

Fahrzeug – Lebenslauf (ISO 9000) **Dauer - Fahrbericht**

P G O - BR 500i; Motor: X9 Evolution 500 4t LC

Ident – Nr.: RFVBRB8CM71000637 (Rahmen) M347M 000 1727 (Motor)

EZ: 19.03.2008; von 0 bis 25.000km, **siehe Teil I = (17 Seiten)**

Dauer - Fahrbericht Teil II

06.05.11, 25.615km, Radlager vorn links erneuert. 25.05.09, 11806km, inneres Radlager vorn links

läuft rau, alle vorderen Lager erneuert.

10.05.11, 25.738km, nur durch sehr festes Durchdrehen des Bremspedals ist das Starten des Motors möglich. Hydraulischen Bremslichtschalter erneuert. (M10 x 1,25)

19.05.11, 25.833km, Hauptsicherung erneuert, was schon mal aus heiterem Himmel heraus passiert.

25.05.11, 26.000km, Die „neue“ Kupplung von Dr. Pulley hat jetzt, nach rund 1000km, meine hohen Erwartungen nicht erfüllt! Sie arbeitet gut, aber ein leichtes Rupfen und Ruckeln ist jetzt wieder vorhanden, ein erneuter Kupplungswechsel steht unmittelbar bevor.

26.05.11, 26.057km, Radlager hinten re. (6007 2RSR) wegen zu großem Spiel und knack Geräuschen erneuert.

Radlager und Siri vorn rechts wegen Knackgeräuschen erneuert (6004 und 6005 2RSR)

Grundsätzlich sind Kugellager als Radlager nicht geeignet, zudem sind die Lager auch noch zu schwach dimensioniert.

14.06.11, 26.593km, der Malossi Antriebs-Riemen hat nach ...5.940 km seine Arbeit brutal eingestellt. Die Ursache des zerfetzten Riemens, war mit hoher Wahrscheinlichkeit, die gebrochenen Federn der Dr. Pulley Kupplung



Jetzt musste mal wieder der „Alte“ Riemen – das Original-Teil wieder erhalten.

Die Lieferung mit dem neuen Riemen von WMS, € 67.-- traf dann auch am Tag darauf ein.

Bei nächster Gelegenheit, die ja sicher nicht lange auf sich warten lässt, werde ich dann das neue Teil einbauen.



Dank der Hilfe von unserem Mäxchen, ist die Reparatur nach 1½ Std. vergessen!



..... und wir freuen uns auf die Probe Fahrt!

14.06.11, 26.593km, der Malossi Antriebs-Riemen hat nach ...5.940 km seine Arbeit brutal eingestellt. Jetzt musste mal wieder der „alte“ – das Original-Teil erhalten, obwohl ich einen neuen bereits bestellt habe. **Bei mir darf der BR halt nicht länger als notwendig herumstehen!** Die Lieferung von WMS traf dann auch am Tag darauf ein. Bei dieser Gelegenheit habe ich die Beläge der Kupplung bearbeitet.

Irre Geräusche vom Heck;

Sicher haben solche Geräusche viele Väter, bei mir war es die große Schelle am Schalldämpfer. Ich habe eine zusätzliche Schraube zum Klemmen installiert. Die Geräusche waren weg.



Schelle mit einer Schraube M6x 25 geklemmt!

29.06.11, 26786, seit einigen Tagen beschäftigt mich wieder die 25A – Sicherung und deren Umfeld. Das zusammen schmelzen der Sicherung mit dem Sicherungs-Halter ist mehrmals angefallen!

Ein totaler Stromausfall; (die sonst übliche 25A-Sicherung war o.k.)

Obwohl die Sicherung seit einigen 10.000km frei im Kasten an den 2Kabel hängt wird sie immer noch zu heiß. Ich vermute mal ein Masse Fehler? Nun liegt es daran, die Ursache zu finden.

16.07.11 habe Heute die Kabel zum und das **Sicherungsgehäuse erneuert.**

25.06.11, 27.160km, durch die Änderung am Endschalldämpfer, die überarbeitete Kupplung und das neue Sicherungsgehäuse, meine ich einen anderen / besseren BR zu fahren!

28.06.11, 27.200km, zu früh gefreut! Gleich am Tag darauf, Geräusche vorn links. Inneres Radlager 6005 defekt. Da ich die Lager im Dutzend gekauft habe, gehörte die Reparatur nach einer halben Stunde der Vergangenheit an.

07.08.11, 28.050km, **Getriebe „die ZWEITE“** Geräusche aus Richtung Getriebe!..... Rückwärtsgang lässt sich einlegen aber es tut sich nichts mehr.

Mit dieser gebrochenen Welle bin ich dann noch ca. 500km gefahren.



Ein wirklich schöner, glatter Bruch, oder? **Natürlich, wie könnte es anders sein: Konstruktions / Fertigungsfehler von PGO!!**

Ja, ein Buggy –Treffen über 8 lange Tage, als Tour Guide zu veranstalten, ist mit einem BugRacer, schon ziemlich Mutig! „an dieser Stelle; ABLAUS“ // übrigens das Treffen war ein voller Erfolg!
Nun während ich auf die E-Teile warte, werde ich noch andere Arbeiten an meinem BR vornehmen.
Erst noch die neuen Vario-Rollen und einen neuen Riemen einbauen. Ich hoffe nun, dass der „neue“ so lange hält wie das Original, den ich jetzt nach jetzt 20.000km Laufleistung, wieder ins Lager packe.

Endlich konnte ich die Kupplungs-Belüftungs-Anlage einbauen.



Hier wird mit Pressluft, der Staub, der sich sonst auf den Belägen absetzt und das Rumpfen verursacht, aus der Kupplung geblasen! (Details hierzu habe ich bereits veröffentlicht)

Getriebe:

Die GHW (eine gebrauchtes Teil) hat mir die Fa. Jost zu einem guten Preis geschickt. Herr Jost steht mir auch, immer mit Rat und Tat zur Seite. Eine Getriebe – Mitteldichtung hatte er leider nicht.

Die versuchte ich dann bei g PGO-Händler zu bekommen, Vergebens! - der Importeur, die Fa. Philco, im Sommer-Urlaub.

Dann habe ich, bei **lorenz-dichtungen.de** einen ½ qm Korkgimmi - Dichtungsmaterial 1,5 mm, bestellt. Aus dem Material habe ich 3 Dichtungen gemacht, wie man das vor 50 Jahren während meiner KFZ-Lehre schon gemacht hat.

Nun konnte man das Getriebe zu machen und einbauen. Die Probefahrt am

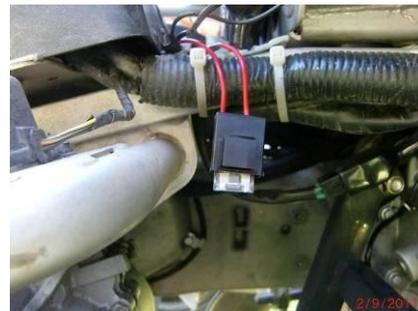
18.08. über 50km war o.k.

Tagfahrlicht und drei Kippschalter mit verschiedenen Funktionen, wurden dem Bug auch noch verpasst!

22.08.11, 28.715km, auf der Heimfahrt, vom „Schwarzwald-Buggy-Treffen“ (bis dahin ca. 500km) gefahren, wurde der Bug verdächtig langsam. Meine erste Vermutung, Riemen oder Vario-Rollen. Dies hat sich dann aber nicht bestätigt. Mögliche Ursache waren schwarze Klemmspuren vom Gleitmittel und Gummistaub auf der Vario-Büchse.

Also kein Gleitmittel / Öl oder ähnliches auf die Büche oder ins Variolager geben, auch die Lauffläche der Gewichte, sollte sauber und Staubtrocken sein.

03.09.11, 28.793km, mein BR stottert, Zündaussetzer; 25A – Sicherung ist mal wieder zusammen



geschmolzen.

Jetzt muss sie, zur Strafe mal für eine Weile, vor den Sicherungs-Kasten. Da wird es ihr nicht so warm!

27.09.11, 29.280km, Kupplung setzt zu früh ein, mal schauen was los ist. Der Fehler war schnell gefunden, 4 - der 8 Federn, in der **Dr. Pulley-Kupplung** haben sich aufgelöst, einfach nicht mehr da. Nun habe ich die 12,5Kg. Federn eingesetzt. (siehe Bild – roter Pfeil)

Bei dieser Reparatur wurden gleich noch die Vario-Lüfterscheibe so wie die Mutter der Kurbelwelle und der Kupplungswelle so wie die **Bremssklötze hinten** erneuert.(nun die alten hätten es auch noch bis 30tkm gemacht)



Während der Probefahrt, plötzlich Geräusche aus dem Bereich Schalldämpfer. Der Hitzeschutz-Bügel ist an zwei Stellen gebrochen, nun da haben wir bereits Erfahrung, einfach verstärken und Schweißen.

Radlager vorn Links sollten schnellstens erneuert werden! Knack Geräusche und Spiel.

Bremssklötze vorn sind immer noch ok. Die schaffen noch 10.000km.

30.09.11, 29.355km, schon wieder sind Federn gebrochen, nun habe ich den Dr.Pulley-Kupplungs-Schrott entsorgt und die original Kupplung die bis jetzt am besten funktioniert hat eingebaut.

Gewicht der Original Fliehkraft-Kupplung; 1860gr. (neu und unverändert)

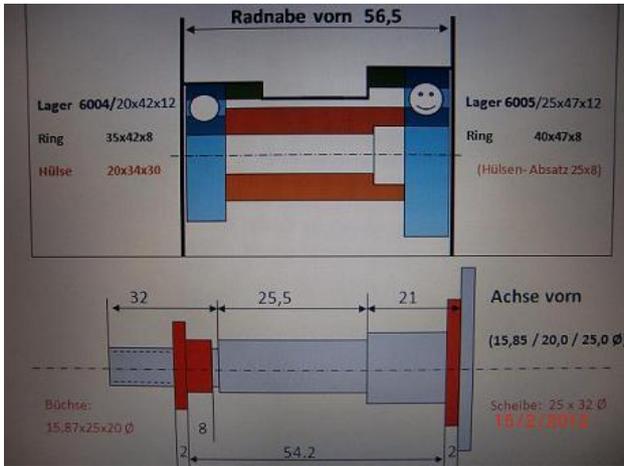
Die gebraucht und modifizierte Kupplung wiegt nur noch 1720gr. ca. 140gr. leichtere Backen mit je 5Einschnitten im Belag, = 28gr. pro Backen.

16.10.11, 29876km, totaler Spannungsausfall, die Ursache; Kabelbrüche im Sicherungskasten. 20km zurück geschleppt. Ca. 8Std. alle Drähte im Kabelbaum kontrolliert und nach gelötet. Alle Sicherungen neu eingesteckt. Entlich läuft die Kiste wieder.Die Hupe,Licht, Bremslicht und Blinker funktionieren wieder in voller stärke. Über die schwache Spannung ärgere ich mich schon seit einigen Monaten! Feb.2012, 30.600km, A-Arme und Schwingen neu gelagert, Radnaben vorn Lagerposition geändert und erneuert. (siehe Zg. unten)

30.000km erreicht, Winter-Pause, Durch den Radlager Schaden von rechts wurde mein BR in die Winterpause geschickt. Schwingen und A-Arme - Lagerbüchsen erneuert / Lagersitz um 16mm verbreitert, Radlager vorn zwangsläufig erneuert.



Lagersitz verbreitert, die Lager wurden zwangsläufig erneuert!

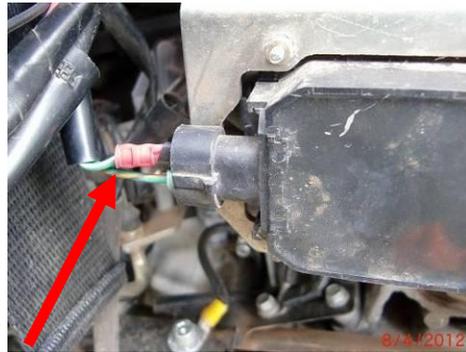


A-Arme und Schwingen-Lager erneuert:



06.04.2012, 31.000km,
auf dem Rückweg der traditionellen Karfreitags –
Tour, während voller Fahrt, fällt plötzlich der
Motor aus. Nach nur kurzem suchen war der
Fehler gefunden: ein Kabel zur Zündspule war
abgerissen!

Vorübergehende Schnellreparatur. Zuhause wird
der Stecke wieder eingelötet.



03.05.2012, 31.166km,
Rad hinten links wackelt; Radnabe innen/
Radträger.

Lagersitze haben sich eingesetzt.

- innere Sitz 0,3mm,
- äußere 0,5mm.

Bild oben,

Die Kugellager sind noch o.k.



Lagersitz überarbeiten lassen

(50€ pro Nabe)

„Jetzt is es aber gut!“

Grund: möglicherweise leicht gelöste Kronen-
Mutter?

Achsiales Spiel der Gelenkwelle??

28.05.2012, 31.548km, Hitzeschutz am Endschalldämpfer ist zum X-ten mal an zwei Stellen
gebrochen!

09.07.2012, 32.246km, nun das Dach hat doch noch sehr lange gehalten bis es dann
ausgebrochen ist. Mit zwei Spezial U-Scheiben (eigen Anfertigung) und GFK die Reparatur
durchgeführt.



03.08.2012, 31.090km, Totaler Strohmausfall. Neue Kabelbrücke von der Batterie zum Zündschloss gezogen. Die Funktion aller Verbraucher ist jetzt besser als es je war.

.. Kabel erneuert und richtig verlegt, alle Funktionen sind o.k.

28.07.2012, 32.511km, Radlager vorn links erneuert (die Preisgünstigen eingebaut)

Bei 33.000km, wurde ein Motor-Ölwechsel mit Ölfilter erneuern durchgeführt.

17.09.2012, 33.803km, Radlager vorn rechts erneuert (die Preisgünstigen eingebaut)

03.05.2013, 34166km, Lager sind noch o.k.

Die Radnaben sind aus Aluguss und im Bereich der Lagersitze (Schwerpunkt Innenlagerbereich Bremsscheibe) instabil. Die Lager haben sich in das Nabenmaterial eingesetzt, Sitz n.i.O. Spiel.



Durchgehende Stahl-Büchse ein gepresst! (s. Skizze: grüne Büchse)

03.06.2013, 34944km,

Bei dem extrem gut organisierten **1.Tauns-Buggy-Treffen** vom 31.05. bis 02.06. hat mein BR 500i **521km** ohne Zwischenfall zurückgelegt.

Ich staune nicht schlecht über die Standfestigkeit der „billig“ - Radlager (einen Satz für meinen Buggy = 8 Lager = 34.-- €) Vor 4Jahren, bei einem ansässigen Händler habe ich 18€ für 1 Lager bezahlt.

Das Saarland-Buggy-Treffen vom 02.bis 04.August 2013 ist super gut gelaufen, die Teilnehmer Buggis auch!

05.08.2013, 35657km, (nach 1491km, gänzlich ohne Probleme!) „Malossi Multivar 2000“

Motor dreht nicht mehr sauber hoch, überwiegend am Berg. Vario-Rollen sind abgeflacht (n.i.O.) Zum Glück hatte ich noch Rollen mit gleichem Gewicht an Lager, diese Rollen 8Stück = 128gr. haben sich voll bewährt, gute Beschleunigungs-Werte sowie geringes Ruckeln und Rupfen.





..teilweise waren die Rollen stark abgeflacht.

Achtung: Die Umböndelung der Gewichte wird entgegen der Drehrichtung montiert!

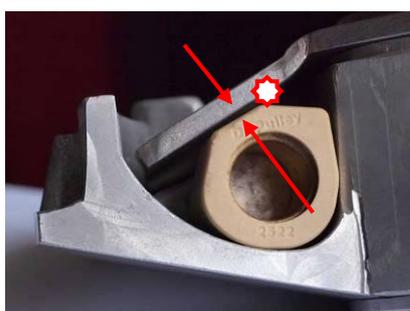
Die Bremsen hinten gehen langsam zu Neige, noch ca. 2-3mm Belag, die Bremsscheiben haben durch den Sinter-Belag schön auf die Ohren bekommen und müssen mit gewechselt werden.



Die neuen Bremsscheiben sowie Beläge sind bestellt. Preis für eine Scheibe 67.--, (Original PGO) und der Satz Bremsklötze mit Sinterbelag zu € 24,90 + 16.-- Fracht. (bisschen teuer aber noch fair)

Der Hitzeschutz-Bügel ist an zwei Stellen gebrochen, nun da haben wir bereits Erfahrung, diesmal sehr massive verstärken und Schweißen.

20.08.2013, 35.787km, heute habe ich nach der **enttäuschenden Erfahrung mit der Dr.Pulley – Kupplung** (bereits früher berichtet), Variogewichte 17gr. (€ 46.--) von Dr. Pulley in die „Malossi Multivar 2000“ eingebaut. Die Probefahrt war überraschend gut, im Geländegang war der Top Speed 10km/h schneller (83km/h), die Endgeschwindigkeit ca. 5km/h höher, aber der Motor dreht nicht aus, das heißt, die Gewichte müssen auf 15gr. leichter gemacht werden.



...die Distanzscheibe habe ich zwischen den Riemenscheiben vor der Gleitbuchse montiert. (Bild mit Pfeil aus dem Netz)

29.08.2013, 35802km, heute habe ich die Vario erneut aufgemacht. Eine der 8Pulley Slider hatte sich während der Probefahrt verdreht oder aber auch vorher?

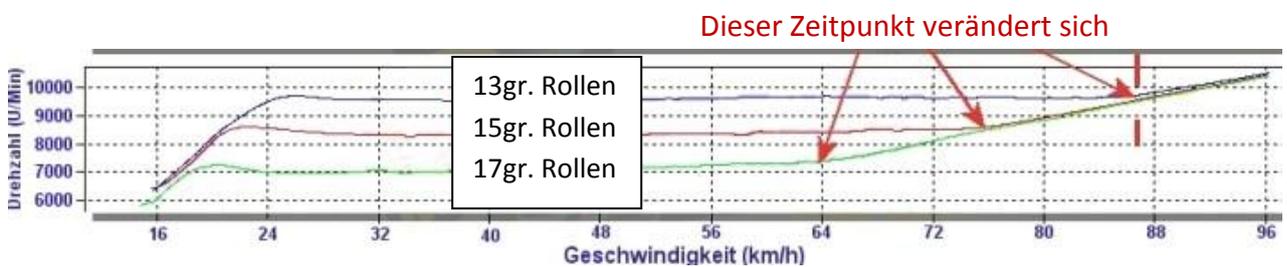


In mühevoller Kleinarbeit habe ich dann die „Teile“ auf 15gr. gebracht.



..die Gleitstücke wurden an den Beiden Spitzen um 1 mm gekürzt, um so den Riemen noch tiefer in die Riemen-Scheiben sinken zu lassen. Auch die Gewichte flattern nicht mehr in ihrer Grund-Position. ⚙️

Probefahrt: 31.08.2013,ganz zufriedenstellend.



Die Grafik ist aus dem Netz, habe die Kurve auf BugRacer Niveau umgelegt (Charakteristik)

05.09.2013, 36.000km, heute, nach einer ergiebigen Probefahrt mit den geänderten Slider von Dr. Pulley auf 15gr. bin ich mit dem Ergebnis voll zu frieden. Die anfangs Beschleunigung ist wesentlich besser, wobei der Top Speed in beiden Gängen unverändert zur ersten Probefahrt war. Im High Gang erreicht der Motor aber immer noch nicht den Drehzahlbegrenzer. Man sollte mit den Gewichten vielleicht gar auf 14gr. gehen.



22.09.2013, 36.230km, den akustischen Blinkgeber hätte ich schon vor 36.000km umbauen sollen. Jetzt, in der Nähe des Gehörgangs, vergisst man den Blinker nicht mehr zurückzusetzen.



Ebenso wurde ein Batterietrennschalter eingebaut. Der war schon lange überfällig.



Dieses Mal, wurde der Hitzeschutz massiv verstärkt!

15.03.2014, 36628km, Er springt nicht an? Da auch kein Bremslicht vorhanden war, Bremslicht-Schalter? Nein, Kabelbruch der Steckverbindung zum BL-Schalter. Gelötet >> fertig!



(Die Saison 2014 kann kommen, mit den neuen Pneus wird mit Sicherheit ein höherer Top Speed erreicht!) = Wunschdenken!

Leider wurde die gewünschte höchst Geschwindigkeit nicht erreicht, **nur 115km/h**

Grund: Die „neuen“ Reifen haben nur einen \varnothing von 610mm = 24“ obwohl 26“ auf dem Reifen steht??.

Demnach sollte ein Reifen mit 26“ = 660mm im \varnothing haben, hier fehlen pro Umdrehung eine Abroll-Länge von 15cm.

Ich wollte mit dem neuen Reifen (Straßen-Profil / geringerer Abrollwiderstand) eine etwas höhere Geschwindigkeit erreichen.

> leider nicht <



Erreichter Top Speed mit 27“ Reifen (das Original von **KENDA**)



Top Speed mit den „kleinen Gummis“

09.03.2014, 36758km, Sonntags-Tour mit den neuen Pneus „super-schön“ aber mit den 115kmh nicht ganz zufrieden. Wobei ich sagen muss, die Spritzigkeit war noch nie soooo gut!

Habe aber noch ein Ass im Ärmel: entfernen der Anlaufscheibe zwischen der Vario. (s.Bl. 26/27)

31.03.2014, 37.000km, Bremscheiben und Bremsklötze hinten ausgetauscht sowie einen neuen

Vario-Riemen verbaut.



versteht sich!



Versuch:

Die Anlauf/Distanzscheibe habe ich mal weggelassen.

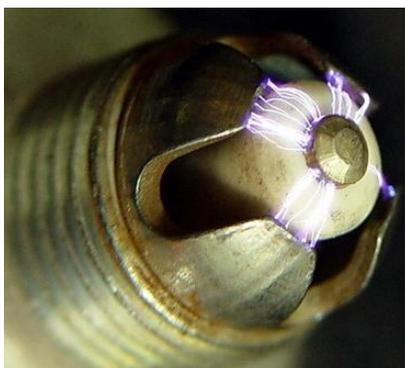
Der Anfahrbereich ist etwas langsamer. (weniger Power)



Diese E-Teile wollte ich eigentlich alle verbauen, aber die Kupplung sowie die Bremsklötze vorn halten noch weitere 3.000km durch.

Die Bremscheiben vorn sind in einem sehr gutem Zustand und die Klötze haben dann 40.000km, da kann man doch nicht meckern!

Übrigens, die Slide von Pulley sind wie neu und leisten auch sonst sehr gute Arbeit! (rund 1200km)



Eine Zündkerze von **BRISK AOR14LGS** verrichtet seit ca.150 km ihre Dienste. Besser? Org.: NGK – CR 7 EKB

Eine wesentlich höhere Verbrennungsgeschwindigkeit in der Anfangsphase der Flammenverbreitung im Brennraum gestattet vollkommene Ausnutzung der Kraftstoffenergie. Die Verbrennungsgeschwindigkeit zusammen mit den Klopfensoren sorgen für die Erhöhung der Motorleistung. Austauschintervall: 30.000 bis 40.000km

Durch die kleineren Reifen (Abrolllänge ca. 15cm geringer als die Vorgänge), die modifizierte Kupplung und die Verbesserte Vario, liegt der Verbrauch bei ca. 8Ltr. Kommt mein Fahrstil noch hinzu: *immer die Segel hart am Wind!*

05.05.2014, 37.480km,

Der „neue“ – Riemen ist etwas dicker, (wieso? Ich weiß es nicht) dadurch schleift er bei der Endgeschwindigkeit am Vario-Gehäuse, was man deutlich am Gummigeruch und am Quietsch-Geräusch wahrnimmt. Riemen durch einen gebrauchten ersetzt. Ansonsten alles im reinen! PS; der Riemen – 82.--€ wurde sogleich von Racing Planet gutgeschrieben.

21.05.2014, 37.489km, ...na endlich wieder ein Schaden (**ich dachte schon, es geht nix mehr kaputt**) jetzt aber hat sich das Innenleben des Endschalldämpfers in seine Bestandteile aufgelöst. Zum Glück gibt es ebay, der kpl. Auspuff von einem Piaggio MP3 > 78.-- oder von einem anderen Piaggio Roller mit 500ccm der Endschalldämpfer passt ohne den geringsten Umbau! (ja, Schelle und Hitzeschutz)



Die Preis-Situation muss ich erneut ansprechen:

- a) bei ebay, leicht gebraucht: 78.-- €
- b) im Roller-Handel neu: 250.-- €
- c) im PGO-Handel neu: 1200.-- €



bei Louis >> 9.-- €,

bei PGO >> 16.-- €

https://www.louis.de/index.php?topic=artnr_gr&artnr_gr=10042960

(Jetzt bin ich mir aber ganz sicher, um nicht der Preispolitik ausgesetzt zu sein, nie ein reines PGO-Produkt wie den BR 600)

21.06.2014,

... neue Werkzeugkiste / Kofferraum montiert!



Ansammlung einiger Arbeiten, die ich bis zum Erreichen der 40.000km durchführen werde.

1.)Getriebe Schaltvorgänge verbessern;

bei hakeliger Schaltung und übermäßigen Getriebegeräuschen > Getriebe –Differential - Öl:
Tutela SAE 85W/ 140, 750ccm

(= Öl gesamt 800ccm einfüllmenge – 400ccm SAE 85W /140 + 400ccm gleich 50% MATHY®-T
Getriebeöl- Additiv zum Getriebeöl)



...da kommt das Loch im Bodenblech, dass ich vor Jahren gebohrt habe, zur Getriebeöl-Ablassschraube gerade recht!

Dieser hochgepreisene Zusatz hat der Willkür des PGO-Getriebes nichts entgegen zu setzen. Eine Verbesserung wie es der Hersteller verspricht....weit gefehlt.

Dann doch nach einigen 1000km ist eine leichte Verbesserung spürbar!!

2.)Motoraussetzer ab halb leerem Tank; Ansaug System verändert (zwei O-Ringe direkt am Ansaugschlauch übergezogen), so hat sich eine etwas größere Tasche gebildet. Tankgeber modifiziert (etwas nach unten gebogen) um den Benzin-Stand in der Anzeige zu verbessern.



Den Vor- und Rücklauf sowie den Geberstecker aus dem Deckel ziehen.

3.) Rumpfende Kupplung:

- Löcher in der Kupplungslaufbahn zum Abführen des Abriebs und zur Kühlung der Kupplung, dadurch weniger Traktionsverluste und verschmutzen der Beläge.
- durch Leichtbau weniger Schwungmasse, dadurch optimale Beschleunigung.
- die Backen wurden alle auf 118gr. Gebracht.



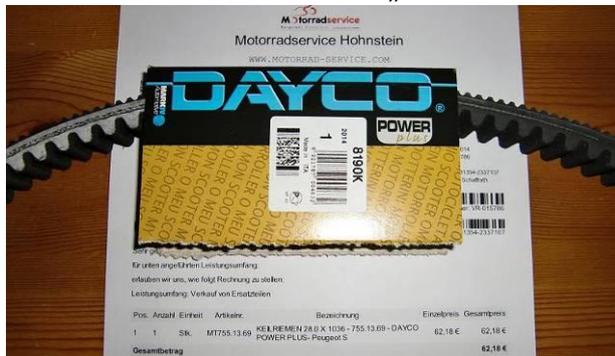
Die Idee von Christian/Yoshio und die Glocke von NARAKU haben mich zu dieser Tat bewegt.

Leider wurden im Maschinenbau die Löcher nicht so gesetzt bzw. ist auch der Durchmesser zu gering, so dass die gesamte Lauffläche der Beläge abdeckt wird, wie dies bei Bremsscheiben der Fall ist.obwohl darüber gesprochen wurde.

Aber so ist's, wenn man nicht selbst dabei ist und mit Hand anlegen kann!

Vielleicht kann man mich jetzt verstehen, warum ich den „Fachleuten/Fach-Werkstätten so viel Vertrauen entgegen bringe und alles Mögliche selber mache.

Ein neuer Vario - Keilriemen „DAYCO POWER PLUS“ wurde eingebaut.



DAYCO – Vario-Riemen

€ 62.-- bei Motorradservice Hohnstein

Einsatz bei 38.042km

Einbauzeit für Riemen und Kupplung, inkl. Rüstzeit 1Std. 15min.

Achtung: diesen Riemen würde ich nicht mehr verbauen, da der Pop Speed ca. 10km/ h

22.08.2014, 38.042km, ...oben aufgeführte Arbeiten sind seit dem 21.06.2014 abgeschlossen!

02.09.2014, 38.140km, heute habe ich die Bremsklötze vorn, zum ersten Mal erneuert, die Standzeit ist doch erheblich länger. In der gleichen Zeit wurden die Bremsklötze hintern 5x und die Scheiben 2Mal erneuert. Der Belag der vorderen Klötze wäre noch für 1 bis 2.000km gut, aber das Risiko die Bremsscheiben zu beschädigen, war mir die verfrühte Maßnahme wert.



Die „neuen“ - Bremsklötze sind übrigens von Walter / BuggyCity, Insider kennen Ihn!

1081km war ich soooo happy!

27.10.2014, 39.221km, ...am Sonntag, während einer Tour über 260km, war ich zwei Drittel normal und zülig unterwegs. >>>> *ständig ein 1100er Joyner im Nacken* >>>>

Nach einer Pause bei strahlendem Sonnenschein und sehr gutem Essen in der Eisernen Weinkarte bei Bernkastel-Kus, setzten wie die Fahrt fort. Bei der nächsten Steigung bemerkte ich einen deutlichen Leistungsverlust.

Der Leistungsabfall verstärkte sich dann nochmal beim einschalten des Lichts.

Bei Steigungen musste ich das Licht aus schalten um den Motor nochmal auf Touren zu bringen.



ER Lläuft! - nachdem das Steuergerät 24h, bei 22°, im Wohnzimmer verbracht hat, wo die wundersame Heilung von statten ging, war die Probefahrt erfolgreich.

Aber! - mit Licht ist immer noch ein sehr geringer Leistungsverlust zu spüren. (diesen Mangel schlepe ich schon ewig mit mir rum). Da kommt mir der Hinweis von Richard Jost gelegen, weiß nur nicht wie ich der Benzinpumpe mehr Spannung geben soll ebenso besteht ein Spannungsverlust beim Bremsen.

10.11.2014, 39.502km, die Motorentlüftung drückt verstärkt Öl in den Luftfilterkasten.



...nach der Reparatur mit **neuem Luftfilter, Ölfilter sowie Ölwechsel** war wieder alles GUT.

Die Kompressions - Messung ergab: 6 Bar, dieser Wert soll laut Experten i.O. sein. (soll: 10,5 Bar)

Hier eine Meinung; die Deko-Einheit schließt die Auslassventile erst kurz unterhalb der normalen Motor Leelaufdrehzahl. Wenn eine Kompressions-Prüfung nur mit dem Anlasser vorgenommen wird, sind 6 Bar o.k.

Um eine richtiggehende Kompressions-Prüfung durchzuführen, muss zunächst die Deko-Einheit außer Kraft gesetzt werden.

Kolbenringe und Ventilschaft-Dichtungen müssten demnach o.K. sein.

Die Ventil-Luft Prüfung ergab 0,10 bei einer Laufleistung von fast 40.000 km / das Ventilspiel wurde dann auf das **SOLL von 0,15** eingestellt. (Fühlerlehre Einlass eng, Auslassventile leichtgängig)

Getriebe Öle, Bremsflüssigkeit und Kühlwasser wurden erneuert.

16.12.2014,an meinem BugRacer, wurde heute eine **Schönheitsoperation** eingeleitet:

Vorher:



Nachher:



....alle Teile werden Matt-Orange lackiert.

die Sitze wurden mit BALLISTROL aufgefrischt.

Die neu lackierten Teile wurden Ende Februar ein / angebaut. Kosten der Lackierung 200.-- € (das ist ein absoluter Freundschafts-Preis)



24.03.2015; Stoßdämpfer hinten ist ohne Zug-Stufe / defekt. Der Dämpfer wurde ausgetauscht. Der Preis für den Dämpfer 140.-- € (ein Glücks-Kauf)



13.04.2015; Batterie GEL KAGE YTX14-BS 14AH / 41.-- € bei ebay
Maße in mm 150 mm breit x 87 mm tief x 148 mm hoch

*40.000 km sind nach 7 Jahren erreicht,
das Fahren mit dem BugRacer und das
Schrauben hat mir viel Spaß bereitet!*



Geplante Arbeiten in naher Zukunft:

Wandler

Simmering 50x57x5 für die bewegliche Wandlerscheibe 6.--€ (noch das Original) –
O-Ring, (Kupplungsmutter M44x1, SW 55, € 7.80.--)

Malossi Multivar 2000

Dichtring aus der Malossi Multivar 2000 (Vario bzw. Scheibe) – Maße 31x38x4 – 7€



April 2008 bis April 2015 7 Jahre und 40.000km

PGO BugRacer 500i

H.-W. WAHL

Achtung: Aufzeichnungen des Fahrberichts mit „älterem“ Datum >>>> Löschen <<<<