

Keinen Falltank verwenden. Als Zuleitung keinen Ventilgummi, sondern Flex- bzw. Isolierschlauch von 2 bis 2,5 mm Innendurchmesser benutzen (Bild 2).

2.4. Luftschaube soll bei höchster Kompression waagrecht stehen, dann fest anziehen, damit sie nicht auf der Nabe rutscht.

2.5. Bei Probelaufen in geschlossenen Räumen für ausreichende Lüftung sorgen, Motoren am besten so aufbocken, daß die Abgase durch den Luftstrom der Luftschaube aus dem Raum gedrückt werden. Die Abgase sind — wie bei allen Explosionsmotoren — lästig, in konzentrierter Form gesundheitsschädlich, insbesondere bei Zusatz von Amylnitrit oder anderen Dopmitteln zum Treibstoff.

2.6. Beim Anwerfen (Anreißen) mittels Schwungradscheibe statt Luftschaube müssen im Stand laufende Motoren am Zylinderkopf ausreichend gekühlt werden. Bei Zylinderköpfen mit Kühlrippen geschieht dies durch Preßluft (Luftpumpe), Ventilator, Blasebalg od. ä.

Wasserkühlungen sind auf jeden Fall in Betrieb zu setzen.

3. Anwerfen des Motors

Nach Anschließen des Treibstoffbehälters wird der Motor angeworfen. Dabei Ansaugkanal mit einem Finger zuhalten und Luftschaube mehrmals durchdrehen, bis der Motor Treibstoff ansaugt (nasse Fingerkuppe). Nicht übermäßig ansaugen und mit Gewalt durchdrehen (Bruchgefahr). Dann Luftschaube bis an den Kompressionspunkt drehen und kurz und ruckartig durchreißen. Knebelschraube dabei unter Lösen des Feststellhebels nach rechts stellen (Uhrzeigersinn), bis leichte Zündung erfolgt. Dann etwas — etwa $\frac{1}{8}$ Umdrehung — zurückdrehen, bis der Motor anspringt. Darauf sofort Knebelschraube und Düsenadel regulieren, bis einwandfreier, gleichmäßiger Lauf erreicht ist (etwa nur $\frac{1}{8}$ Umdrehung vor und zurück, s. Bild 3), und Feststellhebel wieder anziehen. Der Feststellhebel verhindert ein unbeabsichtigtes Verstellen der Druckschraube und damit der Kompression.

Das kurze, schlagartige Durchreißen ist für das Anspringen des Motors entscheidend, weil nur bei plötzlicher Verdichtung des Treibstoff-Luft-Gemisches die für die Anfangszündung erforderliche Temperatur in der Laufbuchse erreicht wird.

Das Anwerfen erfordert in der Regel eine gewisse Übung. Je mehr ein Motor eingelaufen ist bzw. je geringer die Ansprüche an die Paßgenauigkeit sind, desto leichter ist das Anwerfen. Das hervorragende Kennzeichen der Kleinstmotoren aus JENA ist hohe Präzision und Paßgenauigkeit zum Erreichen

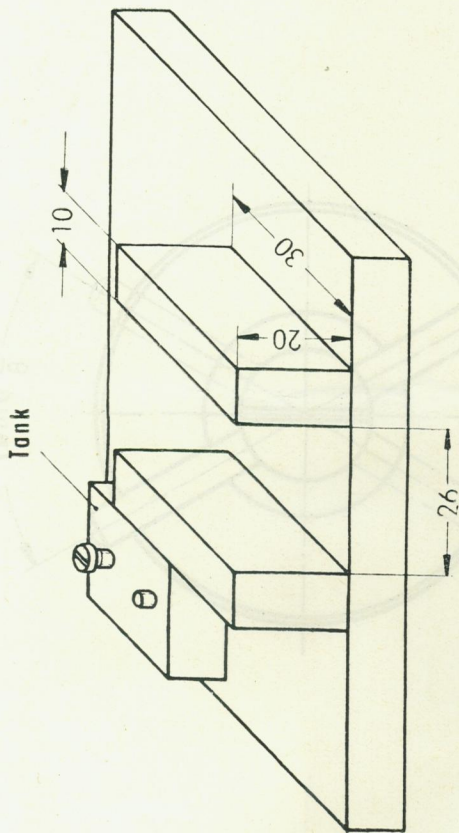


Bild 1

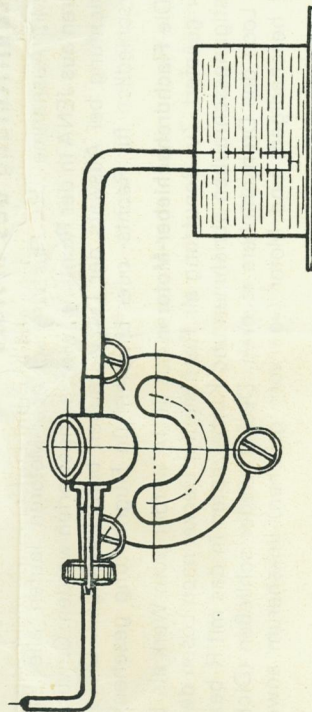


Bild 2

guter Leistungen und langer Lebensdauer. Deshalb nicht ungeduldig werden bei den ersten Anwerfversuchen und vor allem Knebelschraube und Düsenadel nicht wesentlich verstellen. Motoren, die eingesandt werden, weil sie angeblich nicht anspringen, sind fast immer total verstellt. Sie springen nach fachmännischer Einregulierung sofort an und laufen einwandfrei.