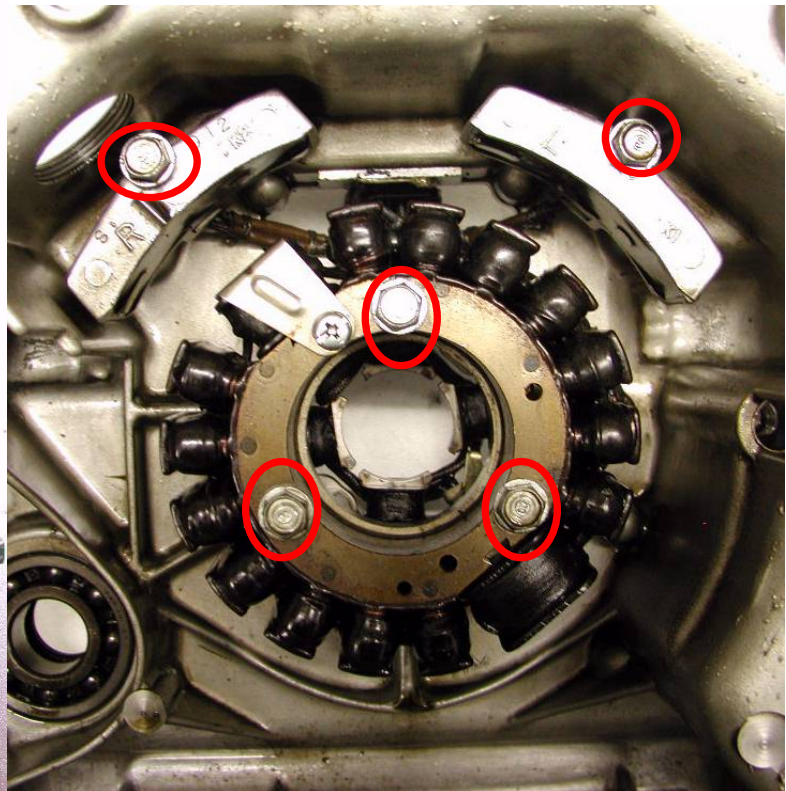
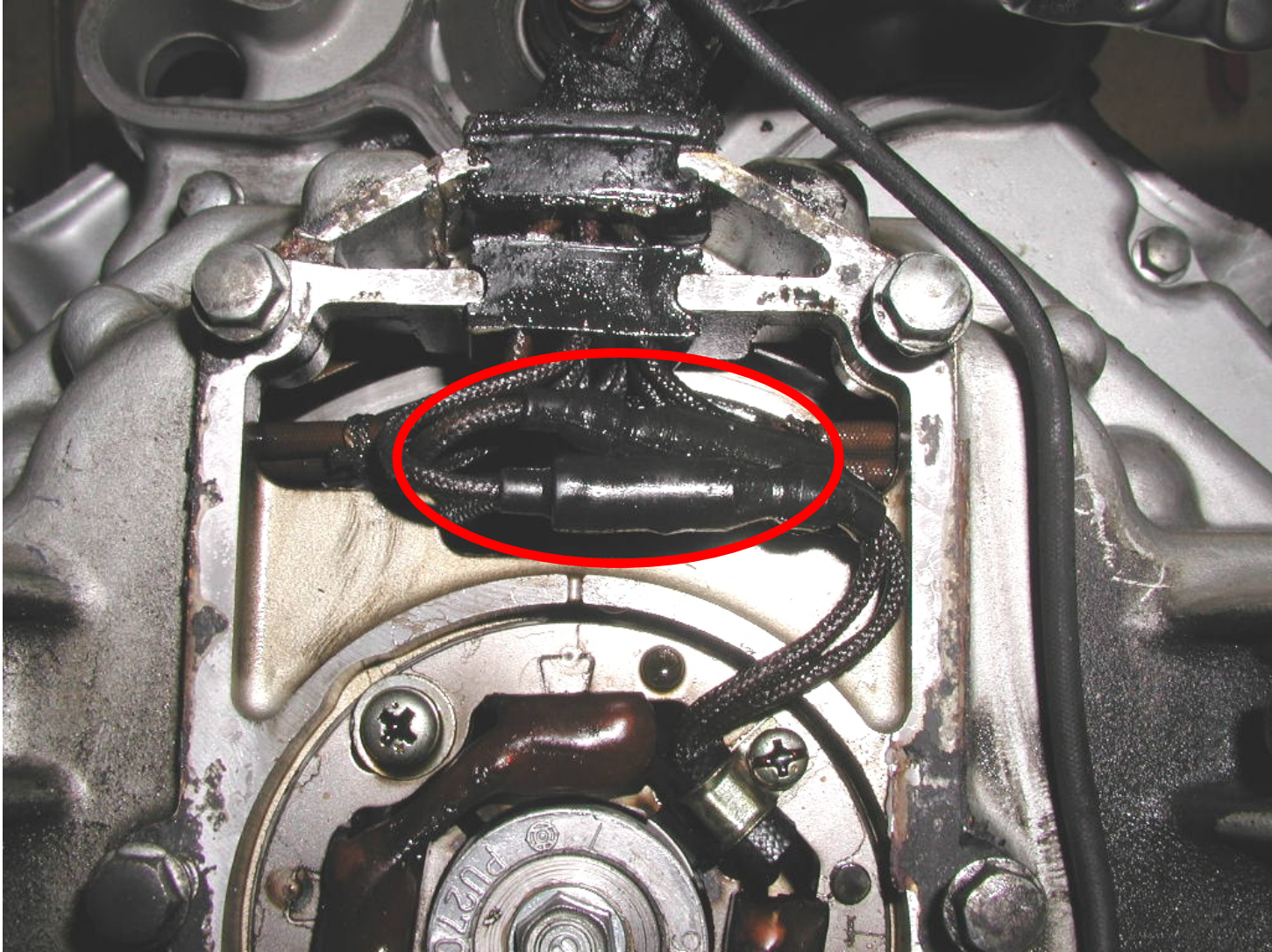


Wenn man den hinteren Deckel dann (endlich) herunter hat, bietet sich einem folgender Anblick:

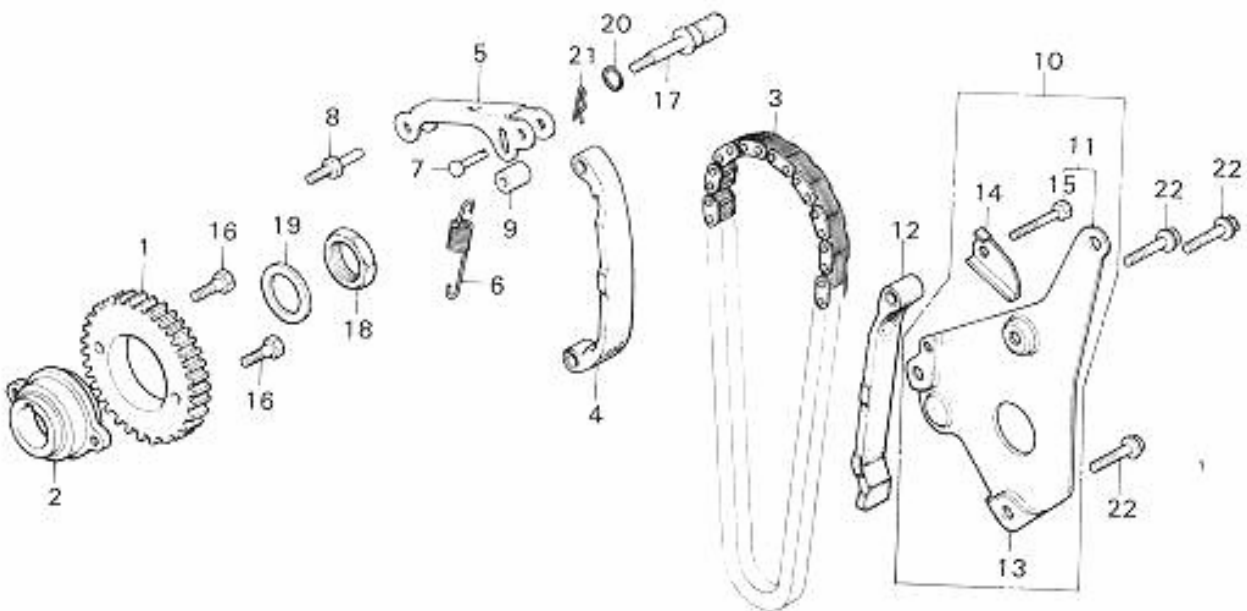


Da man ja weiß, dass die LiMa raus muß, kann man nun mit der Demontage der Selbigen beginnen. Das ist nicht weiter tragisch, handelt es sich doch nur um die 3 Schrauben direkt am Wicklungskranz und die beiden an den Verstellspulen. Der Kabelbaum kann mit samt den Dichtungsknubbeln herausgenommen werden, allerdings müssen vorher noch die beiden Impulsgeber an der Außenseite abgesteckt werden. Die beiden Stecker sind unverwechselbar und können somit problemlos von einander getrennt werden. Der gesamte Kabelbaum wird dann

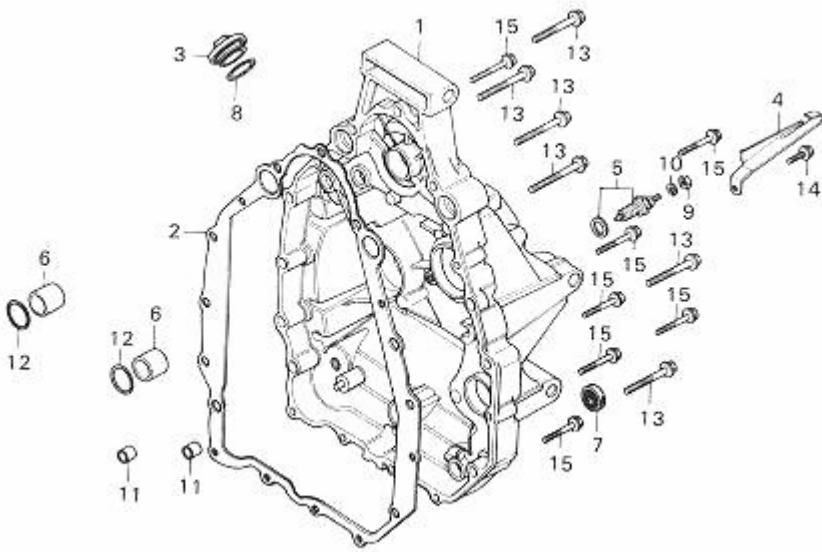
durch den Gehäusedeckel nach innen gefädelt und man hält damit die LiMa als Einheit in Händen.



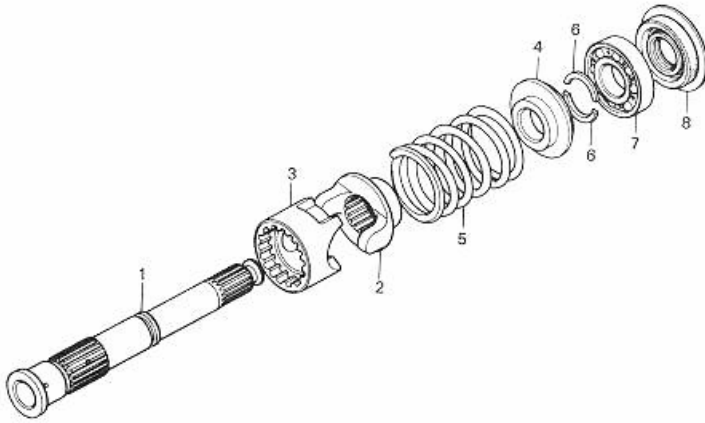
Dieses Teil kann nun zur Fa. Motek geschickt werden (oder zu Bernd Muhl oder zu Vogel oder....), die nehmen ein Austauschteil ausm Lager und schicken es gegen Vorkasse/Nachnahme wieder zurück..... Kostenpunkt zwischen 168 und 175 Öcken. Als weitere Maßnahme benötigt man noch alle Dichtungen, die ich wie folgt zusammen gestellt habe
1 x O-Ring, 6.5x3.1 (20)



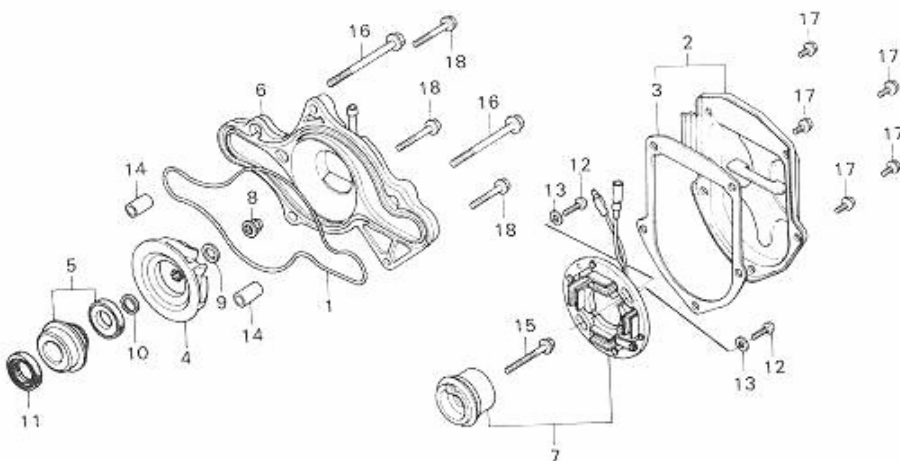
- 1 x Dichtung, h. Deckel (2)**
- 2 x O-Ring, 23x2.8 (12)**
- 1 x Simmering, 14x26x7 (7)**



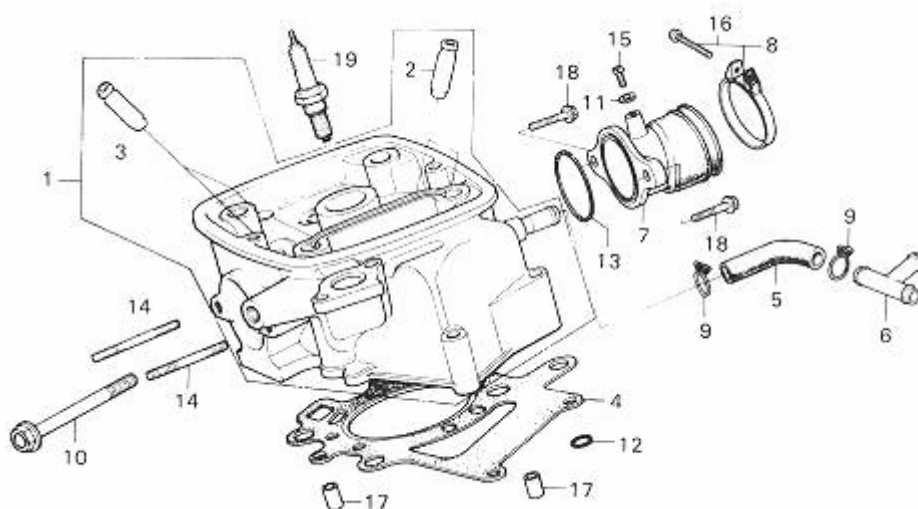
- Simmering, 22x36x7 (8)**



- 1 x Dichtung, Wasserpumpenbasis (1)**
- 1 x Mechanische Dichtung (5)**
- 1 x Simmering, 18x28x6 (11)**



2 x O-Ring, 40x2.4 (13)



Ob man die Ansaugstutzdichtungen wirklich tauschen muß, bleibt jedem selbst überlassen, ich habe sie mit bestellt, da ich noch zwei andere Stutzen mein Eigen nenne und diese sicher über kurz oder lang brauche, dann sind die jetzigen ganz bestimmt hinüber und ich brauche nicht extra zu kaufen.

Alle anderen Simmerringe (Wellendichtringe) würde ich auf alle Fälle tauschen, da keiner mit Bestimmtheit sagen kann, dass diese beim Ausbau nicht geringfügig beschädigt wurden. Ich habe den Fehler gemacht, den mit 7 gekennzeichneten Schaltwellendichtring nicht zu wechseln (schlicht vergessen) und prompt hat der 200km nach dem Zusammenbau zu siffen angefangen. Die komplette Abdichtung der Wasserpumpe mag im ersten Moment sehr kostspielig sein und man wird an den Dichtungen keinerlei Verschleißspuren erkennen, aber ich versichere: lieber jetzt gleich mit erledigen (Motor ist eh draußen), als in 1000 km (oder weniger) mit dem gleichen Spiel wieder anfangen. Diese Maßnahme stößt bei einigen Personen auf Kritik (gell Niels), aber wie ich oben bereits erwähnte: lieber jetzt mit machen als in Kürze wieder anfangen. Je nach Laufleistung (ab 80.000km) ist eine vorsorgliche Erneuerung des gesamten Steuerkettenspanners einschließlich Führungsschiene angebracht. Bei weniger sollte dieser zumindest äußerst sorgfältig überprüft und dann gleich nachgespannt werden. Die Dichtungsgeschichte schlägt in dem hier vorgeschlagenen Rahmen mit noch mal knapp 100 Öre zu Buche. Wenn weiteres Material benötigt wird (Steuerketten-Arie), sind schnell noch weitere 150 fällig. Für die Zerlegung/Versendung/Bestellung/Überweisung/Lieferung/Zusammenbau sollte man getrost eine Standzeit des Moppedes von 8 – 14 Tagen einkalkulieren. Wenn das (wie in meinem Fall) Ende Juni/Anfang Juli bei bestem Moppedwetter passiert, ist das ein herber Schlag, daher sei hier auf Entschlusskraft hinsichtlich der Zerlegung gedrängt. Wenn alle Teile angekommen sind, kann in umgekehrter Reihenfolge mit dem Zusammenbau begonnen werden. Die ausführliche Anleitung schenke ich mir hier, ist diese im Kapitel Zusammenbau ab „Zusammenbau16-20.pdf“ (wenn der Steuerkettenspanner mit getauscht wird), andernfalls ab „Zusammenbau 26-30.pdf“, „>>>“ und „WaPu-Lager.pdf“ beschrieben. Sollten noch Fragen bezüglich des Zusammenbaus herrschen, dann getrost eine Mail an mich (cx500c@web.de) schicken, ich werde umgehend antworten.