

# BEDIENUNGSANWEISUNG

## I. Vor Inbetriebnahme:

1. 80 ccm Motorenöl (z. B. BV-Öl, Shell 3X oder Mobilöl BB) in das Gehäuse einfüllen.
2. Kraftstoffhahn schließen.
3. Tanken (nur gefilterten Vergaserkraftstoff verwenden)  
Mischungsverhältnis:  
bis 500 km auf 20 Liter Kraftstoff 1 Liter Motorenöl,  
über 500 km auf 25 Liter Kraftstoff 1 liter Motorenöl.  
Öl und Kraftstoff gut mischen!

## II. Anfahren:

1. Kraftstoffhahn öffnen! Vor der ersten Inbetriebnahme Luft aus dem Schlauch lassen durch kurzes Abnehmen des Schlauches am Vergaser bei geöffnetem Benzinahn.
2. Kupplung ziehen! (bleibt Kupplung im Anfang kleben, Rad bei gezogener Kupplung etwas rückwärts bewegen).
3. Treten, bei gezogener Kupplung Gas geben, Dekompressionsventil betätigen, Kupplung langsam einlassen und Dekompressionshebel loslassen!

## III. Störungen im Betrieb:

- Motor bleibt stehen oder springt nicht an: Vergaserdüse prüfen und säubern.  
Vermeiden Sie Kraftstoffverluste! (Nach jeder Fahrt sofort Kraftstoffhahn schließen!)
- Luftfilter und Auspufftopf sauber halten!

Einbauvorschrift und Bedienungsanweisung

für

**LUTZ-**

**Zweitaktmotoren**

*Lutz*  
RAUHSCHWEIG, F. F.  
Wendensir. u. Aegidienmarkt

Ausgabe Oktober 1951

*Sparen Sie Kraft und Zeit*

durch den

## **LUTZ-EINBAUMOTOR!**

Gerade dort, wo Ihnen das Radfahren schwer wird, bei starkem Gegenwind, bei böigem Wetter, im bergigen Gelände oder auf größeren Fahrten, ist der LUTZ-Motor eine große Hilfe für Sie! Auch Sie werden es bald zu schätzen wissen, das Treten dem LUTZ-Motor überlassen zu können.

Der LUTZ-Motor wird Sie — wenn Sie ihm etwas Verständnis entgegenbringen — willig, zuverlässig und billig an Ihre Ziele bringen! Verlangen Sie von ihm nicht mehr, als man billigerweise von einem solchen kleinen Hilfsmotor verlangen kann, und Sie werden Ihre Freude an ihm haben. Was Sie wissen müssen, ist nicht viel. Wenn Sie die folgenden Zeilen beachten und Sie sich aneinander gewöhnt haben, wird Ihnen Ihr LUTZ-Motor unentbehrlich sein.

*Gute Fahrt mit dem*

## **LUTZ-MOTOR!**

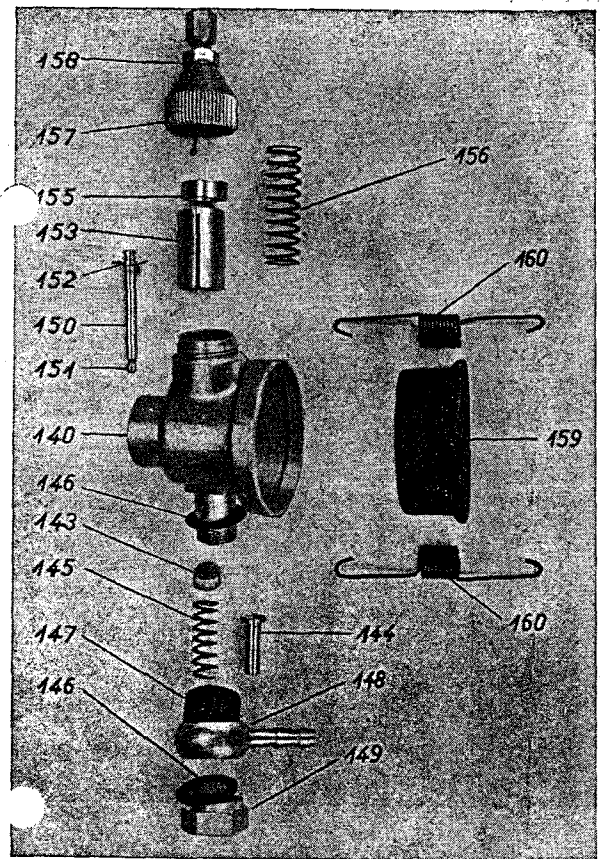


Abb. 1 LUTZ-Teleskop-Vergaser TV 10—A2  
zerlegt

### 2. Motor wird zu heiß.

(Kraftstoffgemisch zu arm, Motor muß ein benzinhaltigeres Gemisch haben). Vergaser-Einstellung! Filter durchlässig? Düsenbohrungen zugesetzt.

Bohrungen freimachen, siehe 1. Beim LUTZ-Teleskop-Vergaser kann das auch durch mehrmaliges kräftiges Pumpen (Betätigung des Gashebels) geschehen.

### 3. Kolben klemmt.

Motor außer Betrieb setzen und kalt werden lassen.

### 4. Motor läuft im Viertakt, Leistung schlecht.

(Zu viel Kraftstoff, Vergaser richtig einstellen, Spritzdüse tiefer, Düsenhalter in obere Düseneindrehung), gegebenenfalls Kraftstoffhahn leicht schließen!

Auspuffschlitz oder Auspuffleitung durch Ölkohle zugesetzt (Auspuffkrümmer abnehmen und Schlitz vorsichtig säubern).

Bekommt der Motor zu wenig Kraftstoff, ist umgekehrt zu verfahren und der Düsenstock höher zu setzen. Düsenhalter in die untere Düseneindrehung.

### 5. Kupplung greift nicht mehr.

Kupplung nachstellen! Hierzu suchen Sie zweckmäßigerweise Ihre Werkstatt auf. Sofern Sie es selbst machen wollen, was durchaus möglich ist, verfahren Sie bitte wie folgt: Rad auf die Seite legen, damit Öl nicht herausläuft, die vier Befestigungsschrauben des Kupplungsdeckels lösen, Deckel abnehmen, auf dessen Innenseite in der Mitte ein Druckpilz sitzt. Druckpilz herausziehen, eine Zwischenscheibe herausnehmen, Druckpilz einsetzen und Deckel wieder montieren.

### 6. Kupplungs-, Gas- und Dekompressionshebel sind schwer zu betätigen: Bowdenschleife sind zu schmieren.

### Technische Daten:

**Motor:** Zweitaktmotor - 1 PS bei 4000 U/min - abnehmbarer Zylinderkopf - Membraneinlaß - Amal-Vergaser, oder LUTZ-Teleskop-Vergaser - moderner, zerlegbarer Schalldämpfer.

**Getriebe:** Eingang-Getriebe mit Untersetzung 1 : 5,1 und robuster Konuskupplung.

**Bosch-Ausrüstung:** Schwungmagnetzündler UE 1 L 11 - Zündkerze W 95 T 1.

**Kraftstoffbehälter:** mit 3 l Fassungsvermögen - Gemisch für erste 500 km 20 : 1, danach 25 : 1 (für die Bemischung ist Shell-Auto-Oil 4 X oder ein gleichwertiges Markenöl zu empfehlen).

**Verbrauch:** ca. 1,4 Liter/100 km.

**Gewicht:** Das komplette Einbaugesagrat wiegt etwa 9 kg.

**Ersatzteile:** Bei etwa notwendigen Ersatzteilanforderungen bitten wir stets um Angabe der Motornummer.

**Garantie:** Wir leisten eine Garantie im Sinne der Gewährleistungsbestimmungen (Einheitsbedingungen für den Verkauf von Kraftfahrzeugen, die innerhalb der Fahrzeugindustrie gültig sind). Die Gewährleistung erstreckt sich auf Fehlerfreiheit des Kaufgegenstandes während einer Dauer von 6 Monaten nach Lieferung. Ersatz mittelbarer oder unmittelbarer Schäden wird nicht gewährt. Defekte Teile werden bei Anerkennung des Anspruchs nach Wahl des Lieferwerkes repariert oder ersetzt. Einsetzung ins Werk muß frachtfrei erfolgen. Bei Anerkennung des Schadens erfolgt kostenfreie Rücksendung. Für nicht selbst hergestellte Teile beschränkt sich die Gewähr auf die Abtretung unserer gegen den Hersteller wegen des Mangels bestehenden Ansprüche.

Natürlicher, betriebsmäßiger Verschleiß oder Beschädigungen, die auf fahrlässige oder unsachgemäße Behandlung zurückzuführen sind, sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.

Anspruch auf Wandlung oder Minderung des Kaufpreises oder Schadenersatz irgendwelcher Art besteht nicht.

Ein Anspruch auf Gewährleistung kann grundsätzlich nur anerkannt werden, wenn das Einbaugesagrat in ein Marken- oder Qualitätsrad oder ein Fahrrad eingebaut ist, dessen Eignung von der Motorenfabrik bzw. deren Beauftragten bestätigt worden ist.

**Zur Beachtung:** Unser Einbaumotor kann mit Rücksicht auf sein geringes Gewicht in jedes Herren- und Damenfahrrad eingebaut werden, sofern es sich um ein Marken- bzw. Qualitätsfahrrad handelt und sich dieses noch in einwandfreiem, betriebsbereitem Zustand befindet. Rahmen und Gabel müssen, wie sich das von selbst versteht, bruch- und rißfrei sein.

## BETRIEBSANLEITUNG

für den

# LUTZ FAHRRADEINBAUMOTOR

**LUTZ-GmbH., Braunschweig-Querum**

Bienroder Weg 53  
Fernruf 1432/33

Oeding 18988

## Betriebsanleitung

### I. Vor Inbetriebnahme.

1. In das Getriebe sind etwa 80 ccm gutes Motorenöl wie Shell „3 X“, BV „M“ oder Mobilol „BB“ einzufüllen. Erster Ölwechsel nach 500 km, dann jeweils nach 1000 bis 2000 km.
2. Kraftstoffhahn schließen!
3. Gut gefiltertes Zweitaktgemisch tanken, Mischungsverhältnis für die ersten 500 km: 20:1, nach 500: 25:1. Beizumischen ist möglichst Öl für spezielle Verwendung für Zweitaktmotoren entsprechend der Qualität Shell 4 X. Beachten Sie hierbei, daß Kraftstoff und Öl gut vermischt sind, damit der Motor nicht ohne Schmierung gefahren wird. Auf keinen Fall Öl und Benzin getrennt einfüllen!

### II. Fahrbetrieb.

1. Kraftstoffhahn öffnen.
2. Sobald Kraftstoff zum Vergaser gelangt ist (Vergaser tropft!), Kupplung ziehen und normal radfahren.
3. Etwas Gas geben, Dekompressor betätigen, gleichzeitig Kupplung langsam einlassen und bei den ersten Zündungen Dekompressionsventil schließen (Hebel loslassen).

#### Sie können aber auch anders starten!

Sobald Kraftstoff im Vergaser ist (Vergaser tropft!), schieben Sie das Rad, indem Sie einen Druck auf den Sattel ausüben, bei gezogenem Dekompressor und eingelassener Kupplung an. Der Motor springt nach wenigen Schritten an, er ist dann mit der Kupplung herauszufangen.

Anschließend fahren Sie dann Rad und kuppeln langsam ein. Bei einiger Übung werden auch Sie mit dieser Methode vertraut werden.

4. Die Regulierung während der Fahrt erfolgt ausschließlich über die Betätigung des Gashebels, womit Sie den Motor beschleunigen oder abdrosseln. Wollen Sie anhalten oder die Fahrgeschwindigkeit vermindern, nehmen Sie zuerst Gas weg, und wenn die Fahrt genügend verlangsamt ist, kuppeln Sie bis zum völligen Stillstand

des Rades aus und betätigen die Bremsen. Wollen Sie den Motor stillsetzen, dann Gashebel schließen, Dekompressor kurz betätigen. Kraftstoffhahn schließen.

Beachten Sie, daß bei längeren Fahrpausen und bei endgültiger Beendigung der Fahrt der Kraftstoffhahn immer geschlossen wird. Auch die Kupplung nie längere Zeit unter Federdruck, also nie mit eingerastetem Betätigungshebel stehen lassen; Kupplung soll immer eingerückt bleiben.

Die Lebensdauer eines Motors wird von der Fahrweise in den ersten Wochen bestimmt. Fahren Sie also Ihren Motor vorsichtig ein und vor allem nicht dauernd mit Vollgas, sondern nur mit etwa  $\frac{2}{3}$  Kraft.

Es empfiehlt sich, nach einer Fahrzeit von etwa 30 bis 50 km die Befestigungsschrauben für die Motoraufhängung und den Hinterradzahnkranz nachzuziehen. Der Auspuffschlitz am Zylinder ist nach jeweils 500 km Fahrt zu reinigen, der Auspufftopf nach jeweils 1000 km Fahrt.

### III. Mögliche Störungen im Betrieb.

#### 1. Motor springt nicht an.

Kein Kraftstoff im Tank; Kraftstoffhahn nicht geöffnet, Kraftstoffleitung nicht frei; Luft im Schlauch (Motor mehrfach durchdrehen lassen, damit die vorhandene Luft abgesaugt wird!); Filter verschmutzt und zugesetzt (Stebfilter bzw. porösen Filterring durch neuen ersetzen); Bohrungen der Spritzdüse zugesetzt (Spritzdüse durch Ausblasen oder Ausspülen mit Kraftstoff freimachen).

Zur Beachtung: Das Luftfilter ebenfalls von Zeit zu Zeit gut reinigen!

Zündkerze ist verölt oder verrußt (Kerze mit Drahtbürste gut säubern, notfalls neue Zündkerze W 95 T 1, Elektrodenabstand 0,4 bis 0,5 mm); Kabelschuh des Zündkabels an der Kerze lose (einwandfrei befestigen).

Zündung nicht in Ordnung (festzustellen mit Hilfe des Zündkerzenprüfers! Oder Zündkerze herausschrauben und mit angeschlossenem Kabel mit dem Gewindeteil an die Masse des Zylinders halten, Motor mehrmals durchdrehen, dann muß Funke überspringen); Störungen am Zünder durch einen Fachmann (Bosch-Dienst) beheben lassen! Unterbrecherkontakte mit Kontaktheile säubern! Kontakthub muß bei völliger Öffnung etwa 0,4 bis 0,5 mm betragen. Vorzündung des Motors beträgt 3 mm vor oberem Totpunkt.