

Motor

- **Kolben/Kolbenringe:** Bei hoher Laufleistung verschleifen die Kolbenringe stark. Der Motor baut dann nicht mehr die nötige Kompression auf. Manchmal reicht es, einfach ein Paar neue Ringe einzubauen. Leider verschleifen aber auch die Ringnuten, wodurch die Ringe Höhengspiel im Kolben bekommen. Das hört sich dann furchtbar an: Der Motor rasselt wie eine Kaffeemühle! Dann gibt's nur eins: Ein neuer Kolben muß her. Die gibt's immer noch zu kaufen, und zwar in der Original-Größe 38,0 mm und in verschiedenen Übergrößen: 38,3 mm, 38,6 mm und 38,9 mm.
- **Kupplung:** Sollte die Kupplung rutschen, so ist das kein großes Problem. Zwei neue Lamellen rein und schon packt sie wieder. **Tipp:** Einen neuen Satz Druckfedern gleich mitbestellen.
- **Auspuff:** Da unser Lastboy noch nach Mischungsschmierung im Verhältnis 1:25 verlangt, setzt sich der Auslaßkanal und der gesamte Auspuff gerne mit Ölkohle zu. Das kann zu heftigem Leistungsverlust führen. Der Auslaßkanal muß dann freigekratzt und der Auspuff ausgebrannt werden.
- **Auspuff:** Manchmal löst sich die Überwurfmutter, mit der der Auspuffkrümmer am Zylinder befestigt wird. **Abhilfe:** Mit passendem Hakenschlüssel ordentlich "anballern". Hilft das nicht, liegt die Ursache wahrscheinlich in einer zu losen Motoraufhängung. Durch die ausgeschlagenen Buchsen kann sich der Motor bei Lastwechsel im Rahmen bewegen. Da aber der Auspuff diese Bewegung nicht mitmachen kann, löst sich die Mutter. **Abhilfe:** Alle Buchsen, an denen der Motor befestigt ist erneuern.
- **Getriebe:** Oft ist der Schaltmechanismus der Fußschaltung von Stümpfern eingestellt oder vermurkst worden. Dann lassen sich die Gänge nicht richtig einlegen oder sie springen heraus. Klappt's auch bei korrekter Einstellung noch immer nicht, muß der Ziehkeil im Getriebe erneuert werden. **Achtung:** Das ist allerdings dann nix für Laien, da das Motorgehäuse getrennt werden muß und man einen Haufen Spezialwerkzeug braucht.
- **Ritzel/Kette/Kettenrad:** Hier finden wir eigentlich nur normalen Verschleiß, der auch noch dadurch stark reduziert wird daß die Kette in einem geschlossenen Kasten läuft. **Nachteil:** Wenn's zu ist, guckt auch niemals jemand rein!
- **Motorseitendeckel links (Gebläsedeckel):** Meist sind gleich mehrere Rippen aus dem Seitendeckel gebrochen. **Achtung:** Dies geschieht nicht durch Vibrationen, sondern ausschließlich dadurch, daß der Lastboy ein Feinschmecker ist. Er verspeist am liebsten Schnürsenkel von max. 1 Woche alten Schuhen, die er sich durch den Seitendeckel ins Lüfterrad saugt und dort in bekömmliche Stückchen zerkaut! Bevor der Schnürsenkel abreißt ist wieder `ne Rippe geknackt....

Gepäckträger Vorne

- **Risse:** An der Verbindung zwischen dem waagerechten und dem senkrechten Teil des Trägers bilden sich gerne Risse durch Schwingungen und Überladung. **Abhilfe:** Ordentlich schweißen und ggf. verstärken.
- **Ständer:** Beim zu rüden Aufbocken auf den vorderen Ständer rutscht dieser immer ein Stück über den Boden, wodurch das Rohr unten wegschleift. **Abhilfe:** Ein neues Rohr sauber einschweißen und mit auswechselbaren "Schleifpads" versehen.
- **Ständeranschlüge:** Mit der Zeit verschleifen/verbiegen die oberen Anschläge für den Ständer. Er schlägt dann jedes Mal vor den Beinschutz und macht häßliche Beulen. **Abhilfe:** Anschläge richten/aufarbeiten.
- **Spannbandsystem (nur beim Behördenmodell):** Die Spannbandratschen sind zwar sehr praktisch, aber etwa zu 70% kaputt. **Tipp:** Wer noch ein funktionierendes hat: Schraube herausdrehen, Sprühöl reinjagen bis es aus den Ritzen herausquillt, Vorgang jährlich wiederholen. Rutscht die Ratsche mit Öl auf einmal durch, kam vorher die Sperrwirkung nur durch den Rost zustande. **Achtung:** Jeder Reparaturversuch ist zwecklos! Das Ganze gilt natürlich auch für die Spannbandratsche des hinteren Gepäckträgers.

Karosserie/Aufbau

- **Scheinwerfer/Lenkanschlag:** Wird die Lenkung schnell und brachial nach links eingeschlagen, kollidiert der Scheinwerfer mit dem Gepäckträger. Folge: Beule im Scheinwerfergehäuse. Das sieht nicht schön aus, macht aber auch nix..... Ebenfalls blättert sehr gerne der Chrom vom Reflektor des ohnehin nicht gerade sehr hellen Scheinwerfers. Eine Nachtfahrt durch den finsternen Wald gerät dann schnell zum Horror-Trip. Ersatz ist kaum noch zu beschaffen. **TIPP:** Meinen habe ich mal neu verchromen lassen. **Achtung:** Nicht jede Verchromerei freut sich beim Anblick eines gammeligem Reflektors!
- **Kotflügel vorne:** Da der vordere Kotflügel sehr weit heruntergezogen ist, setzt er beim Herunterfahren hoher Bordsteine gerne auf. Folge: Kotflügelunterkante "matsche". **Abhilfe:** Sauber kürzen oder richten und abgesenkten Bordstein suchen.
- **Kotflügel hinten:** Die hinteren Kotflügel sind zu 80% gerissen, und zwar bilden sich Vibrationsrisse an der Unterkante mittig über der Radachse. **Abhilfe:** Rissenden anbohren und Risse sauber zuschweißen. **Achtung:** Kleine Verstärkungsbleche machen alles nur noch schlimmer. Möglicherweise hilft es, wenn man über die gesamte Länge einen 6 mm-Draht in die Sicke einpaßt und mit Liebe einschweißt. Irgendwann werde ich das mal ausprobieren.
- **Kettenkasten:** Wenn der hintere Kotflügel auf der linken Seite nach außen gebogen ist, paßt er beim Durchfedern nicht mehr am Kettenkasten vorbei. Er schlägt auf dem Kettenkastenoberteil auf und hinterläßt -wie sollte es anders sein- eine häßliche Beule. Vereinzelt bilden sich auch am Kettenkastenober- und Unterteil Risse. Zumeist hervorgerufen durch Montagefehler.
- **Seitendeckel links:** Bei falscher Montage/Einstellung des linken Seitendeckels liegt dieser am linken Motorseitendeckel an. Mit der Zeit "fräst" er dann eine schöne Kerbe in den Motorseitendeckel. **Abhilfe:** Seitendeckel so montieren, daß mindestens 1cm Platz zum Motorseitendeckel bleibt.
- **Hinterradschwinge:** Sie ist in primitiven Nylon-Buchsen gelagert. Leider rostet der ganze "Klumpatsch" im Rahmen fest. Folge: Die Steckachse mit ihrer Hülse kann sich nicht mehr in den Lagern drehen. Somit dreht sich die Schwinge relativ zur Steckachse. Die Schwinge bekommt Langlöcher und Seitenspiel. **Achtung:** Die Reparatur ist aufwendig und nicht ganz billig! Meist muß eine neue Schwinge her! **Prüfhinweis:** Seitenspiel der Schwinge prüfen und noch wichtiger: Beim Durchfedern muß sich die Steckachse parallel mit der Schwinge im Rahmen drehen. Dreht sich die Steckachse nicht: Punktabzug in der "B-Note" bzw. Finger weg!
- **Bremsen:** Von den kleinen Trommelbremsen sollte man nicht allzu viel erwarten. Nähert sich der Bremsweg jedoch so langsam "Öltanker-Niveau" ist es allerdings nur selten mit neuen Bremsbacken getan. Ein neuer Zug muß her und die ganze Mimik muß zerlegt, gereinigt und geschmiert werden.