

Navigator 1000, Erstinspektion

Anläßlich der ersten gefahrenen 1000 Km, der Umrüstung auf 72 KW, Auspuffpatschen im Schiebetrieb, ruppige Gasannahme aus Schiebetrieb und rasch verschleißende Bremsbeläge hinten führte ich die im Folgenden beschriebenen Arbeiten durch.

Wen es interessiert möge es sich zu Gemüte führen, den „alten Hasen“ wird's nichts Neues bringen.
Verfasst für ein tolles Forum!

Ventilspielkontrolle:

Auspuffknallen und ruckartige Gasannahme legten Ventilspielkontrolle und Synchronisation der Drosselklappen nahe. Außer den Verkleidungsteilen und beide Tankhälften muß dazu auch die Airbox, Kraftstofffilter und Kühler abgebaut werden.

Vorsicht beim Abbau der Airbox: MAP-Sensor und Resonator sind über einen extrem filigranen Kunststoffabzweiger mit den Unterdruckschläuchen verbunden.



Danach können die Ventildeckel, die Stopfen zum Drehen der Kurbelwelle und das Schauloch für die OT-Markierungen sowie zur Kontrolle die Zündkerzen entnommen werden.



Habe bei dieser Gelegenheit den 72KW Drosselklappenanschlag montiert (am ersten Zylinder links). Die beiden Schrauben waren wohl mit Sicherungsmittel verbaut, ließen sich nur sehr schlecht lösen. Übrigens ist der Winkel in dem die Gaszüge abgehen nicht mit dem Original identisch und etwas ungünstiger.



tauschendes Teil (Bowdenzug – Aufnahme am Drosselklappenkörper)



Das Ventilspiel sollte wirklich nur bei entsprechender OT-Stellung geprüft werden um falsche Prüfergebnisse zu vermeiden. Bei nicht korrekter, senkrechter Stellung des Nockens konnte ich an einem Ventil sogar die 0,50er Lehre durchschieben.



Also nicht so wie in diesem Bild!
Gut zu sehen der Verstellmechanismus der Auslaßnockenwelle (Zyl. 2)

Die Ventileinstellung war nahezu perfekt, es mußte nichts verändert werden.

Synchronisation der Drosselklappen:

Zum Anschließen des Unterdruckmanometers am hinteren Zylinder zieht man am besten den Unterdruckschlauch vom Impulsluftsystem (SLS) ab, da dieses während der Synchronisation eh abgeklemmt sein soll. Um es vorweg zu nehmen: Erst das Abklemmen des Systems auch im Fahrbetrieb brachte deutliche Besserung bezügl. Auspuffpatschen im Schiebebetrieb. Das Verschließen des Anschlusses zur Airbox bringt diesbezüglich nichts, da das System für eine Verbindung der beiden Zylinder, und damit deren Abgase, wenn auch dann ohne Zufuhr von Frischluft, sorgt.

Am vorderen Zylinder setzte ich ein T-Stück in die Unterdruckleitung zum MAP-Sensor. Vor Beginn der Arbeit muß Spiel an der Anschlagschraube Drosselklappe 2. Zyl. sichergestellt werden. Ebenso sollte die Einstellschraube für die Kaltlaufdrehzahl (Choke) 1-2 Drehungen gelöst werden. Damit ist der per Handrad verstellbare Drosselklappenanschlag als einziger wirksamer Anschlag sichergestellt.

Die Überprüfung der CO-Schrauben (Leerlaufgemischschrauben) ergaben eine werksseitige Einstellung von 1,25 Umdrehungen offen. (Der CO-Gehalt im Leerlauf beträgt an meiner Navi dabei 3,5% am 1. Und 4,7% am 2. Zyl.).

Die Synchronisation an sich erfolgt über die größere federbelaste Einstellschraube am Gasgestänge rechts vom ersten Zyl.. Zur Kraftstoffversorgung am besten die linke Tankhälfte anbauen.



Bei 1200-1300 U/min betrug der Unterdruckwert ca 0,28 bar. (Werte von anderen Maschinen würden mich sehr interessieren!)

Nach erfolgter Einstellung den hinteren Drosselklappenanschlag auf ein Spiel von 0,25 mm laut Werkstatthandbuch einstellen und die Stellschraube der Kaltlaufdrehzahl, am besten bei laufendem Motor, justieren. Etwas Leerweg sollte man dabei lassen.

Drosselklappenpotentiometer einstellen:

Da die Kiste schon einmal entkleidet ist, empfiehlt es sich die Befestigungsschrauben des TPS durch Inbusschrauben zu ersetzen. Erleichtert zukünftige Einstellungen mit Hilfe eines Kugelinbusaufsatzes für die 1/4“-Ratsche ungemein.



Beim Verdrehen des TPS im Uhrzeigersinn wird das Gemisch fetter. Die im Servicemodus (siehe WIKI) zu sehende Balkenanzeige sollte meiner Erfahrung nach schon recht früh, etwa bei 1200 U/min, von der mittleren in die obere Einstellung wechseln.



Scheinwerfer:

Oft hörte ich von Feuchtigkeitseintritt in die Scheinwerfer. Bei der Demontage zeigte sich ein großer Spalt zwischen den Gehäusehälften. Nach Öffnen des Gehäuses war eine schlechte Montage der einen horizontalen Lagerung der Reflektoren offensichtlich. Auch nach korrekter Montage erreichte das Gehäuse nicht die vorgesehene Passgenauigkeit. Mit handelsüblichem schnellablüftendem Silikon kann dem abgeholfen werden.



Kontrolle der Batterie:

Massepolverlängerung war etwas lose, leichte Spuren von Kontaktbrand an der cadmierten Verlängerung und der verbleiten Polschraube sichtbar. Gut gereinigt und mit säurefreiem Fett behandelt.

Benötige seither keine Starthilfe mehr, auch nach mehrwöchigem Stehen.



Bremse hinten:

Die Bremsanlage hinten erreicht selbst nach kurzen Strecken bei meiner Navi Temperaturen bis zu 114°C, die Vorderen selten mehr als 35°C (Ja, ich benutze beide, mit Gewichtung auf die Vorderradbremse, hinten zum „Kurvenstabilisieren“). Infolgedessen war auch der Belag bei ca. 1000Km bis auf 0,5 mm am Äußeren abgefahren. Reinigen, Fetten, Kontrolle der Leichtgängigkeit der Beläge in den Führungen und Wechsel der Bremsflüssigkeit brachten keine Besserung. Deshalb Bremssattel zerlegt (Ohne Worte)



Aufgeschreckt durch den Langstreckentest in „MOTORRAD“ kontrollierte ich die Lagerung von Schwinge und Umlenkhebel der Hinterradfederung. Alle Lager sind gut gefettet und durch Dichtringe geschützt. Bis auf die Schwingenlager, die keine Abdichtung besitzen und **lediglich eingölt** waren.

Das Lenkopflager mußte nachgestellt werden, ebenso ist eine Kontrolle der wichtigsten Schraubverbindungen sinnvoll. Befestigungsschraube des vorderen Kotflügels und Verschraubung der Zylinderkopfaufnahme am Rahmen lose (Achtung! Handbuch beachten).



Bei all den Arbeiten war der Montageständer sehr hilfreich. Bei POLO erstanden und umgebaut. Wird noch um einen optionalen Aufnahmepunkt am Motor vorne erweitert um auch das Vorderrad entlasten zu können.

Nachtrag zum Schiebepatschen:

Dieses kann auch beseitigt werden indem die Gemischschrauben bis auf lediglich ca. 90°-135° hineingedreht werden. Der Motor überfettet dann etwas im Leerlauf, was auch eine geringere Motorbremsleistung zu Folge hat und Lastwechsel etwas sanfter ausfallen. Empfehlenswert ist eine Leerlaufdrehzahl von knapp 1500 u/min.

Achtung: Möglicherweise Absterben des Motors in der Warmlaufphase, wenn diese (vielleicht sogar mehrmals) unterbrochen wird – also ungeeignet für Kurzstreckenbetrieb.

Sonstiges:

Motorölmenge incl. Ölfilter beim Wechseln: 3,5 L

Gabelölmfüllmenge: 500 ml (nachgemessen), die Angabe laut Bedienungsanleitung mit 680 ml überfüllt die Gabel bei eingetauchtem Standrohr! Mit SAE 5 befüllt spricht sie sensibler an ohne unterdämpft zu sein.

©Made by Chr.Seifert for:

