmöglichkeit am Lenker auch vorhanden bleibt.

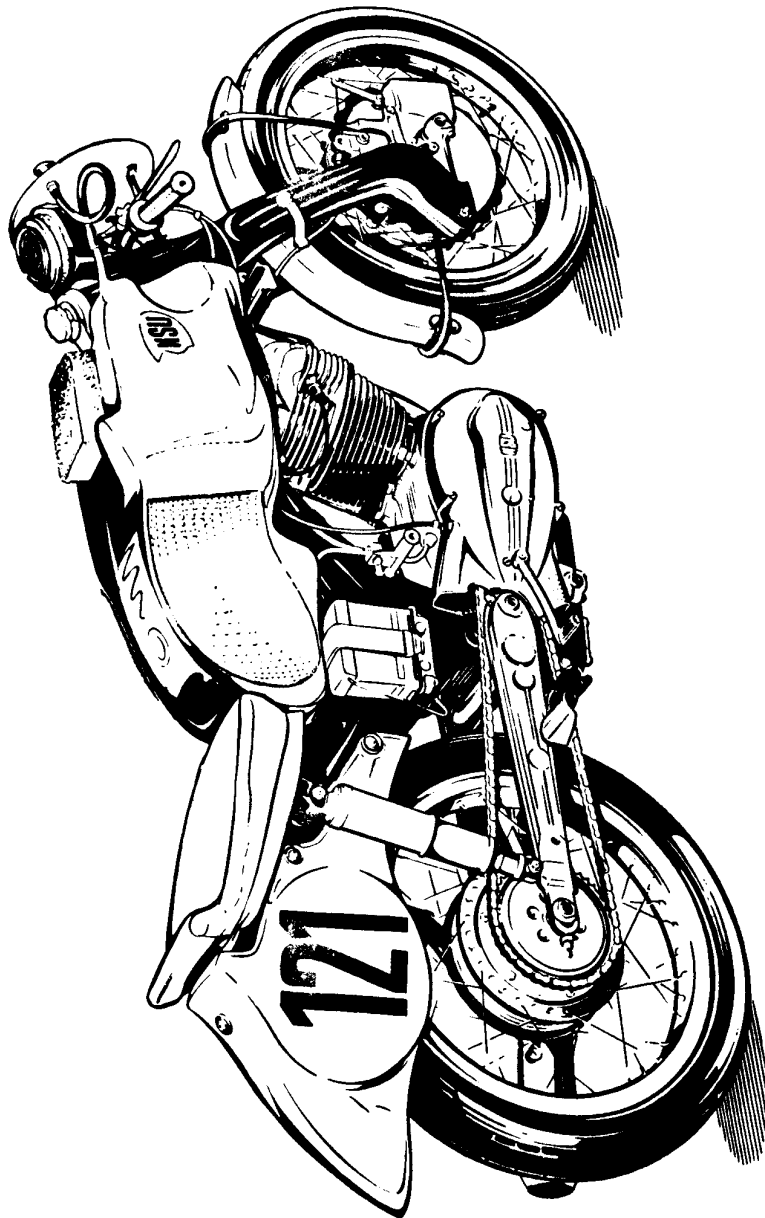
Die Kettenspannung soll stets bei belasteter Maschine kontrolliert werden.

TC 4 350 0,5 4 5 33



BETRIEBSANLEITUNG

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM



Unverzöglich muß man dann mit der Düse gleich um mehrere Nummern höher gehen, ohne vorerst die Kerze zu wechseln. Zeigen Isolator und Elektrode aber ein schwarz-braunes, rußiges Aussehen, dann ist mit ziemlicher Sicherheit die Düse zu groß und man geht deshalb eine Stufe herunter. Auch solche verrußte Kerzen darf man nur noch für Trainingszwecke zurücklegen, da der Rußansatz oft zu Funkenübertragungen am Isolator führen kann. Dieses Risiko kann man aber im Rennen nicht eingehen.

Bei den meisten Rennveranstaltungen ist ein Zündkerzenfachmann zugegen und man tut gut daran, sich so lange beraten zu lassen, bis man über ausreichende eigene Erfahrungen verfügt.

Übermäßig kräftiges Anziehen der Zündkerze sollte man vermeiden, damit nicht das im Aluminiumkopf eingegossene Broncefutter Schaden erleidet und dort Undichtigkeiten entstehen. Wird die Maschine längere Zeit abgestellt, so nimmt man am besten vorher die Kerze heraus und schließt die Öffnung durch einen geeigneten sauberen Gegenstand, so daß unter keinen Umständen Fremdkörper hineingelangen können.

c) Übersetzungen

Wie aus den technischen Daten hervorgeht, steht eine Anzahl von Kettenrädern für das Getrieberitzel und den Zahnkranz am Hinterrad zur Verfügung, die ausreicht, die Maschine jeder praktisch vorkommenden Rennstrecke richtig anzupassen. Aus den Tafeln (Heftmitte) ist ersichtlich, welche Geschwindigkeit in den einzelnen Gängen bis zu der tragbaren Drehzahl von 9000 erreicht werden kann. Anleitungen hierzu können wir nicht geben, vielmehr muß sich jeder Fahrer in der ersten Trainingsrunde informieren, welche Spitzengeschwindigkeiten höchstens in Frage kommen. Die Wahl des Übersetzungsverhältnisses ist weiterhin beeinflußt durch den jeweiligen Zustand des Motors. Mit einiger Übung wird man sehr bald einen angenehmeren Übersetzungswert schätzen können und muß dann die Feinabstimmung durch Stoppen der Rundzeiten ermitteln.

2. Vorbereitungen zum Start

Nach dem Schlußtraining muß die gesamte Maschine gewissenhaft überprüft werden. Sämtliche Schrauben und Muttern sind nachzuziehen und wie üblich wieder abzusichern, die Kabelanschlüsse der elektrischen Anlage auf festen Sitz zu prüfen, der Tankinhalt zu kontrollieren, das nach dem Training abgelassene Öl durch neues, angewärmtes zu ersetzen und der Reifendruck zu überprüfen.

Nach Beendigung von Training und Rennen wird der Benzinhahn wieder geschlossen und die Maschine bei eingeschaltetem ersten Gang bis auf Kompression zurückgeschoben (s. unter „Starten“ S. 12). In dieser Stellung sind die Ventile geschlossen und die Ventilefedern entlastet.

3. Starten

Benzinhahn öffnen, auf den Schwimmer-Tupfer drücken und Kraftstoff kurz zum Überlaufen bringen. **Zündung ausschalten**, ersten Gang in Eingriff bringen und die Maschine — ohne die Kupplung zu betätigen — langsam zurück-schieben bis sich Kompressionswiderstand zeigt. Maschine in dieser Stellung bis zum Starten belassen. Jetzt Zündung einschalten! Beim Starten selbst zieht man den Kupplungshebel und schiebt die Maschine an. Wenn genügend Schwung erreicht wurde, springt man in der bekannten Weise auf den Sattel und läßt die Kupplung gleichzeitig los. Läuft der Motor nicht an, so ist obiger Vorgang zu wiederholen.

IV. Training und Rennen

1. Vorbereitungen

Vergasereinstellung, Zündkerzen und Übersetzungen.

a) Vergasereinstellung

In unserem Werk wird der Vergaser bereits so einreguliert, daß für Training oder Rennen nur noch die bestgeeignete Hauptdüse und LeerlaufEinstellung ermittelt werden muß. Grundsätzlich soll man beim Suchen nach der geeigneten Düse immer mit der größeren anfangen, da eine zu kleine Düse schwerste Schäden am Motor zur Folge hat. Nach unseren Erfahrungen liegt die richtige Größe zwischen den Nummern 230 und 270 bei Verwendung von Renn-Kraftstoff mit mindestens 80 Oktan. Kühles Wetter erfordert eine Düse nach der oberen Grenze hin, während bei warmem Wetter das Umgekehrte der Fall ist. Die Düsennadel hat insgesamt 6 Kerben. Die genaue Einregulierung erfolgt im Training je nach Witterungsumständen und Düsengröße. Im allgemeinen kann man damit rechnen, daß die Nadel in der 3. Kerbe von oben stehen muß. Einzelheiten über die Vergasereinstellung sind im nächsten Abschnitt über Zündkerzen zu finden.

Tritt zwischen Training und Rennen eine wesentliche Änderung der Witterung ein, so muß man dem durch Düsenwechsel Rechnung tragen. Hierbei kann man nur auf Erfahrungswerte aufbauen und es ist deshalb dringend notwendig ein Tagebuch zu führen, in dem alle wichtigen Daten festgehalten werden. Z. B. Ort und Datum, Höhenlage, Barometerstand, wenn möglich Luftfeuchtigkeit, benutzter Brennstoff, Düsengröße, Wärmewert der Zündkerze, Reifendruck, in Training oder Rennen gefahrene Rundzeiten, die dabei benutzten Übersetzungen und Verbrauchsziffern über Kraftstoff und Öl. Führt man diese Aufzeichnungen sorgfältig durch und zwar unmittelbar nach Beendigung des Rennens, erwirbt man sich Erfahrungen, die später von unschätzbarem Vorteil sind. Man kann sich dann beim Training mehr auf die Streckenverhältnisse konzentrieren, spart manche Trainingsrunde und erhöht damit die Lebensdauer der Maschine.

Vorsicht! Beim Düsenwechsel muß der Vergaser gut festgehalten werden, damit der Gummi-Ansaugstutzen keine Schäden erhält.

b) Zündkerze

Zum Warmlaufen des Motors benutzt man eine Bosch-Zündkerze mit dem Wärmewert von 240 oder aber auch 260 T 2. Im Rennen selbst braucht man je nach Strecke und Witterungsverhältnissen eine Bosch-Zündkerze mit dem Wärmewert 370 T 2 oder T 10 und 400 T 2 oder T 10. Bei Regenwetter oder einer Rennstrecke, die nur langsame Durchschnitte zuläßt, ist die 340 T 2 evtl. 310 T 2 oder die T 10 Kerze meist am besten geeignet.

Stehen keine Bosch-Kerzen zur Verfügung, so müssen bei anderen Fabriken die Wärmewerte denen obiger Bosch-Kerzen entsprechen.

Das Aussehen der Zündkerze ist der beste Maßstab für die Wahl der richtigen Vergaserdüse. Beim Training wird je nach Streckenlänge nach spätestens einer Runde scharfer Fahrt die Kerze herausgeschraubt und der Zustand der Mittelelektrode und des Isolators überprüft. Bei den zur Verwendung kommenden Zündkerzen mit Steinisolator eignet man sich verhältnismäßig rasch die notwendigen Kenntnisse an. Im allgemeinen zeigt der Steinisolator nach wenigen Trainingsrunden noch keine ausgesprochene Farbe. Deshalb ist das besondere Augenmerk auf die mittlere Elektrode zu richten. Zeigt sich hier eine graue bis hellgraue Färbung, dann ist entweder der Wärmewert der Kerze zu niedrig oder aber die Düse zu klein gewählt. Infolge der übermäßigen Erwärmung der Kerze zeigt meistens der Gewindefschaff dann gleichzeitig ausgesprochene Anlauffarben. Solche zu heiß gefahrene Zündkerzen soll man nicht mehr verwenden.

I. Vorwort

Lieber Sportfreund!

Nachdem Sie nun Besitzer einer NSU-Sport-Max geworden sind, möchten wir Ihnen mit dieser kleinen Broschüre einige Anhaltspunkte über die technischen Einzelheiten in die Hand geben, die zweifellos manche Rückfrage bei unserem Werk illusorisch machen. Da die Sportmaschine aus der normalen Serien-Max entwickelt wurde und sie mit ihr im grundsätzlichen Aufbau sowohl des Motors, als auch des Fahrgestells übereinstimmt, können wir uns ziemlich kurz fassen und darauf beschränken, das herauszustellen, was sich von der Serien-Max unterscheidet oder für die Teilnahme an Rennen von besonderer Wichtigkeit ist. Sofern Sie die normale Max noch nicht kennen, empfehlen wir Ihnen das Studium der gleichzeitig beigefügten Betriebsanleitung für dieses Modell.

In mancher Hinsicht werden wir Ihnen nichts Neues sagen, da die meisten von Ihnen alte Praktiker sind und schon zweifellos viele Rennen erfolgreich beenden konnten.

Lesen Sie bitte trotzdem die Anleitungen aufmerksam durch, denn schriftliche Rückfragen sind zeitraubend und die Beantwortungen umständlich.

Berücksichtigen Sie vor allem, daß es sich bei der Sport-Max um eine ausgesprochene Straßen-Rennmaschine handelt, die auch dementsprechend eingesetzt werden soll, wenn Sie keine Enttäuschungen erleben wollen. Für Zuverlässigkeitsfahrten, Moto-Cross-Veranstaltungen und ausgesprochene Langstrecken-Wertungsfahrten kommt sie nicht in Frage.

Haben Sie noch besondere Anregungen, die im Zusammenhang mit dieser kleinen Betriebsanleitung stehen, so lassen Sie es uns bitte wissen, da wir es gerne in der 2. Auflage berücksichtigen.

Wir hoffen nun, daß Sie mit der schnellen Sport-Max manch schönen Erfolg für sich verbuchen können und unsere Farben würdig und fair vertreten.

Mit sportlichem Gruß

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Vorwort	3
II. Technische Daten	4
III. Beschreibung, Instandhaltung und Pflege	5-9
Geschwindigkeitstabelle	6/7
IV. Training und Rennen	10-12

II. Technische Daten

Motor	NSU 251 R.S.
Zylinderzahl	1
Bohrung	69 \varnothing
Hub	66 mm
Hubraum	247 cm ³
Arbeitsweise	4-Takt
Drehzahl, maximal	9000 U/min.
Bremsleistung	28 PS
Kolben	Lieferfirma Mahle ca. 0,08 Kolbenspiel
Verdichtungsverhältnis	E = 1 : 9,8
Steuerzeiten bei 2 mm Ventilspiel:	
Einlaß öffnet	7° vor oberem Totpunkt
Einlaß schließt	28° nach unterem Totpunkt
Auslaß öffnet	42° vor unterem Totpunkt
Auslaß schließt	3° vor oberem Totpunkt
Zündzeitpunkt	9,8 mm Kolbenweg oder 41° Kurbelwellenumdrehung vor o. T.
Zündanlage	Bosch-Batteriezündung
Zündkerze	Warmlaufkerze 240 T 2 oder 260 T 2 Rennkerze 370 T 10 oder 400 T 10
Vergaser	Amal GP 13/16"
Düsen	230 — 270 Nadelstellung: 6 Kerben normal 3 h von oben
Fahrgestell	NSU 251 R.S.
Radstand	ca. 1300 mm
Größte Höhe	ca. 500 mm 950
Größte Breite	ca. 950 mm 500
Größte Länge	ca. 1960 mm
Kleinste Bodenfreiheit	ca. 140 mm
Felgenart	Vorderrad Tiefbettfelge 2,5x18" Hinterrad Tiefbettfelge 2,5x18"
Reifen	Vorderrad 2,75x18" Hinterrad 3,00x18"
Gewicht (ohne Kraftstoff und Öl)	112 kg
Tankinhalt	22 Liter
Ölbehälterinhalt	ca. 3 Liter
Drehzahlmesser	VDO oder Smith mit jeweils dazugehöriger Antriebswelle
Übersetzung in den 4 Gängen bei verschiedenen Gesamtübersetzungsänderungen durch Getrieberitzel und hinteres Kettenrad	Z = 16, 17, 18, 19 Z = 42, 43, 44 (siehe Heftmitte)
Hinterradkette	Renold 1/2 x 3/16" je nach Übersetzung ca. 130 Gl.

ein Blick in den Öltank bei geöffnetem Deckel. Die Rückförderpumpe saugt das Öl aus dem Kurbelgehäuse und drückt es durch das Überlaufrohr in den Öltank. Dies kann man durch den Einfüllstutzen sehen.

Nach Beendigung des Trainings läßt man das Öl ab aus Motor und Tank, reinigt die Magnete der beiden Ölablaßschrauben am Motorgehäuse und der gleichen Ablaßschraube am Rahmen von evtl. anhaftendem Metallabrieb und füllt vor dem Rennen 3 Liter neues Öl ein. Dies soll nach Möglichkeit vorher auf etwa 80 bis 90° erwärmt werden, damit der Start mit warmem Öl erfolgt. Nach dem Einfüllen des neuen Öls muß der Motor kurzzeitig laufen, um Luftblasen aus den Leitungen zu entfernen.

Das abgelassene Öl untersucht man in jedem Falle auf seine Farbe. Erscheint diese sehr stark silberfarbig (Metallfitter), so liegt der Verdacht vor, daß Lagerungen der Pleuelstange oder der Kurbelwelle beschädigt sind. In diesem Falle sollte eine Gesamtdemontage des Motors vorgenommen werden.

d) Elektrische Anlage

Die Zündung erfolgt aus der Batterie über den Unterbrecher und die Zündspule. Eine Lichtmaschine ist nicht vorhanden. Vor jedem Rennen muß daher eine voll aufgeladene Batterie eingebaut werden. Ferner sind sorgfältig die Teile der elektrischen Anlage zu überprüfen, insbesondere auch der Zündschalter, da sich dieser evtl. ausschlagen kann; außerdem sämtliche Kabel und Anschlüsse auf guten Kontakt und einwandfreie Isolation.

Die größte Vorzündung beträgt 9,8 mm Kolbenweg. Dies entspricht 41° an der Kurbelwelle vor oberem Totpunkt bei voll ausgehobenem automatischen Flihkraftversteller. Dieser Wert gilt für einen Abstand des Zündunterbrechers von 3/10 bis 3,5/10 mm.

Der Zündschalter sitzt auf der rechten Maschinenseite vor der Batterie und ist eingeschaltet, wenn der Knopf nach hinten herausgezogen ist. Sobald die Maschine steht, ist die Zündung sofort wieder auszuschalten, da andernfalls je nach Stellung des Unterbrechers eine Entladung der Batterie stattfinden kann, wobei außerdem meistens an den Kontakten oder der Zündspule Schaden entsteht.

Wird die Maschine zum Starten zurückgeschoben (siehe auch Starten!) so ist in jedem Falle vorher die Zündung auszuschalten, da sonst sehr leicht ein Vergaserbrand entstehen kann.

Die bestgeeignete Zündkerze finden Sie unter „Technische Daten“ aufgeführt, weitere Einzelheiten siehe auch unter „Vorbereitungen zum Start“.

e) Vergaser

Siehe unter „Technische Daten“ S. 4 und „Vergasereinstellung“ S. 10!

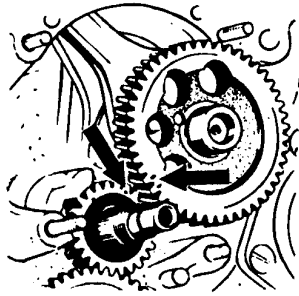
f) Höchstdrehzahl

Die höchstzulässige Drehzahl liegt bei 9000 U/min. Diese Zahl darf unter keinen Umständen überschritten werden, da andernfalls Schäden an Kolben und Ventilen unausbleiblich sind. Es ist deshalb darauf zu achten, daß der Drehzahlmesser in Ordnung gehalten oder beim Versagen ausgewechselt wird. Wenn auch in den Übersetzungstabellen die Drehzahl bis 9500 aufgezichnet wurde, so hat dies nur theoretischen Wert.

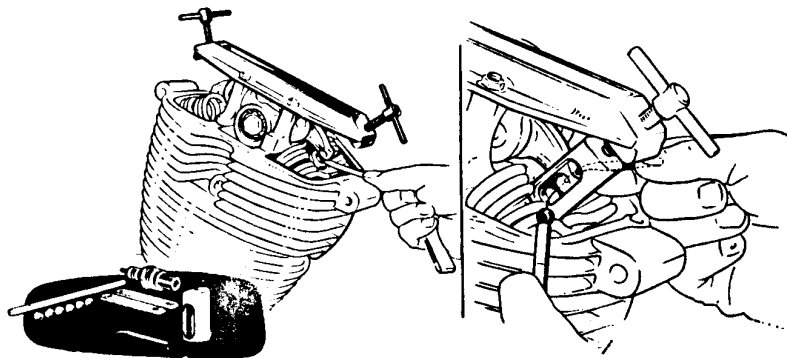
g) Kraftstoff

In den meisten Fällen ist der Kraftstoff vorgeschrieben. In der gelieferten Ausführung ist der Motor ausgelegt für Renn-Kraftstoff auf Benzinbasis (evtl. auch Benzin-Benzol-Gemisch) mit mindestens 80 Oktan.

Die richtigen Steuerzeiten sind unter den technischen Daten aufgeführt. Sie werden bei einem vorübergehend eingestellten Ventilspiel von 2 mm ermittelt und es darf nicht übersehen werden, nach Beendigung der Arbeit das richtige Ventilspiel wie oben angegeben wieder einzustellen. Für den erleichterten Einbau sind die betreffenden Räder gekennzeichnet.



Da die Sport-Max im Gegensatz zur Serienmaschine aus Sicherheitsgründen keine Einstellschrauben an den Kipphebeln hat, wird zur exakten Einstellung ein Satz Kugeln in verschiedenen Stärken mitgeliefert. Die dem Werkzeug beigefügte Vorrichtung schraubt man nach Abbildung auf und drückt mit den Schrauben Ventilsfeder mit Ventil so weit herunter, daß sich die Kugel aus dem Kipphebelende mit dem Spezialmagnetstab herausnehmen und durch eine stärkere oder schwächere ersetzen läßt. Ein evtl. Herausfallen der Ventilkeile kann man dadurch verhindern, daß man bei dem Herunterdrücken der Federn gleich den Motor sinngemäß mitdreht, wobei dann der Kipphebel den Ventilschaft mitnimmt. Sodann dreht man den Motor wieder etwas zurück, bis der Kipphebel frei wird.



c) Schmierung

Auch für die Schmierung gelten die Richtlinien des normalen Max-Motors nur mit der Ausnahme, daß für den Renn-Motor ein ausgesprochenes Rennöl wie z. B. **Castrol R SAE 20** Verwendung finden muß. Bei leerem Motorgehäuse und leerem Öltank beträgt die erforderliche Ölmenge 3 Liter, die man in den Tank einfüllt. Die beste Kontrolle für die Funktion der Pumpe ist

III. Beschreibung, Instandhaltung und Pflege

Motor

a) Zylinderkopf, Zylinder und Kolben, Kurbeltrieb

Der Gesamtaufbau des Motors lehnt sich in weitgehendem Maße an den normalen Serien-Motor an, so daß auch für die Instandsetzung fast alle Sonderwerkzeuge wie Abziehvorrichtungen etc. des Max-Motors Verwendung finden können. Wo sich Abweichungen ergeben, wird im nachfolgenden Text besonders darauf hingewiesen.

Zu den Arbeiten, die regelmäßig vor bzw. nach jedem Rennen oder Training besonders sorgfältig durchzuführen sind, gehört vor allem die Pflege des Zylinderkopfes. Dieser ist nach jedem Rennen zu demontieren, wobei folgende Überprüfungen vorgenommen werden müssen:

Ventile auf einwandfrei dichten Sitz überprüfen, Abnehmen des Zylinders und Untersuchung auf evtl. gebrochene Kolbenringe. Bei vorzunehmendem Ersatz soll der oberste Ring (Feuerring) kein verchromter sein. Nach Laufzeiten von etwa 1500 km müssen meist die Ventile neu eingeschliffen werden. Nach längeren Laufzeiten ist dabei auch der Ventilsitz zu überprüfen, da unter Umständen Spannungen ein Verziehen des Sitzes verursachen können. Das Einschleifen ist dann zwecklos, bevor der Sitz mit einem geeigneten Fräser leicht nachgearbeitet wird. Der Ventilsitzwinkel beträgt 45°. Die Arbeit ist sehr sorgfältig durchzuführen, da zu tief gefräste Sitze das Verdichtungsverhältnis verändern; gleichzeitig ändert sich auch die Länge der Ventilschäfte. Dies kann durch Unterlegen einer entsprechend starken Stahlscheibe wieder ausgeglichen werden. Das erforderliche Spiel von 8,5 mm zwischen unterem Federhalter und oberem Federende muß wegen des 8 mm betragenden Ventilhubes genau eingehalten werden. Bei kaltem Motor soll das Ventilspiel sowohl für Ein- als auch Auslaß 0,10 bis 0,15 mm betragen. Die Ventilschäfte müssen nach jedem Rennen daraufhin überprüft werden, ob sie nicht bei Schaltfehlern oder sonst überdrehendem Motor durch den Kolbenboden krumm geschlagen wurden. Richten ist zwecklos, sondern Ersatz unbedingt erforderlich.

Ventilfedern lassen nach entsprechender Betriebszeit in ihrer Spannkraft nach, sie sind deshalb mindestens nach Beendigung jeder Saison durch neue zu ersetzen.

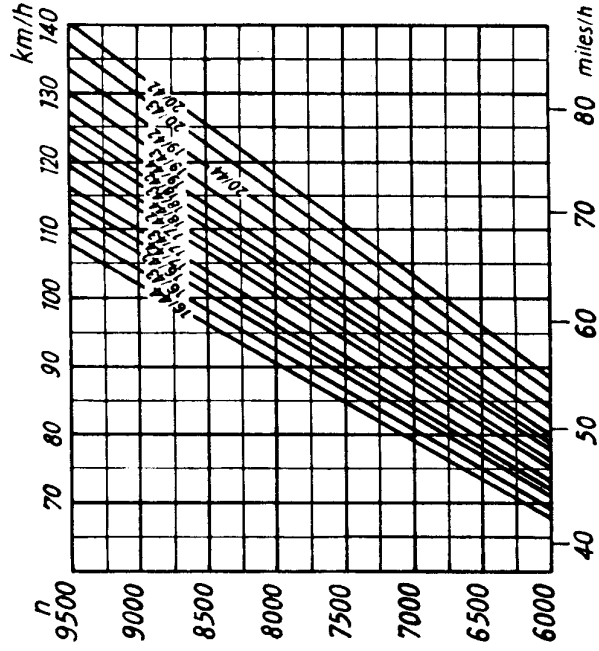
Muß ein Kolben ausgewechselt werden, so soll das Laufspiel zwischen Zylinder und Kolben 8/100 mm betragen. Nach längerer Laufzeit ist ebenfalls die gesamte Lagerung des Kurbeltriebes auf übermäßige Luft zu überprüfen. Man tut gut, jedes Mal eine Stichprobe vorzunehmen, wenn Zylinderkopf und Zylinder demontiert wurden, indem man die Höhenluft der Pleuellagerung kontrolliert.

b) Steuerung

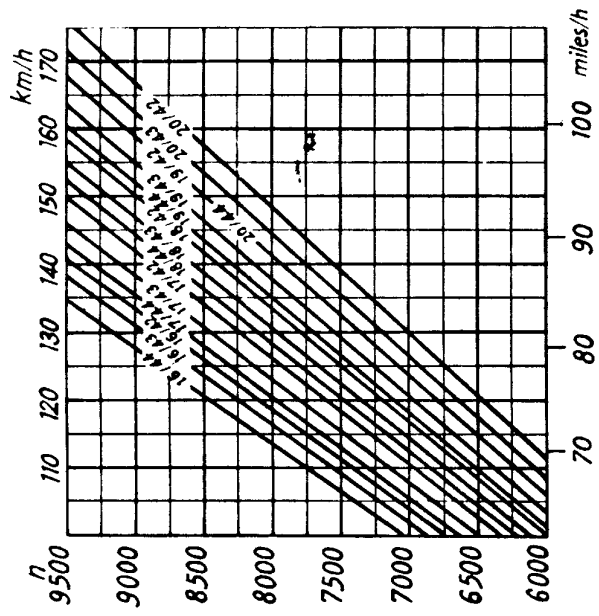
Die Ventilsteuerung ist in ihrem Aufbau die gleiche wie beim Max Motor. Alle Einzelheiten gehen aus der Max-Betriebsanleitung hervor. Die Lebensdauer der Gleitlager ist ziemlich hoch. Trotzdem sollten die Lagerstellen nach jeder Demontage überprüft werden. Ganz besonders ist dies erforderlich, wenn durch andere Schäden Metallsplinter in den Ölkreislauf gelangt sind.

Geschwindigkeitstabelle für Sport-Max, Reifen 3 x 18, Reifenumfang 1952 mm
 Speed Chart for Sport-Max, Tires 3 x 18, Tire Circumference 1952 mm

II. Gang
 II. Gear



III. Gang
 III. Gear



IV. Gang
 IV. Gear

