

Inhalt

	Seite
Vorbemerkungen	9
A. Technische Angaben	11
Motor	11
Fahrgestell	12
Fahrzeug	13
Füllmengen	14
B. Gerätebeschreibung	15
1. Motor	15
a) Motorsgehäuse	15
b) Nutentrieb	15
c) Motorsteuerung	15
d) Schmierung	15
e) Kupflier	16
f) Bergader	16
g) Rühring	17
h) Elektrische Ausrüstung des Motors	17
2. Erriebwert	18
a) Anpflung	18
b) Getriebe	18
c) Getriebe	18
d) Stabantrieb mit Ausgleichgetriebe und Seitenwagenantrieb	19
3. Fahrgestell	20
a) Rahmen	20
b) Gabel mit Vorderradführung	20
c) Lenkung	21
d) Räder	21
e) Achsen	21
4. Bremsen	22
a) Vorderradbremse (Sandbremse)	22
b) Hinterrad- und Seitenwagenbremse (Fußbremse)	23

Seitens des Fahrers 750 cm³ mit Seitenwagen (angegeben)

750 cm³

Manuskript 750/275

(bisherige Beschreibung R 75)

Gerätebeschreibung und
Beschreibungsmuster

Vom 27. 6. 41

veränderter Nachdruck

(Stand vom 15. 5. 1943)

Berlin 1943

	Seite
5. Auspuffleitung und Strahlleitung	22
a) Seitenhaube	22
b) Seitenhaube	22
c) Seitenhaube	23
d) Seitenhaube	23
6. Sanb- und Fußbelwert	23
a) Sanbbel	23
b) Fußbel	23
7. Kraftstoffanlage	23
8. Elektrische Ausrüstung des Fahrzeuges	24
9. Seitenwagen	24
10. Verriegelung	24
C. Bedienungsanweisung	25
11. In- und Ausbetrieb	25
a) Vorbereitungen zur Fahrt	25
b) Anhalten des Motors	25
c) Abstellen des Motors	25
d) Einleiten	26
12. Fahrverfahren	26
a) Einhalten	26
b) Sperren des Ausgetriebes	27
c) Bremsen	27
D. Pflege	29
13. Allgemeines und Einfahren	29
14. Motor mit Ausrüstung	30
a) Schmierung	30
b) Rührung	30
c) Ventile	30
d) Zündkerzen	30
e) Magnetzündkerzen	30
f) Kraftstoffumlauf reinigen	31
g) Vergaser	31
h) Luftfilter	31
15. Triebwerk	32
16. Fahrgestell	33
a) Rahmen	33
b) Lenkung	33
c) Gabel	33
d) Räder	33
17. Bremsen	34
18. Elektrische Anlage des Fahrzeuges	35
19. Erläuterung zum Schalt-, Schmier- und Pflegeplan	35
a) Schaltplan	35
b) Schmierplan	35
c) Pflegeplan	35
E. Instandsetzungsanleitung	37
20. Allgemeines	37
21. Motor	37
a) Aus- und Einbau des Motors	37
b) Zylinderkopf und Ventile aus- und einbauen	37
c) Reinigen des Verbrennungsraumes	38
d) Zündzeitpunkt einstellen	38
e) Aus- und Einbau der Zylinder	38
f) Nockenverstellung	38
22. Triebwerk	39
a) Kupplung	39
b) Triebwerk	39
1. Aus- und Einbau des Triebwerkes	39
2. Zersetzen des Abtriebs	39
3. Zusammenbau des Abtriebs	40
4. Einbaueinstellung	41
c) Naben	42
1. Naben ausbauen	42
2. Naben einbauen	42
3. Naben einbauen	42
4. Naben einbauen	43
5. Ausgetrieb einbauen	43
d) Seitengetriebe (Schwinge)	43
1. Aus- und Einbau des Schwinges	43
2. Zersetzen und Zusammenbau des Seitengetriebes	44
3. Seitengetriebe auswechseln	44

23. Gabelschiff	44
a) Maschinen	44
b) Gabel mit Vorderraddeckung und Stoßdämpfern	44
1. Plus- und Einbau der Gabel	44
2. Zetlegen und Zusammenlegen der Gabel	45
3. Stoßdämpfer setzen und zusammenbauen	45
c) Räder	45
1. Räderlager aus- und einbauen	45
2. Räder prüfen	46
24. Bremsen	46
a) Vorderradbremse	46
b) Hinterrad- und Seitenwagenbremse	46
25. Elektrische Anlage des Gabelzuges	46
26. Seitenwagen ab- und aufsteigen	46

Bild 1	Gesamtsicht
Bild 2	Rad, linke Seite
Bild 3	Rad, rechte Seite
Bild 4	Seitenwagen, rechte Seite
Bild 5	Seitenwagen, linke Seite
Bild 6	Motor, Gesamtsicht
Bild 7	Motor, Querschnitt
Bild 8	Elektroflammen
Bild 9	Einbaueinrichtung, Linsenschab und Schalter für OT
Bild 9a	Linsenschab
Bild 10	Einbau der Ventile
Bild 11	Einstellen des Ventilspiels
Bild 12	Einbau eines Zündkerzenkopfes
Bild 13	Einbau eines Zündkerzenkopfes
Bild 14	Einbau des vorderen Motorbolzens
Bild 15—17	Einbau des Motors
Bild 18	Armaturenschaltkasten
Bild 19	Flüssigkeitsfüller
Bild 19a	Flüssigkeitsfüller im Motor
Bild 20	Motor
Bild 21	Einbau des Motors
Bild 22	Elektrische Ausrüstung des Motors
Bild 23	Flüssigkeitsfüller
Bild 24	Magnetventil und Zündventil
Bild 25	Rupplung
Bild 26	Rechtsselekt (Wendepunkt)
Bild 27	Rechtsselekt (Wendepunkt)
Bild 28	Rechtsselekt und Stromschaltkasten
Bild 29	Rechtsselektbedeckel
Bild 30	Rechtsselektbedeckel und Zündventil
Bild 31	Rechtsselektgehäuse ohne Deckel
Bild 31a	Einstellen der Zündung (oberer Zündkerzenkopf)
Bild 31b	Einstellen der Zündung (unterer Zündkerzenkopf)
Bild 32	Wendepunkt
Bild 33	Motor mit Gleichstrom
Bild 34	Gleichstrom
Bild 35	Seitenwagenantrieb
Bild 36	Einbau des Vorderrades
Bild 37	Vorderrad mit Bremse
Bild 38	Vorderradbremse
Bild 39	Einbau des Hinterrades
Bild 40	Hinterradbremse

Recherches

331b 41	Seitenwagengrenze
331b 42	Einfielen der Mrense
331b 43	Einfielen der Mrense
331b 44	Wabel und Wabelfläche
331b 45	Leitung
331b 46	Muschelarbeit der Wabel
331b 47	Einfielen der Leitung
331b 48	Einfielen des Aufhangespiels
331b 49	Wabelfußwabel
331b 50	Fußfußwabel, 1. Gang
331b 51	Fußfußwabel 2., 3. und 4. Gang
331b 52	Wabelfußung
331b 53	Fußfußung
331b 54	Seitenwagengleitung
331b 55	Einfallplan
331b 56	Einfallplan

Die Porfgrit beghandelt das schwere Straßab 750 cm³ der Grima Maberische
Wtoren agerte 96%, gründen, Mannufler 750/275 (die bisberige Beschreibung
des Mannuflers hat „R 75“).

Das Fund heißt einen angetriebenen Seitenwagen. Durch den Seitenwagenantrieb wird die Gefändegängigkeit wesentlich erhöht.

Die Vorchrift D 6035, Stückzahl 27. 6. 41, betreffend das Mannlicher bis Gahrgeßel-St. 758 000. Als Gahrgeßel-St. 758 001 sind einige Ständerungen am Mannlicher vorgenommen worden, diese Ständerungen sind in der vorliegenden Vorchrift D 6035, Stückzahl 27. 6. 41, veränderter Nachweise, Stand vom 15. 5. 43, berücksichtigt. Daneben sind in der Vorchrift alle Ständerungen enthalten, die für die vorgehenden Gahrgeßel-Mannlicher Gültigkeit haben. Einige der Ständerungen sind bereits an Gahrgeßel-St. 758 000 durchgeführt worden.

[illegible]

Die eingetragenen Zahlen im Text weisen auf die zugehörigen Bilder im
Anhang hin. Bei zwei Zahlen bedeutet die Zahl links vom schrägen Strich die
Abtastnummer, die rechte Zahl die Seitennummer im Bild.

Erstellungsverfahren	32bit
Sub	78 mm
Bohrung	78 mm
Zylinderzahl	2
Zylinder	745 cm ²

Goldentpiehl	0,07 mm—0,08 mm
Goldentpiehl	0,25 mm für Flug- und Einlaßventile bei
Goldentpiehl	lostem Motor (im Polentafel und Me-

Beitragsgelien		Einlaß öffnet 16° nach obenem Totpunkt
(einflechten bei 2 mm Beitragsspiel —		Einlaß schließt 24° nach unterem Tot-
nach dem Einflechten Beitragsspiel		punkt
spiel wieder einflechten)		Einlaß öffnet 24° vor unterem Totpunkt
		Einlaß schließt 16° vor obenem Tot-

3 Zinnenbeflaggung	0,3 mm—0,4 mm
3 Zinnenbeflaggung	festflüssig
3 Zinnenbeflaggung	auf oberer Zinnenkante
3 Zinnenbeflaggung	festflüssig (Zinnenkante bis 35°)
3 Zinnenbeflaggung	DIN Nr 2502 (W 175 T 1)
3 Zinnenbeflaggung	0,5—0,6 mm

Glühbirne	630 Stk, 50/70 Watt (Spannungsregelb.)
Glühlampe	(Garbitat Markt, Typ DS 6/50)
Glühbirnen	7 Glühlampen
Glühlampen	2 Stück, 15 Glühlampe

Atmung	Luftführung
Motorisierung	Umschiffung
Spanne	Schraubspanne
Ölverbrauch	Strom 0,4 Liter auf 1000 km
	höchstens 1 Liter auf 1000 km)

Staubfreiheit nach Lintz	4,7 m Durchmesser
nach reichs.	3,6 m Durchmesser
Staubfreiheit	275 mm
Staubfreiheit	150 mm
Staubfreiheit nach Schlegel	450 kg (einschl. Stellanlagen)
Staubfreiheit nach Schlegel	840 kg (einschl. Stellanlagen)
Staubfreiheit nach Schlegel	3 km/h
Staubfreiheit nach Schlegel	80 km/h (einschl. Stellanlagen)
Staubfreiheit nach Schlegel	95 km/h
Staubfreiheit nach Schlegel	15%
Staubfreiheit nach Schlegel	40%
Staubfreiheit nach Schlegel	350 mm
Staubfreiheit nach Schlegel	6,3 Liter auf 100 km bei 63 km/h
Staubfreiheit nach Schlegel	380 km
Staubfreiheit nach Schlegel	bis zu 8,5 Liter auf 100 km
Staubfreiheit nach Schlegel	21 Liter (bald nach 3 Liter)
Staubfreiheit nach Schlegel	2 Liter
Staubfreiheit nach Schlegel	1,250 Liter
Staubfreiheit nach Schlegel	0,040 Liter
Staubfreiheit nach Schlegel	0,300 Liter
Staubfreiheit nach Schlegel	0,100 Liter
Staubfreiheit nach Schlegel	0,160 Liter je Stellanlage

H. Gericke

1. 3010105

a) Molekelformel (2,5 P)

Das **Strahlengehäuse** (6/16) ist aus **Leichtmetall**. In einem **Ständ** **geöffnet**. Der **vorbere** **Teil** des **Gehäuses** ist als **Stenererüberfließen** **ausgeschl** **und** **mit** **einem** **Leichtmetallblech**, **dem** **Stenererüberfließen** (6/22) **abgeschloßen**. Im **hinteren** **Teil** **befindet** **sich** **das** **Gehäuse** (6/14) **mit** **der** **Staplung**. Die **Zylinder** (6/12) **sind** **aus** **Stangst**, **Zylinderköpfe** (6/35) **aus** **Leichtmetall**. 976 **Motor-97r**. 761 **851** **ist** **die** **Zylinderkopfhaube** (6/29) **aus** **Eisenblech**, **bis** **zu** **tiefer** **Stummer** **aus** **Leichtmetall**.

b) ausgewertet (Blb 7)

Die Sturbeulweille (7/5) ist um 180° verfehlt und fällt in drei Stungen ein. Die gleichartigen sind rothengelblich. Die durch Spurengänge gefärbten Stobensteine (7/3) gleichen in gleichem Maße. Die Leichnamsteine (7/4) und Stobensteine (7/3) sind Stobensteine (7/4).

с) Motorflencung (Bild 6)

Der Molot ist obeneingelenkt und hat hängende Mündung (6/34). Diese werden durch Gleiternoden der Mündungswelle (6/19) und ihrer Gehäuse (6/18), Gleitflangen (6/37) sowie Abstreifer (6/22) gesteuert. Die Mündungswelle (6/19) kühlt in Flüssigkeiten und beschützt bei mit dem Antirückstoß gedämpften Durchschleusen des Entzünders (6/22). Das Entzündergewehr ist mit einem Zuführer versehen. Gasmündliche Gleiterräder sind ständig verarmt.

d) Gefährdung (Mißb 6 und 7)

Die Zugschraube (6/45) wirkt über Schmirnleder von der Sturzwelle (6/41) angetrieben. Die Pumpe saugt das Schmirnleder aus der Ölschale (6/43) und verteilt dasselbe durch Nocken in die Dichtungsringe (6/41), welche die Lagerstellen der Sturzwelle versorgen. Das abgegebene Öl gelangt an Stellen (6/39), Stellenbojen und Stochwelle (6/19). Die Stellenbojen werden durch eine getriebene Ritzung (6/47) angetrieben mit Öl versorgt. Die Stochwelle (6/32) und Ritzung (6/34) in den Zylinderkopf (6/35) erhalten Öl durch die Zylinderkopfbojen (6/36). Überflüssiges Öl fließt durch die Stochbojen (7/14) weiter in die Ölschale (6/43).

e) Zuspitter (Mits 19 und 19a)

1. Zuspitter im Straßstoffbehälter (ab Motor-Mr. 757 201) (Mits 19 a):

Um das Saugen des Motors vor Staub und Schmutz zu schützen, ist dem Bergarbeiter ein in den Straßstoffbehälter eingebauter Zuspitter vorgeschaltet. Der Zuspitter erfolgt durch den Spalt zwischen der stauffelarmierten Saugbohle (19a/7) und dem Straßstoffbehälter. Ein zieharmonikaähnlicher Stößel (19a/8) ist über den Zuspitter (19a/5) im Straßstoffbehälter gestülpt. Die staubhaltige Luft muß also den Weg durch den Stößel nehmen, wo Staub- und Schmutzteile an der Innenseite des Stößels zurückgehalten werden. Die gereinigte Luft nimmt ihren Weg durch den mit zahlreichen Löchern versehenen Saugflusen und verteilt sich über die zwei Zangrohre in beide Bergarbeiter.

Zur Umverteilung bei großer Stille können mit einem Drehschieber (19a/4) die Züher des Zangflusens (19a/5) durch einen Hebel (19a/1) betätigt werden. Dies ist bei der Sechsfeldung „Zart“ der Fall, so daß nur wenig Luft über das im Deckel des Zangflusens stehende Flatterblech (19a/6) angesaugt wird. Hierbei wird den beiden Bergarbeitern ein festes Straßstoffgemisch zugeführt. Sobald der Motor läuft, ist der Hebel auf „Sohr“ zurückzustellen.

2. Stauffpitter (bis Motor-Mr. 757 200) (Mits 19):

Der größte Schmutz wird bereits durch das Vorfilter (19/1) im Deckel zurückgehalten. Im oberen Filterstadium (19/4) wird der Staub ausgeschieden. Dieser ist noch ein Schmutz (19/5) vorhanden, um die Luft eindringlich zu reinigen. Die Luft tritt auf ein Zellsieb (19/8) und streicht über den Schmutz. Der in der Schmutz noch enthaltene Staub kann nicht folgen, fällt daher in den Schmutz und wird vom Öl gebunden.

1) Bergarbeiter (Mits 6 und 20)

Die Straßlein-Bergarbeiter (6/31) sind an den Zuspitterstücken (6/35) angebaut. Mit dem Zuspitter am rechten Zuspitter werden die beiden Bergarbeiter durch Zuspitter bedient.

Der Straßlein-Bergarbeiter wird durch den Zuspitter (20/8) und die Zuspitter (20/7) geregelt. Mit dem Zuspitter (20/4) kann der Zuspitter zum Erreichen des Zuspitters bei festem Motor niedriger brückt werden, um einen reicheren Straßstoffzufuß zu erzielen. Die durch den Zuspitter (20/13) mehr oder weniger gestörte Zuspitterzufuß aus der Zuspitter (20/20) den jeweils erforderlichen Straßstoff. In der Zuspitter sind eine innige Mischung des Straßstoffes mit der Luft fest.

Im Zuspitter wird der Straßstoff aus der Zuspitter (20/19) angesaugt. Durch die Zuspitter (20/19) erfolgt die Zuspitter des Zuspitter.

saufes. Wird die Zuspitter im Zuspitter gestört, so wird die Luft gestört und das Zuspitter Zuspitter und umgekehrt. Durch die Zuspitter (20/17) wird der Zuspitter so eingestellt, daß der Motor im Zuspitter läuft. Mit der Zuspitter (20/2) wird der Zuspitter in den Zuspitter eingestellt.

Gegen das Eindringen von Wasser sind beide Bergarbeiter mit Zuspitter (20/11) versehen. Der Zuspitter (20/12) begrenzt den Zuspitter während der Zuspitter.

e) Zuspitter

Die Zuspitter des Motors erfolgt durch den Zuspitter. Zuspitter und Zuspitter sind mit entsprechend großen Zuspitter versehen.

h) Zuspitter Zuspitter des Motors

1. Zuspitter (Mits 6 und 24)
Die Zuspitter erfolgt durch den Zuspitter (6/17) Zuspitter des Motors Zuspitter ZG a 2.

Im Zuspitter (24/1) ist die Zuspitter- und Zuspitter-Zuspitter untergebracht. Die Zuspitter des Zuspitter des Zuspitter (24/3). Die Zuspitter (24/4) zum Zuspitter (24/2) erfolgt durch die Zuspitter (24/3). Die Zuspitter Zuspitter der Zuspitter-Zuspitter mit den Zuspitter Zuspitter über die Zuspitter-Zuspitter auf dem Zuspitter (24/5) und die Zuspitter (24/3). Die Zuspitter von Zuspitter-Zuspitter der Zuspitter Zuspitter. Der Zuspitter Zuspitter arbeitet in bekannter Weise. Der Zuspitter Zuspitter wird durch Zuspitter des Zuspitter-Zuspitter. Die Zuspitter Zuspitter durch Zuspitter (24/13). Die Zuspitter Zuspitter, um so mehr Zuspitter durch Zuspitter (24/13) über die Zuspitter (24/17) des Zuspitter-Zuspitter der Zuspitter-Zuspitter. Zuspitter Zuspitter durch der Zuspitter-Zuspitter Zuspitter Zuspitter Zuspitter Zuspitter, dann werden durch Zuspitter die Zuspitter Zuspitter Zuspitter Zuspitter Zuspitter Zuspitter in der Zuspitter des Zuspitter-Zuspitter Zuspitter Zuspitter.

2. Zuspitter und Zuspitter (Mits 6 und 45)

Durch den Zuspitter (45/5) wird der Zuspitter Zuspitter. Die Zuspitter wird dadurch Zuspitter und der Zuspitter Zuspitter. Im Zuspitter werden Zuspitter Zuspitter Zuspitter V 175 T 1 Zuspitter. Durch einen Zuspitter (6/25), welcher gleichzeitig den Zuspitter Zuspitter, werden die Zuspitter vor Zuspitter Zuspitter.

3. Zuspitter

Der Zuspitter von Zuspitter-Zuspitter wird durch Zuspitter Zuspitter, nicht Zuspitter Zuspitter schon auf Zuspitter Zuspitter Zuspitter Zuspitter.

gehend vom Nüchsen oder vom Kanten am Kessel der Schmelzmaschine werden Schwingungen mit einer hohen Schwingzahl ausgeführt. Die Störungen können vermieden werden durch Zwischenschalten von Widerständen (Dämpfung) oder Kondensatoren (Abkühlung) oder durch Abschalten der Störquellen und deren Leistungen.

Das Rad ist selbsttätig nach Gruppe III, b. h. die elektrische Anlage ist abgeschaltet, so daß die noch ausgeführten Störungen nicht über eine Entfernung von 30 Meter hinaus wahrnehmbar sind.

2. Erleuchtung

a) Ruppung (Wlb 2, 25, 29 und 48)

Die Ruppung ist im Schwungrad (25/6) eingebaut und verbindet den Motor mit dem Getriebe. Im Schwungrad befinden sich 16 Drücker (25/5), welche die Ruppungsdrücke (25/4), die mit Reibungsdruck versehen sind, auf die Ruppungsdrücke (25/3) und den Schwungrad (25/2) zusammenbringen. Die Unterbrechung des Stromflusses geschieht durch Abheben der Druckplatte, wodurch die Ruppungsdrücke frei käuflich.

Daß Getriebe erfolgt durch den Handhebel (2/5) am linken Lenkerende über Getriebe, Ruppungsdrücke am Getriebe und Drückstange.

Das Ruppungsdrucklager (Ruppungslager) (29/5) im Getriebe läuft in Öl und bedarf keiner Wartung.

Zum Einsetzen des Ruppungsdrückes dient die Flüssigschraube (48/1), die durch eine Wändelmutter (48/2) gesichert ist. Größere Seilunterdrücke werden mit der Seilunterdrücke (48/1) am Getriebe Ruppungsdrücke ausgesetzt. Durch eine Seilunterdrücke (48/3) wird die Schraube gesichert.

b) Wechselgetriebe (Wlb 2 und 26)

Das Wechselgetriebe hat 4 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang bei Stellung des Gelände Schalthebels auf „Straße“. Die Gänge werden durch Umlegen des Gelände Schalthebels auf „Gelände“ kleiner übersteuert. Bis Motor Nr. 758 015 werden auf Stellung „Gelände“ nur die ersten drei Gänge übersteuert, während beim Einschalten des 4. Ganges der Gelände Schalthebel aus der Stellung „Gelände“ ausrückt. Ein Wellerfahren ist dann nur möglich, wenn der Gelände Schalthebel in die Stellung „Straße“ geschaltet wird.

Die Vorwärtsgänge werden durch Hand- oder Fußschaltung betätigt. Der Hand Schalthebel dient gleichzeitig als Ganganzeiger.

Der Rückwärtsgang kann nur durch Handschaltung nach Lösen der Schaltere eingelegt werden.

Die mit dem Motor gekuppelte Antriebswelle (26/3) treibt über die Nebenwelle (26/4) die Hauptwelle (26/17). Die Räder der Vorwärtsgänge (26/11, 13, 14, 16) sind ständig paarweise miteinander im Eingriff und werden jeweils durch eine Schaltstange (26/12, 15) mit der Welle gekuppelt. Ebenso verhält es sich auch bei den Rädern für den Straßen- und Geländeengang. Die beiden Räder für den Rückwärtsgang (26/10) stehen nicht miteinander im Eingriff, sondern werden beim Schalten durch das Zwischenrad (26/9) verbunden, wodurch sich der Drehmoment der Hauptwelle umkehrt.

Durch Niederfahren bzw. Hochziehen des Fußschalthebels (2/7) wird über das Schaltsegment die Schaltstange gedreht, wodurch die Schaltstangen in Kurvenmuten verschoben werden und die Schalteisen zum Eingriff kommen. Der Fußschalthebel geht stets in seine Ausgangsstellung zurück. Im Gegenfall dazu bleibt der Hand Schalthebel in der jeweiligen Stellung stehen. Der Schaltschaltgang im Getriebe ist jedoch der gleiche wie bei der Fußschaltung.

Die Antriebsvorrichtung ist im Getriebegehäuse eingebaut und mit der Nebenwelle verbunden.

Das Getriebe ist mit dem Motor zu einem Block verschraubt.

c) Getriebe (Wlb 32)

Getriebe und Radantrieb sind durch die Getriebe (32/3) miteinander verbunden. Diese ist vorn am Gummifedersegment in Reibbahnen (32/6) und hinten in einer Nockenverstellung (32/2) geführt, so daß die Welle nach beiden Seiten herausgezogen werden kann. Nützliches Banden ist durch den Sicherungsring (32/5) begrenzt.

d) Radantrieb mit Ausgetriebe und Seitenwagenantrieb (Wlb 33, 34 und 35)

Der Radantrieb ist im hinteren Teil des Rahmens befestigt, der Seitenwagenantrieb mit dem Stützschlager beweglich am Seitenwagenrahmen angebracht.

Die Getriebe ist durch Mittelnutflanken (33/21) mit dem Antriebsgetriebe (33/19) gekuppelt, durch welches das Seitenrad (33/18) angetrieben wird. Das Seitenrad ist mit dem Ausgetriebe (33/10) verbunden, über welches das Antriebsrad (33/17) und damit das Mittelnutrad (33/14) und das Seitenrad angetrieben wird. Der Antrieb des Seitenwagens erfolgt über die mit dem Ausgetriebe gekuppelte, federnde Antriebswelle (35/2), das Antriebsrad (35/9) und das Mittelnutrad (35/10).

Zum Ausgleiten der verschiedenen Drehachsen auf Seitenrad und Seitenwagenrad bei Kurvenfahrten ist das Ausgetriebe (Wlb 34) eingebaut. Das Ausgetriebe ist ein kraftverteilendes Seitenradgetriebe, welches gleichzeitig die durch die verschiedenen Naben hervorgerufenen

4. Bauteile

a) Vorderradbremse (Sandbremse) (Mitt 38)

Die Vorderradbremse ist eine mechanische Innenbandbremse, sie wirkt mit dem Sandhebel am rechten Lenkerende durch Seilzug betätigt. Beim Engstellen des Seilzuges werden die beiden Bremsbäder (38/2) durch den inneren Bremshebel (38/11) und die verstellbare Radabschüttung (38/5) auseinandergedrückt. Beim Nachlassen stehen die beiden Nockenfedern (38/2 und 38/4) die Bremsbäder (38/2) wieder in die ursprüngliche Lage, so daß die Bremsbremse frei läuft.

b) Hinterrad- und Seitenwagendbremse (Fußbremse) (Mitt 3, 28, 40 und 41)

Die Fußbremse (Mitt 40 und 41) ist eine Störbremse, sie wirkt auf Hinter- und Seitenwagentrab. Die Gehäuse des Hinterrad- und Seitenwagentrabes sind an der Innenseite als Bremshalter angebracht, auf denen die Bremsbäder (40/7 und 41/4) und die Rad-Bremsbäder (40/2 und 41/2) befestigt sind. Der Saug-Bremsbäder (28/8) liegt vollkommen geschlossen in einem am hinteren Getriebeende angeordneten Gehäuse, in welches auch die Bremsbäder eingelegt wird (28/15).

Der Fußbremshebel (3/5) ist mit der Stoßstange und den Rollen des Saug-Bremsbäder (28/8) verbunden. Da Saug-Bremsbäder (28/8), Abstreifungen und die Rad-Bremsbäder (40/2 u. 41/2) mit Bremsbäder fest gefügt sind, überträgt sich beim Niederdrücken des Fußbremshebels der im Saug-Bremsbäder erzeugte Druck auf die Rad-Bremsbäder. Die Rollen der Rad-Bremsbäder drücken die Bremsbäder gegen die Bremsbremse. Beim Nachlassen des Fußbremshebels stehen die Nockenfedern (40/5 u. 41/3) die Bremsbäder wieder zusammen. Einseitige Bremsbäder sind untereinander austauschbar.

5. Hauptteile und Radteile

Die Hauptteile sind am Motor mit Überwurfmutter befestigt und stehen in ein gemeinsames Sammelrohr. Von diesem führt an der rechten unteren Maschinenflanke das Hauptrohr zum hochgelegenen Auspuffrohr.

a) Seilbremse

Für die Seilbremse wird ein Teil der Vorderradbremse herangezogen. In diesem Teil ist der rechte Auspuffrohr bremsbar, der linke abwechselnd angebracht. Die beiden Teile werden in Motor- bzw. Metallschlauchleitungen den einzelnen Seilröhren zugeführt.

b) Sandbremse (Mitt 52)

Vom rechten und linken Auspuffrohr führt eine Abzweigleitung nach oben zu den beiden Sandwärmern. Dort treten die Seile in je nach Stellung der im Motor des Sandwärmers befindlichen Dreifachschleife mehr oder

weniger aus dem Motorflansch des Sandwärmers in den Raum des Seilwärmers.

c) Fußbremse (Mitt 53)

Die für die Fußbremse bestimmten Seile werden durch den rechten und linken nach unten verlaufenden Abstreifmutter direkt den Fußwärmern zugeleitet. Durch ein System von Gleichschaltern treten die Seile je nach Stellung des Dreifachschleifers mehr oder weniger aus dem Dreifachschleifen Gehäuse unmittelbar auf die Seile.

d) Seitenwagendbremse (Mitt 54)

Vom rechten Seilwärmern des rechten Strömers werden die Seile durch den Metallflansch dem mit einer Seilstange versehenen Seitenwagen zugeleitet. Am Ende der Seilstange befindet sich der Seilbinder (Mitt 54) mit dem gleichen Dreifachschleifer den Seilwärmern. Je nach Stellung des Dreifachschleifers wird wie bei der Fußbremse mehr oder weniger Seile von der Seilstange an den Innenraum des Seitenwagens abgeleitet.

6. Sand- und Fußhebelwerk

a) Sandhebel (Mitt 45 und 49)

Die Bremsbäder befinden sich teils am Motor, teils an der Seite des Straßflanschhebers. Der Straßflanschhebel (45/1) sitzt am Motor, der Sandbremse (45/12) am rechten Lenkerende. Der rechte Sandhebel ist als Gasbremshebel (45/11) ausgeführt. Im den Drehhebel und seine Nockenflanke vor dem Einbringen von Staub, Wasser und Schmutz zu schützen, ist derselbe mit einer Gummilappe versehen.

Der Sandhebel (49/2) für das Hochschleifer und der Gasbremse (49/3) sind in einem Segment an der rechten Seite des Straßflanschhebers angebracht. Der Gashebel (49/5) für Gleichschleifer-Sperre ist am Ende des Hochschleifers angebracht, er wirkt über ein Gehäuse.

b) Fußhebel (Mitt 2 und 3)

Der Fußhebel (2/7) ist links, der Fußbremse (3/5) rechts vom Triebwerk angebracht. Der Vorderradhebel (2/10) ist mit einer Seilstange auf der Vorderradflanke befestigt und befindet sich auf der linken Seite des Motors.

7. Straßflansch (Mitt 18)

Der Straßflansch ist am Saugrohrmotor befestigt und fast 24 Zylinder, von denen etwa 3 Zylinder als Reserve zur Verfügung stehen. Als Abschluss dient ein Straßflanschflansch (18/1) mit den Leitungen „Auf“, „Zu“ und „Ab“, der durch Schläuche mit den Wärmern verbunden ist. Das Unterflansch des Motors (18/1) ist als Straßflanschflansch ausgeführt. In der Mitte (18/4) sammelt sich das Wasser, im Ende (18/3) werden Verunreinigungen zurückgehalten.

96 Fahrgestelle 97. 757 201 ist der Motor in den Straßflanschflansch eingebaut.

d) Multierteile

Stammteile siehe D 635/5.

Wird der Motor bei großer Hitze sich nur schwer durchdrehen, dann ist der Ventiltrieb auf „Straße“ zu stellen. Hierbei wird das Durchdrehen erleichtert. Sind die Drehmomente beim Anfahren in dieser Stellung zu gering, dann ist der Ventiltrieb nach dem Erreichen des Motors auf Stellung „Gänge“ zu stellen.

Zur Erleichterung ist bei niedriger Umgebungstemperatur der Ventiltrieb durch Drehen auf dem Ventiltrieb auf „Straße“ zu stellen. Beim Anfahren des Motors kann der Ventiltrieb auf eine Zwischenstellung zwischen „Straße“ und „Gänge“ gestellt werden, in der der Motor einwandfrei läuft. Nach spätestens 5 Minuten muß der Ventiltrieb auf „Straße“ gestellt werden.

Die Abregelung nur bei gut durchgewärmtem Motor einrichten.

12. Fahrverordnungen

a) Geschlossen (Stb 49, 50 und 51)

Bei jedem Geschlossen ausfahren.

Engelassen wird nur mit dem ersten Gang.

Grundsätzlich ist bei Vorwärtsfahrt die Fußschaltung zu benutzen, Hand- schaltung ist nur Stillschaltung.

Zum Einparken des 1. Ganges ist der Fußschalter niederzudrücken (Stb 50).

Zum Ausfahren des weiteren Ganges ist der Fußschalter hochzu- ziehen (Stb 51).

Das Einparken des 2. Ganges erfolgt durch Hochziehen des Fußschal- ters aus dem ersten Gang bis in 2. Gang.

Wird ein Stb bei festem Motor ein Gang eingeschaltet, so wird durch Ziehen des Kupplungshebels oder durch langsames Durchdrehen des Ventiltriebs die Leerlaufstellung mit dem Fußschalter aufgefunden.

Der Rückwärtsgang wird mit dem Handschalter eingeschaltet, dabei ist die Sperre (Stb 1) zu betätigen. Vorwärts, nur langsam ein- und ausfahren!

Im Gegenlag zum Ausfahren des weiteren Ganges wird beim Abwärts- schalten langsam, b. h. mit Pause. Das Abwärts- schalten schneller.

Obwohl bei Berg- u. auch bei Langsamfahrt rechtzeitig zurückzufahren. Es ist in jedem Falle falsch, Ziehungen mit dem großen Gang erzwingen oder gar durch Schließstellen der Kupplung das Zurückfahren zu vermeiden zu wollen.

Bei der Regel ist mit der Straßeneinfahrt zu fahren, b. h. der Ventiltrieb muß in Stellung „Straße“ stehen. Nur in schwierigen Gelände wird dieser Ventiltrieb bei ausgetretenem Motor in die Stellung „Gänge“ umgelegt. Dieses kann während der Fahrt erfolgen.

Die unter A „Schnelle Abregeln“ angegebenen Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen dürfen nicht überschritten werden.

b) Sperren des Ausgleichs

Das Ausgleichsgetriebe darf nur in schwerem Gelände gesperrt werden, b. h. nur, wenn das Hinterrad das Gleichgewicht verliert. Ab im Gang, langsam u. durchgeh. Beim Sperren ist unbedingt ausfahren!

Nach Abwenden der Schwierigkeiten Sperre durch Umlegen des Hebels nach hinten sofort wieder lösen (bei gesperrtem Ausgleichsgetriebe ist die Lenksäule fest des Gleichgewichtes beizubehalten).

c) Bremsen

Die Fahrregelung ist hauptsächlich mit dem Gaspedal zu regeln. Die Bremsen sind anzuwenden, um das Fahrzeug aus jeder Geschwindigkeit auf festem Stand zu bringen. Im allgemeinen wird die Fußbremse betätigt, die durch Ziehen der Handbremse unterstützt werden soll. Bei langen Abfahrten wird mit Motor- und Hinterradbremse abgewechselt, um die Bremsen abkühlen zu lassen.

D. Pflege

13. Allgemeine Pflege und Einfahren

Eine sorgfältige Pflege gewährleistet neben ordnungsgemäßer Bedienung die ständige Betriebsbereitschaft des Strabes. Die notwendigen Instandsetzungen und Reparaturen für die Pflege, soweit sie vom Fahrer durchzuführen ist, sind als Zugabe zum jedem Strab beigegeben.

Eine bis zweimal im Jahre ist eine Grundreinigung des Strabes durchzuführen. Dabei sind die Stellen der Straber zu entrostern und zu streichen. Der Verschleiß des Strabes ist nach Entfernung der Rostbildung auszubessern.

Alle Muttern und Bolzen sind in kürzeren Abständen vor allem in der ersten Zeit auf festen Sitz zu prüfen. Die Bolzenkopfschrauben müssen nach den ersten 500 km über streng bei festem Motor nachgezogen werden (Bild 12). Nachstellen des Ventilspiels unbedingt erforderlich.

Beim Verschleiß des Strabes soll kein Wasser in den Magnetsünder, insbesondere das Unterbrechergehäuse und die Bergwerke, gelangen. Diese Teile sind deshalb vorher abzuwaschen. Der Wasserstrahl darf nicht unmittelbar auf Motor, Getriebe und Magnetsünder gerichtet werden, damit kein Wasser einbringt.

Motor, Zündkerzen und Magnetsünder reinigt man am besten mit Reinigungsflüssigkeit (Benzol oder Waschbenzin) und Pinsel, den Magneten mit Wasser und Pinsel ab.

Während der Einfahrtzeit dürfen folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden:

	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang
Bis 1000 km	11	25	45	65 km/h
1000—2000 km	17	35	55	75 km/h

Die Geschwindigkeit sollte jeweils nur auf kurze Strecken von 300 bis 500 m gefahren werden, dann das Strab ausrollen lassen usw. Bis zu 2000 und 3000 km die Geschwindigkeit noch auf längere Strecken beschränken. Erst nach 3000 km Gesamtfahrt kann die Maschine voll beansprucht werden.

Während der ersten 1000 km sind Gassen, zu denen der Geländegang erforderlich ist, zu unterlassen.

Einfahrtstrecke: nie Autobahn, sondern nur unregelmäßige Straßenseiten

Die im Stößel „Pflege“ mit einem feinsten Strich gezeichneten Stellen sind nur in Vertiefungen vorzunehmen. Stile überigen Pflegerarbeiten kann der Fahrer mit der dem Strich beigegebenen Strichführung durchführen.

1. Motor mit Strichführung

a) Schmierung

Gründlich nach 500 km ist das Motorschöl, möglichst nach einer Woche, wenn das Öl noch warm und deshalb dünnflüssig ist, vollständig abzulassen und zu erneuern.

Der nächste Ölwechsel ist bei 2000 km vorzunehmen, später regelmäßig alle 3000 km.

Das Motorschöl wird bis zur oberen Marke am Ölwechsel (2 Liter, auf keinen Fall mehr) gefüllt. Der Ölstand darf nicht unter die untere Marke am Ölwechsel (Wils 2a) sinken.

Der Ölwechsel wird zum Messen nur eingelegt, nicht eingeschraubt.

b) Schlingung

Die Nockenstippen an den Zylinder und Zylinderköpfen stets sauber halten, sonst keine einwandfreie Schlingung.

c) Ventilspiel

Ventilspiel alle 2000 km prüfen (Wils 11) und bei festem Motor während des Betriebszustandes einstellen, dabei muß die Marke auf der Schwingungsscheibe auf 22 stehen (Wils 9). Das Spiel zwischen Ventilschaft und Ventilschraube am Nockenhebel muß für Ein- und Auslassventil 0,25 mm (im Getriebe- und Nockenabtrieb 0,30 mm) betragen (mit der Nockenhebel messen). Stile 10000 km sind die Ventile neu einzustellen.

d) Zylinderkopf

Zylinderkopf rechtzeitig herausdrehen und mit einer Drahtbürste reinigen. Zylinderkopfstand prüfen (0,5 bis 0,6 mm).

e) Nockenständer

Stile 4000 km Unterbrecherdeckel abnehmen und Nockenstand prüfen (bei voller Schwingung 0,3 bis 0,4 mm Nockenhebel am Zylinderkopfstand).

Unterbrecherkontakte nur mit Acetatstift, nicht mit Schmirgelpapier glätten und von Öl und Fett frei halten.

1) Kraftstoffumföngung reinigen

Stiele (Zusatzschraube) (18/1) vom Kraftstoffbehälter (18/1) abschrauben.

Das Sieb (18/3) abschrauben.

Sieb und Zusatzschraube reinigen und einbauen.

2) Vergaser

1. Vergaser reinigen

Vergaser zerlegen nach Wils 21.

Schraube mit Zylinderkopf, Ventilschraube mit Ventilschraube herausdrehen.

Siebe reinigen.

Durch kurzes Öffnen des Kraftstoffbehälters vor dem Zylinderkopf der Zelle das Zylinderkopf durchspülen.

2. Ventilschraube

Motor betriebswarm fahren und abstellen.

Solen Gang der Ventilschraube vergrößern (20/1).

Schleberführungsstange (20/17) nachlassen, bis Gasständer (20/15) aufsteht und etwas weiter hineindrehen.

Zylinderkopf (20/15) schliessen und einschalt, bis einwirkendes Umdrehung wieder herausdrehen.

Motor anwerfen und Gasständer heben oder nachlassen, je nachdem der Motor stehen bleibt oder zu schnell läuft.

Neineinstellung durch Zylinderkopf (20/15).

Solen Gang der Ventilschraube auf 1/2 verringern.

Zylinder durch wechselseitiges Schwenken der Ventilschraube auf gleichen Lauf prüfen.

Schraube oder abgenutzte Zelle, wie Schraube, Schraube oder Gasständer erneuern (Gasständer schraube abziehen, da sie sonst hängen lassen müssen die Spitze des Zylinderkopfes umfassen, ohne dieselbe hochzuheben. Besonders zu beachten bei Ventilschraube).

1) Zylinder

1. Zylinder im Kraftstoffbehälter.

Ziel festem Zylinderkopf ist die Reinigung des Zylinderkopfes alle 1000 km vorzunehmen.

Reinigung! Rein Zylinder und sein Öl verwenden.

Steinigungsabgang

Mäandelschraube (19a/3) lösen, herausschrauben und Saube (19a/7) nach rechts klappen.

Stößel an den Stößelstreben herausheben.

Durch kräftiges Zusammendrücken und Auseinanderheben den Stößel entfernen.

Beim Einsetzen des Stößels darauf achten, daß derselbe an der den Gang führen umfassenben Stößelschraube (19a/2) fluchtlos zurückschlagen kommt. Im Falle einer Verschiebung der Stößelschraube ist diese vorher sorgfältig zu reinigen.

Saube schließend, Mäandelschraube einschrauben und festziehen.

2. Maßstäbfilter (bis Gehrgeßel-Dr. 757 200).

Zufilter bei jedem Enten und beim technischen Dienst auf Sauberkeit prüfen.

Filterreiniger (19/4) und Vorfilter (19/1) bei normalem Zulaufdruck mindestens alle 1000 km, bei starkem Zulaufdruck alle 500 km und früher wie folgt reinigen:

Filterreiniger (19/4) im Reinigungsgefäß (Trenntrichter oder Waschbecken) ausspülen und gut ausschleudern. Gereinigtes Filter in Gefäß mit Motoröl tauchen und danach gut abtropfen lassen. Filtergehäuse ausspülen und gereinigten Filterreiniger einsetzen.

Vorfilter nach Säubern nicht einölen!

Ölumpf (19/6) im Zufilter bei normalem Zulaufdruck alle 2000 km, bei starkem Zulaufdruck alle 1000 km und früher wie folgt reinigen:

Ölflutung durch Schlauchschraube (19/3) ablassen.

Gehäuse mit Reinigungsflüssigkeit (Trenntrichter oder Waschbecken) ausspülen.

Reinigungs-Motoröl (10 cm³) einfüllen (Ölstand etwa 6 mm).

Ölschneidfluten der Ölschneidfluten (19/10) an den Saugrohren (19/11) festziehen.

15. Service

Die Anordnung bedarf keiner Wartung, es ist lediglich von Zeit zu Zeit das Anordnungsprinzip zu prüfen. Die Größe des Anordnungsbedarfs am Zylinder und einen solchen Gang von 10 mm haben. Die Einstellung des Anordnungs-

spiels erfolgt mit der Stößelschraube (48/1), die mit der Mäandelschraube (48/2) zu sichern ist.

Getriebe, Nabe- und Seitenantriebe: Die Räder bedürfen sich auf die Wartung laut Schmierplan.

16. Sauggeßel

a) Naben

Die Schrauben und Muttern des Naben müssen von Zeit zu Zeit nachgezogen werden. Stößelüberlastung nach dem Reinigen mit einigen Tropfen Motoröl versehen. Nachschaben zum Reinigen von Stößelung sofort ausbessern.

b) Zentung

Das Zentungsprinzip ist alle 4000 km zu prüfen bei unterem Motor und getriebenem Zentungsprinzip (45/6). Zum Prüfen ist der Zentung so an den Zentung (47/6) zu legen, daß dieser und die Stößelschraube unterhalb der Zentung (47/2) berührt werden.

Beim Lauf- und Abheben des vorderen Stößels ist dann das geringste Spiel in der Zentungsanordnung spürbar.

Vorhandenes Spiel ist wie folgt zu beseitigen:

Stößelschraube (45/6) zum Zentungsprinzip herausdrehen.

Getriebe und Stößelschraube neu einbauen.

Ölen der Zentungs-Flammrohrschraube (47/1).

Ölen der Stößelschraube-Flammrohrschraube (46/2).

Ölen der Flammrohrschraube.

Mit Zentungsmutter (47/5) Spiel der Lagerung beseitigen (Lagerung darf nicht gelockert werden, Nabe muß frei nach beiden Seiten fallen können). Gegenmutter (47/3), Stößelschraube (46/2) und Zentungs-Flammrohrschraube (47/4) wieder festziehen.

c) Nabe

Alle 2000 km (und wenn die Nabe durchschlägt) Ölstand prüfen und ergänzen. Alle 10 000 km Ölflutung durch Herausdrehen der Schlauchschraube (44/15) und durch Lauf- und Abheben der Stößelschraube reiblos ablassen. Nach Stößelschraube der Schlauchschraube stößel Getriebeöl anfüllen (160 cm³ je Stößelschraube).

d) Nabe

Die Einstellung der Laufhöhe laut Schmierplan geschieht am besten bei

ausgebauteu Stäbern, damit austretendes Gell, welches die reiflose Dütlung angest, die Stremabefläge nicht verschulieren kann.

Bei allen Mäbern fällt sich nach Lösen und Herausziehen der Zedachsen (36/1 und 39/1) das Stossrohr (36/2 und 39/2) herausnehmen, so daß der Ausbau des Stabes leicht erfolgen kann. Beim Winterab muß jedoch das hintere Schutzblech hochgeschapt werden.

17. Stremfen

Der Werkschiff der Stremabefläge setzt sich durch Vergrößerung des toten Banges am Abtriebshebel und ist durch Nachstellen der Strembaden zu beseitigen. Alsag erneuern, wenn er bis an die Pfeilstöpfe abgenutzt ist. Die Stremabefläge (Bild 37 und 38) wird bei hochgebootem Vorderrad durch eine Stababefläge (37/1) am Zeilung nachgestellt. Stababefläge herausziehen, bis Zerschlagung noch nicht ausreißend ist, oder wenn die Strembaden neu belegt worden sind, so ist die Grundstellung mit dem Vorderrad (38/1) am Strembadhalter vorzunehmen. Nach Lösen der Gegenmutter (37/3) wird die Vorderradabefläge (37/2) im Uhrzeigersinn gedreht, bis Zerschlagung beim Drehen des Stabes hörbar werden. Dann Vorderradabefläge des Gegners zurückdrehen, bis das Stab frei läuft, und die Gegenmutter festziehen.

Die Fußbremse (Vorderradbremse) wird an den Strembadhaltern ohne Stababau eingeseilt. Jedes Stab hat in der Stremstrommel ein Schanzloch (42/1), durch welches mit einem Schraubenzieher die Mastenmutter (40/1 und 41/5) des Stab-Strembadhaltern verstell werden. Zum Einstellen wird die Mastenmutter so lange gedreht, bis der Strembad an der Stremstrommel fest ist und dann wieder um 7 Masten zurückgestellt. Diese vier Strembaden müssen einzeln eingeseilt werden.

Die 1000 km ist der Stützpunktstand im Strembadübergehänge zu prüfen. Falls erforderlich, ist Strembadstützpunkt zu ergänzen, höchster Stand: Stützpunkt unter oberem Stab der Einstufung; niedriger Stand: Stützpunkt oberer Stützpunkt muß bedeckt sein. Wird nicht rechtzeitig nachgestellt, oberer Stützpunkt aus einem anderen Grunde (z.B. in das Strembadsystem, so ist die Stremse zu einstellen. Dies muß an der Stützpunkt- und Seitenwagenbremse einzeln vorgenommen werden. Dazu Vorderradabefläge des Einstufungshebels (43/2) entfernen und den Einstufungsstand (43/5) in einen Wechler (43/6) mit Strembadstützpunkt (43/7) in einen Wechler (43/8) mit Strembadstützpunkt (43/9) durch die Strembadstellungen pumpen (Stützpunkt jedesmal langsam zurückbewegen). So lange pumpen, bis aus dem in die Stützpunkt getauchten Schlauch nur noch Strembadstützpunkt und

keine Luftblasen n. austreten. Einstufungsbecken bei niedrigeren Einstufungen festziehen.

18. Elektrische Anlage des Fahrgastens

Die Strommaschine bedarf keiner Pflege, sie ist mit Dauerfunkturm versehen.

Der Zündstand des Zünders ist bei regelmäßigen Fahrten, insbesondere alle vier Wochen zu prüfen. Falls erforderlich, bestelltes Wasser bis 10 mm über Platinenoberfläche ergänzen. Bei längerem Stillstand des Fahrgastens Zündkerzen alle vier Wochen austauschen.

Durchgeschlagene Sicherungen nach Abheben der Urache durch neue 15-Ampere-Sicherungen ersetzen.

Die Stabverbindungen, insbesondere die Mastverbindungen, müssen regelmäßig einwandfrei sein, damit der Störpunkt wirksam bleibt.

19. Elektrische Anlage des Fahrgastens, Schmier- und Pflegeplan

a) Schmierplan

Im Schmierplan sind sämtliche elektrische Teile und Leitungen einzeln aufgeführt.

b) Schmierplan

Die am Stab vorhandenen Schmierstellen sind einzeln aufgeführt und am Stab rot gekennzeichnet. Die Stababefläge am Seitenwagen ist wie die Stababefläge am Stab abzuschnitten. Im der Oberfläch Schmierstellen und -vorgang sind die Schmiermittel kurz bezeichnet.

c) Schmierplan:

Motorenöl = „Motorenöl der Schmirn (Zentrum) bzw. (Zentrum)“.

Getriebeöl = Getriebeöl der Schmirn (Zentrum bzw. Zentrum).

Stützpunkt = verträglich zugelassenes Stützpunkt.

d) Pflegeplan

Außer den im Schmierplan (Bild 56) vorgeschriebenen Stützpunkten sind nachfolgende Pflegemaßnahmen regelmäßig vorzunehmen. Im der letzten Hälfte der Fahrt ist die Zelle anzugeben, auf der höhere Stufen über die betreffenden Stellen gemacht sind.

Zwischen 500 und 1000 km Fahrschicht Durchsicht nach feststehender Stunden dienstliche.

Nach 2000—2500 km Fahrschicht Durchsicht nach feststehender Stunden dienstliche.

Stufe	Pflegestelle und -vorgang	Seite
1000 km	Stiller am Entlüfter reinigen Stiller einsatz reinigen	32
2000 km	Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen	30 31 18 34 34 33
4000 km	Berggasse reinigen Unterbrecherkontakte prüfen Zündkerzen prüfen Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen	31 30 30 33 34
10 000 km	Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen Reinigungsplan prüfen	30 31 35 35
14 000 km	Zündkerzen erneuern	
monatlich	Sammler prüfen	35

E. Inspektionsanweisung

(Kleinere Inspektionsanweisungen siehe „D-Pflege“)

20. Wartung

Für Inspektionsarbeiten sind die folgenden Anweisungen zu beachten. Die Stelle größerer Inspektionsarbeiten am Motor, Wechselgetriebe, Pleueltrieb usw. sind zweckmäßig Auslaufgruppen zu betreiben. Die in der Inspektionsanleitung angegebenen Arbeiten sind nicht vom Fahrer, sondern in Werkstätten durch Kraftfahrzeugmechaniker auszuführen. Ersatzteile sind nach D 605/6 zu bestellen.

21. Motor

a) Auf- und Abbau des Motors

Seitenwagen abheben (Absatz 26).

Seitenwagenabhebevorrichtung vorn und hinten (3/3 und 11) lösen.

Rabel, Gasdrücke, Auspuffströmer usw. abnehmen.

Motor vom Getriebe abheben.

Vorderen Motorbolzen herausziehen (14/1).

Hinteren Motorbolzen herausziehen.

Motor nach vorn schieben und herausnehmen.

Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Auf Zwischenstücke (14/2) achten.

b) Zylinderkopf und Zentile auf- und abbauen

Berggasse, Auspuffströmer usw. abbauen.

Zylinderkopfhaube (12/1) abnehmen.

Stiftschraube (12/5) abnehmen.

Zylinderkopfschraube abnehmen.

Gummistrenggelenk (28/6) mit zwei Schraubenziehern ober Seelen ab-
brücken (R-Profil-Schleife).
Vierten Gang einfallen.

Getriebebedeckel (28/3) zusammen mit Mutterhebel abnehmen.

Metallgelenknode für Nutenverlängerung (29/9) nach Entfernen des
Druckverlängerers abdrücken.

Großes Zentrarab (29/11) für Nutenverlängerung von der Hauptwelle abdrücken
(K-Profil-Schleife).

Untere Pleißengelenkmutter (29/8) vom Pleißengehäuse lösen.

Dreht anwärmen und an den Schlagstein vorfristig von den Pleißbolzen
herunterheben, dabei Zylinderbolzen (31/7) zurückschieben (auf Pleißbolzen
schieben achten).

Zylinderbolzen (31/4) herausziehen. Inneren Schließhebel (31/3)
brechen, bis Pleißstift (31/5) herausfällt.

Reißschraube (31/2) für Gestängebolzen lösen, Mutter bündig brechen
und Reißschraube zurückschieben. Gestängebolzen (31/1) herausziehen.
Zylinderlager (31/12) 1 cm hochziehen. Pleißhebel (28/9) mit Schran-
kenhebel abdrücken und Verbindungsstift (31/15) aushängen.

Ganghaken (31/10) und Zahnsegment (31/18) zusammen heraus-
nehmen.

Getriebegehäuse anwärmen und so auf die Werkbank legen, daß die Wellen
senkrecht stehen.

Gewindestift zusammen aus ihrer Lagerung heben und nachher
herausziehen, beginnend mit der Hauptwelle (31/14) mit Schließbolzen
(31/16), Pleißwelle (31/13) und zuletzt Pleißbolzen (31/6) mit Zylinder-
bolzen (31/7) (auf Pleißbolzen und Pleißbolzen achten).

Sobald das Rad für den ersten Gang als auch das Rad für den zweiten
Gang ist mit der Pleißwelle verbunden; die beiden Räder können also
nicht abgepreßt werden wie die Räder für den dritten und vierten Gang.

3. Zusammenbau des Pleißgetriebes

Vor dem Zusammenbau die Räder usw. auf die verschiedenen Wellen setzen.
Auf der Pleißwelle (31/13) muß die abgerundete Zahnstange des kleinen
Zentrarabs für den Nutenverlängerung (29/10) nach dem Pleißbolzen für den
Nutenverlängerung (29/11) setzen.

Das kleine Rad (26/8) der Pleißwelle (26/3) läuft auf 32, das große
(26/6) auf 37 Pleißbolzen. Pleißbolzen und Pleißbolzen in das Pleißgehäuse ein-
stecken lassen.

Wellen in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues wieder einfügen (Pleiß-
welle mit Zylinderbolzen — Pleißwelle — Hauptwelle mit Pleiß-
bolzen).

Erst wenn alle Wellen eingefügt und die Pleißer richtig im Eingriff sind,
können die Wellen gleichzeitig ganz in die Lagerstellen gesteckt werden
(keine Gewalt anwenden).

Beim Einbau der Segmente auf Pleiß (31/17) achten!

Zugung, Pleißbolzen und Pleißbolzen Pleißgehäuse aufstecken.
Ganghaken (30/4) ansetzen und in das Ganghakensegment (31/10) ein-
rasten.

Großes Zentrarab (29/11) und Metallgelenknode (29/9) aufsetzen.

Vierten Gang einfallen.

Mutterer einfallen (Mutter).

Getriebebedeckel (28/3) aufsetzen und befestigen.

Gummistrenggelenk aufsetzen und festziehen.

Zylinderbolzen einfallen (Pleiß-Platz 21 b 4) (siehe unten).

Ol auffüllen (1,250 Liter Pleißöl).

4. Pleißgelenk einfallen

Durch die beiden Pleißbolzen (Pleiß 31 a und 31 b) wird der Pleiß des Pleiß-
gehäuses begrenzt. Pleißbolzen sind mittels der Pleißbolzen-
schrauben wie folgt zu befestigen:

Schließbolzen abheben und beide Pleißbolzen nach außen der
Gegenmutter mit Pleißstift (Pleiß-Platz 477) um einige Gänge heraus-
ziehen.

Obere Pleißbolzen: Wellen durchziehen und mit Pleißbolzen
1. Gang einfallen (Schließbolzen). Dabei Pleißbolzen mit Pleißstift
bis zum Pleißbolzen nach unten drücken und in dieser Stellung festhalten.
Obere Pleißbolzen so weit einfallen, bis der Pleißbolzen
oben beginnt. Pleißbolzen eine Pleißbolzenverlängerung zurechtziehen und
befestigen.

Grünen: Pleißbolzen am Pleißbolzen selbst nach vorne drücken und Pleiß-
bolzen aus der Pleißbolzen kräftig nach oben ziehen. Pleiß Pleißbolzen
muß dabei ein geringes Spiel spürbar sein. Pleiß das Spiel zu groß, so ist
die Pleißbolzen so weit herausziehen, ist kein Spiel spürbar, so ist
die Pleißbolzen zu weit hineingezogen.

unterer Stufsaug: Wellen durchbrechen und mit Fußschallheber 1. Stang einfassen (Schallheber-Montrose). Dabei Fußschallheber mit Gessicht bis zum Stufsaug (nach oben) bringen und in dieser Stellung festhalten. Untere Stufsaugstange so weit einführen, bis der Fußschallheber beghint, sich abwärts zu bewegen. Stufsaugstange eine Viertelumdrehung zurückziehen und in dieser Stellung befestigen.

Streifen: Zwischenheber am Getriebe leicht nach hinten brücken und Fußschallheber aus der Anhebelage kräftig nach abwärts brücken. Am Zwischenheber muß dabei ein geringes Spiel spürbar sein. Ist das Spiel zu groß, so ist die Stufsaugstange zu weit herausgedreht, ist kein Spiel spürbar, so ist die Stufsaugstange zu weit hineingedreht.

c) Maschinenbau

1. Maschinenbau

Seitenwagen abnehmen (Stand-Str. 26).

Hinterrad ausbauen (Str. 39).

Stapel am Zehner für Bremsklemme abnehmen (bis Gabelst.-Str. 756322), Zeitung für Zehnerbremse am Zehner abgeben.

Zehnerstange ausbauen.

Wintern von den drei Befestigungsboizen (33/2) abstrahlen (sollten diese sehr streng im Rahmen sitzen, so müssen die Bremsboizen und die Boizen herausgenommen werden).

Sicherungs- und Dichtungs solche Wintern zur Getriebeboizen mitte fällen.

Ständertrieb nach innen und hinten herausziehen.

2. Maschinenbau einbauen

Einbau in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Die drei Befestigungsboizen (33/2) nur bei einseitiger Montage anschauen, Ständertrieb anschauen.

Wintern einfallen und einfallen (Stand-Str. 17).

3. Maschinenbau zerlegen

Alle Zehnerungen sind im Maschinenbau Zg-Ringe, Ringe und Träbe verwechsel, deshalb stets darauf achten, daß diese aus- und wieder eingebaut werden!

Wintern (33/2) und Winternboizen (33/8) abziehen, Deckel (33/1) für Hauptantrieb des Seitenwagens mit Sperrebel (33/3) abdrücken.

Deckel für Ausgetriebeboizen abnehmen.

Äußeren Deckel (33/11) abwärmen und abnehmen.

Ausgetriebeboizen herausziehen.

Äußeren Deckel abnehmen und Winternboizen (33/14) herausstoßen.

4. Maschinenbau zusammenbauen

Das Zusammenbauen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens, wobei auch wieder gut handwärm angewärmen ist. Beim Einbau des Ausgetriebeboizen darauf achten, daß der untere Zapfen einwandfrei in das Abstellger eingreift (18 Abstellen).

5. Ausgetriebeboizen zerlegen und zusammenbauen

Äußeren Deckel (33/7) abnehmen.

Stapel herausziehen. Das Wintern für Winterntrieb des Hinterrades (31/9) kann mit der Stelle herausgenommen werden, nachdem das Winterntrieb (31/12) von der Festverbindung abgebrückt ist.

Wintern (31/10) abnehmen.

Beim Einbau in umgekehrter Reihenfolge auf Marken an den Ausgetriebeboizen achten.

4) Seitenwagenbau (Schwingarm)

1. Aus- und Einbau des Schwingarmes

Seitenwagen und Seitenwagenrad abbauen (Stand-Str. 26).

Seitenwagen Winternboizen (35/2) abnehmen.

Schwingarm (35/8) am Stufsaug (35/5) abstrahlen und herausziehen. Stufsaug (35/1) abstrahlen.

Wintern (35/3) herausziehen.

Einbau in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Schwingarm am Stufsaug befestigen.

Beim Ausstrahlen des Stufsauges (35/1) oberes Stufsaugstück (35/7) auf Gummiunterlagen auflegen lassen.

Seitenwagen und Stufsaug im Seitenwagenrohr festziehen, Endflüß der Winternboizen muß unten sein.

2. Zerlegen und Zusammenbau des Seitenwagenantriebes

- Schubgarn ausbauen (Stand-Nr. 22 d 1).
Ol ablassen.
- Schwingarmgehäuse-Deckel abnehmen.
- Mittenschmierrad (35/10) abdrücken.
- Stankflager (35/5) abschrauben.
- Stuttedrad (35/9) herausnehmen.
- Stößmutter im Schwingarmgehäuse herausdrehen.
- Seitenwagenachse (35/11) herausdrehen.
- Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens.

3. Seitenwagenachse austauschen

- Seitenwagen hochheben.
- Seitenwagenrad abnehmen.
- Stößmutter im Schwingarmgehäuse herausdrehen.
- Seitenwagenachse herausziehen.
- Neue Seitenwagenachse in umgekehrter Reihenfolge einbauen.

23. Stange 11

a) Mahnen

Durch den zerlegbaren Mahnen läßt sich jedes Mahnenrohr einzeln austauschen bzw. richten.

b) Gabel mit Motorabdeckung und Stoßdämpfern

1. Maß- und Einbau der Gabel

- Motor unterbauen.
- Motorrad ausbauen (Bild 36).
- Selbstige und Gabel austauschen.
- Stromschalter abschrauben.
- Schuttschild ausbauen.
- Scheinwerfer abschrauben.
- Lenkerplatte (47/2) mit Seiler abnehmen.
- Gabel herausnehmen.
- Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge.
- Lenkung einstellen (Stand-Nr. 16 b und Bild 47).

2. Zerlegen und Zusammenbauen der Gabel (Bild 46)

- Gabel ausbauen (siehe oben).
Ol ablassen.
- Scheinwerferhalter abnehmen.
- Obere Schutzbrille der Gummimanipelle abnehmen.
- Gabelstift (46/5) aus Ringmutter (46/4) herausdrehen und abnehmen.
- Sicherungsring abnehmen.
- Untere Stützungsbohrung abziehen.
- Obere Stützungsbohrung und Zimmerring herausnehmen.
- Ringmutter mit Seiler abnehmen.
- Stemmschrauben (46/2) der Gabelstiftung lösen.
- Gabelstift austauschen.
- Stoßdämpferbefestigungsmutter abschrauben.
- Stoßdämpfer herausnehmen.
- Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge.
- Gabelstift austauschen.
- Gabelstift mit geringer Federbelastung einbauen.
- 3. Stoßdämpfer zerlegen und zusammenbauen
- Motorrad ausbauen (Bild 36).
- Stoßdämpferbefestigungsmutter im Gabelstift herausdrehen.
- Solventschraubung lösen und Stoßdämpfer herausziehen.
- Stemmschrauben des Stoßdämpferrohrs (44/6) entfernen.
- Stoßdämpferstange (44/5) herausnehmen.
- Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge.

c) Ständer

- 1. Stablager aus- und einbauen
- Stablagerdeckel nach Lösen der Sicherungsschraube abschrauben.
- Stabe Ringelträger und die Stablagerbohrung von der Stromschleife aus durchstopfen.
- Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

2. Stahlstreifen prüfen
Stegeneisenfuß nachspannen ober erneuern (Befüge senkrecht).

21. Bremsen

a) Vorderradbremse

Vorderrad ausbauen (Mltb 36).
Zeilung aushängen (38/11).
Bremshalter (38/3) abhängen.
Bremsboden (38/9) abnehmen.
Bremsbeläge erneuern.
Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge.

Durch Spannen der Bremsboden am Bremshalter auf Bremsstrommel-
durchmesser und Überbreiten der Bremsboden am Umfang wird eine gute
Bremswirkung von Anfang an erzielt.

b) Hinterrad- und Seitenwagendremse

Rad ausbauen (Mltb 39).
Bremszylinderbolzenlöcher mit Draht zusammenbinden, sonst tritt
Bremsöl aus und die Bremse muß entlüftet werden.
Bremsboden abnehmen.
Bremsbeläge erneuern.
Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge.
Bremse neu einstellen (Mltb 42).

22. Elektrische Anlage des Fahrades

Bei Motorgeneratorkonstruktionen sind Lichtmaschine und Magnetzylinder
ebenfalls einer Prüfung zu unterziehen.
Beschädigte Zünd- oder Lichtleitungen sind sofort wie möglich zu erneuern.

26. Seitenwagen ab- und aufsteigen

Strab auf hinteren Stützpunkt stellen.
Leitung für Seitenwagendremse (5/9) trennen.
Hintere und vordere Anschlagstrecke (5/6 und 5/2) lösen.
Wolfschne am hinteren Seitenwagengurt abhaken.

Seitenwagenschuß Oberwurmfeder (5/10) lösen.
Stange Zylinderanschluß (5/5) lösen.

Strab nach der Seite verschieben.

Anschließen in umgekehrter Reihenfolge.

Bremse auf kurzer Fahrschne prüfen. Hinterrad bremsen früher als das
Seitenwagengrad.

Zieht die Bremse nicht, dann Bremsleitung entlüften.

Berlin, den 27. 6. 41

Obertouren des Seeres

Seereschiffenamt

Stützgruppe für Entwurf und Prüfung.

Zur Studie

Seereschiffen.

Bild 1

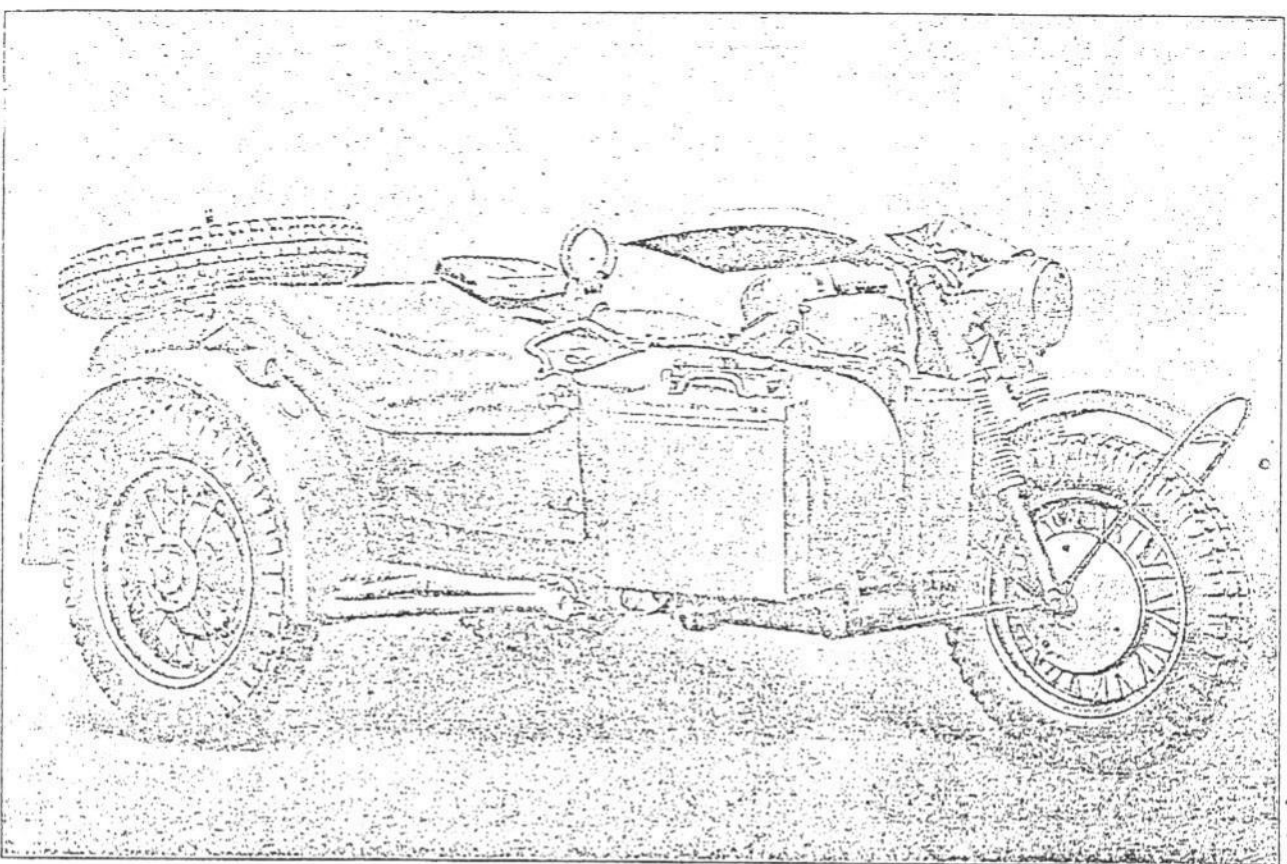


Bild 1. Gesamtansicht

Bild 2 und 3

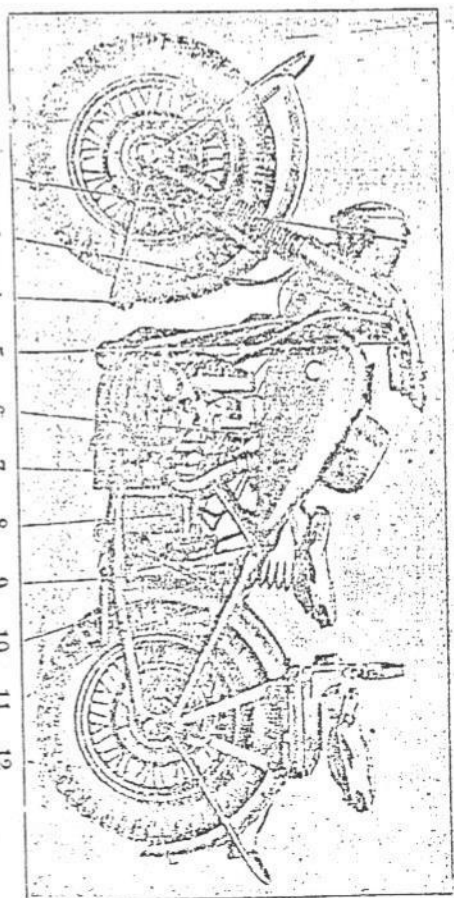


Bild 2. Rad, linke Seite

- 1 Vordere Scheinleuchte
- 2 Lichtschalter
- 3 Zündschalter
- 4 Vordere Stoppbremse
- 5 Kupplungshebel
- 6 Kraftstoffmischungshebel
- 7 Fußschiene
- 8 Kammhalter
- 9 Schutzblech
- 10 Hintere Stoppbremse
- 11 Hintere Stoppbremse
- 12 Hintere Scheinleuchte

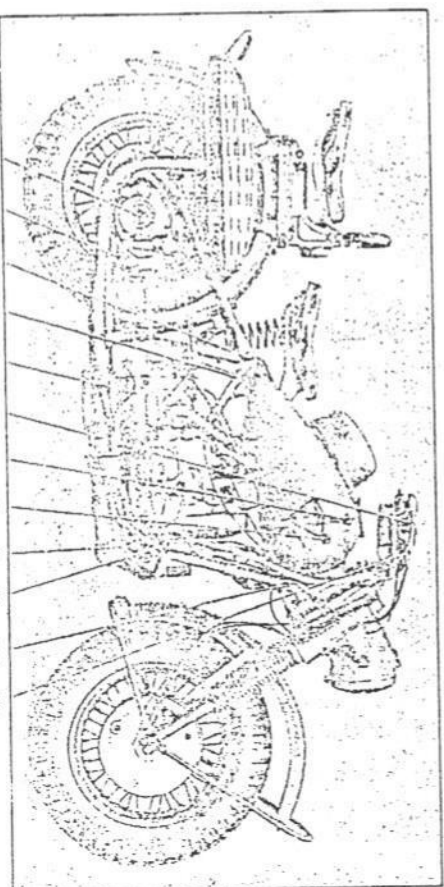


Bild 3. Rad, rechte Seite

- 1 Seitenwagenanschluss nach -antrieb
- 2 Seitenwagenanschluss für Seitenwagen
- 3 Seitenwagenanschluss (hinten)
- 4 Schalthebel für Vinsgleichschaltung
- 5 Fußschiene
- 6 Bremshebel
- 7 Zündschalter
- 8 Seitenwagenanschluss am Motor
- 9 Seitenwagenanschluss (hinten)
- 10 Seitenwagenanschluss (vorne)
- 11 Seitenwagenanschluss (vorne)
- 12 Seitenwagenanschluss



Bild 4. Seitenwagen, rechte Seite

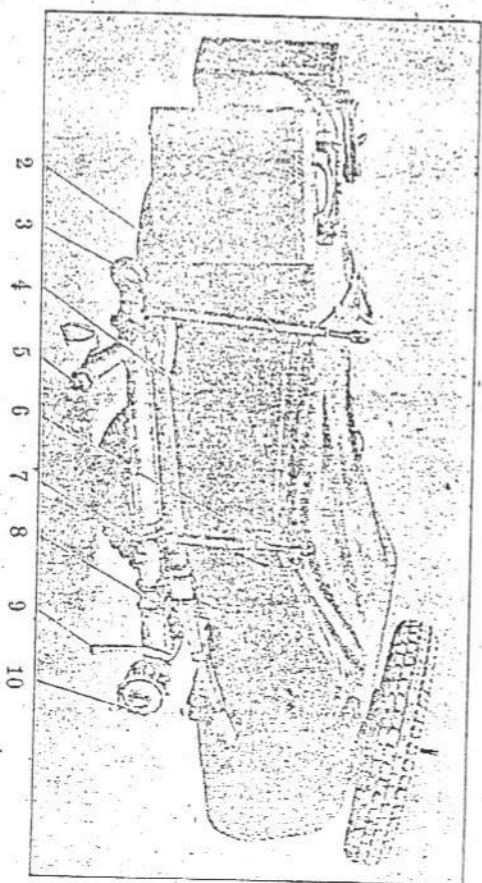


Bild 5. Seitenwagen, linke Seite

- 1 Schalltrichter der Seitenwagen-
belüftung
- 2 hintere Aufhängeweiche
- 3 vordere Aufhängeweiche
- 4 Seitenstütze
- 5 Kugel-Lagerung
- 6 hintere Aufhängeweiche
- 7 Motor für Seitenwagenbelüftung
- 8 hintere Schalltrichter-
aufhängeweiche
- 9 hintere Schalltrichter-
aufhängeweiche
- 10 Hauptantriebs-Überwurfsmechanismus

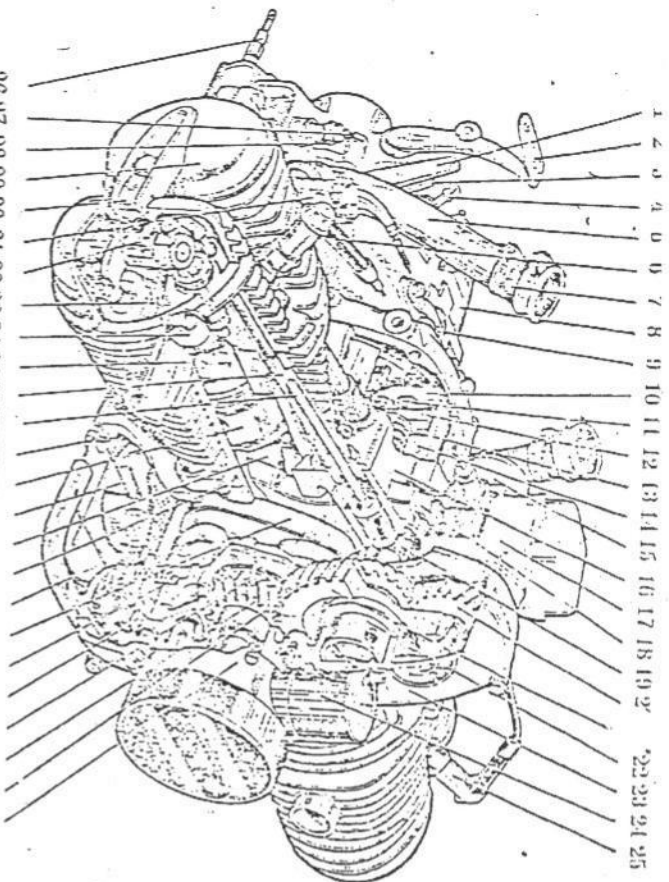
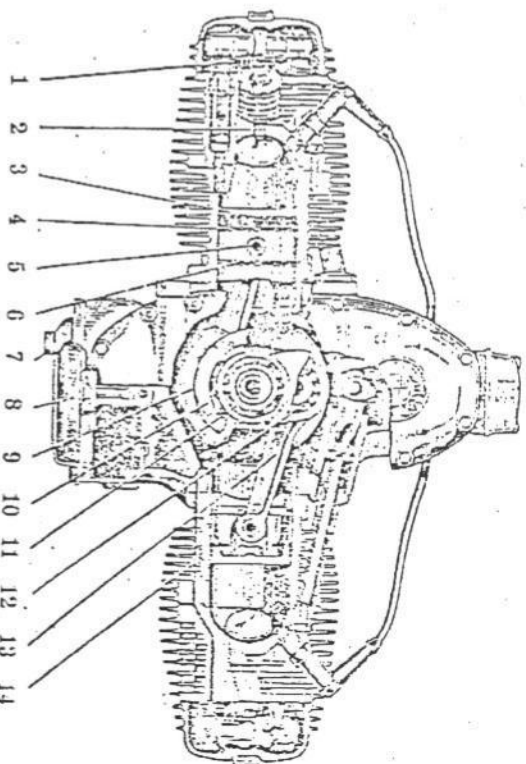
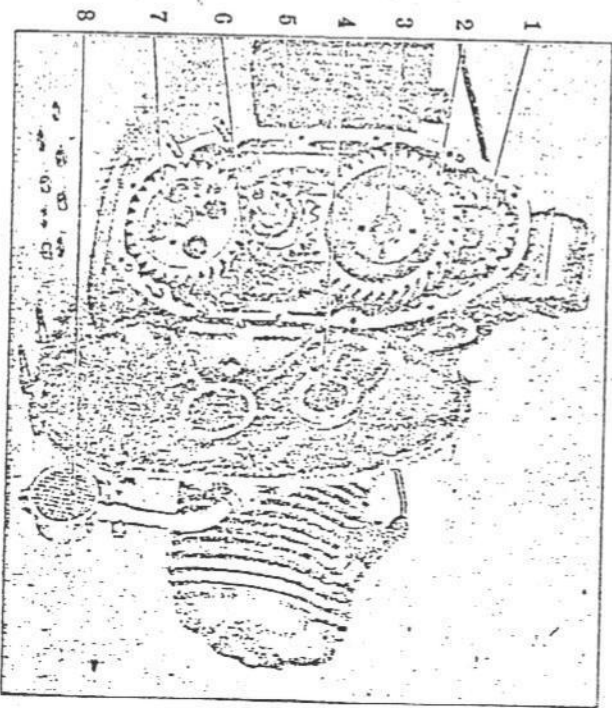


Bild 6. Motor, Gesamtansicht

- | | | | |
|----|-------------------------------|----|------------------------------------|
| 1 | Gesamtschalgeber | 26 | Wasspinn für Stremmspinnstetlung |
| 2 | Schalgeber für Ringelgetriebe | 27 | Entlastung für Stremmspinnstetlung |
| 3 | Getriebschalgeber | 28 | Getriebspinnstetlung |
| 4 | Ringelgetriebe | 29 | Wasspinnstetlung |
| 5 | Getriebspinnstetlung | 30 | Wasspinnstetlung |
| 6 | Getriebspinnstetlung | 31 | Wasspinnstetlung |
| 7 | Getriebspinnstetlung | 32 | Wasspinnstetlung |
| 8 | Getriebspinnstetlung | 33 | Wasspinnstetlung |
| 9 | Getriebspinnstetlung | 34 | Wasspinnstetlung |
| 10 | Getriebspinnstetlung | 35 | Wasspinnstetlung |
| 11 | Getriebspinnstetlung | 36 | Wasspinnstetlung |
| 12 | Getriebspinnstetlung | 37 | Wasspinnstetlung |
| 13 | Getriebspinnstetlung | 38 | Wasspinnstetlung |
| 14 | Getriebspinnstetlung | 39 | Wasspinnstetlung |
| 15 | Getriebspinnstetlung | 40 | Wasspinnstetlung |
| 16 | Getriebspinnstetlung | 41 | Wasspinnstetlung |
| 17 | Getriebspinnstetlung | 42 | Wasspinnstetlung |
| 18 | Getriebspinnstetlung | 43 | Wasspinnstetlung |
| 19 | Getriebspinnstetlung | 44 | Wasspinnstetlung |
| 20 | Getriebspinnstetlung | 45 | Wasspinnstetlung |
| 21 | Getriebspinnstetlung | 46 | Wasspinnstetlung |
| 22 | Getriebspinnstetlung | 47 | Wasspinnstetlung |
| 23 | Getriebspinnstetlung | 48 | Wasspinnstetlung |
| 24 | Getriebspinnstetlung | 49 | Wasspinnstetlung |
| 25 | Getriebspinnstetlung | 50 | Wasspinnstetlung |



- Bild 7
Motor, Querschnitt
1. Stator
 2. Rotor
 3. Statorwicklung
 4. Rotorwicklung
 5. Statorwicklung
 6. Rotorwicklung
 7. Statorwicklung
 8. Rotorwicklung
 9. Statorwicklung
 10. Rotorwicklung
 11. Statorwicklung
 12. Rotorwicklung
 13. Statorwicklung
 14. Rotorwicklung



- Bild 8. Statoransichten
1. Statorwicklung
 2. Rotorwicklung
 3. Statorwicklung
 4. Rotorwicklung
 5. Statorwicklung
 6. Rotorwicklung
 7. Statorwicklung
 8. Rotorwicklung

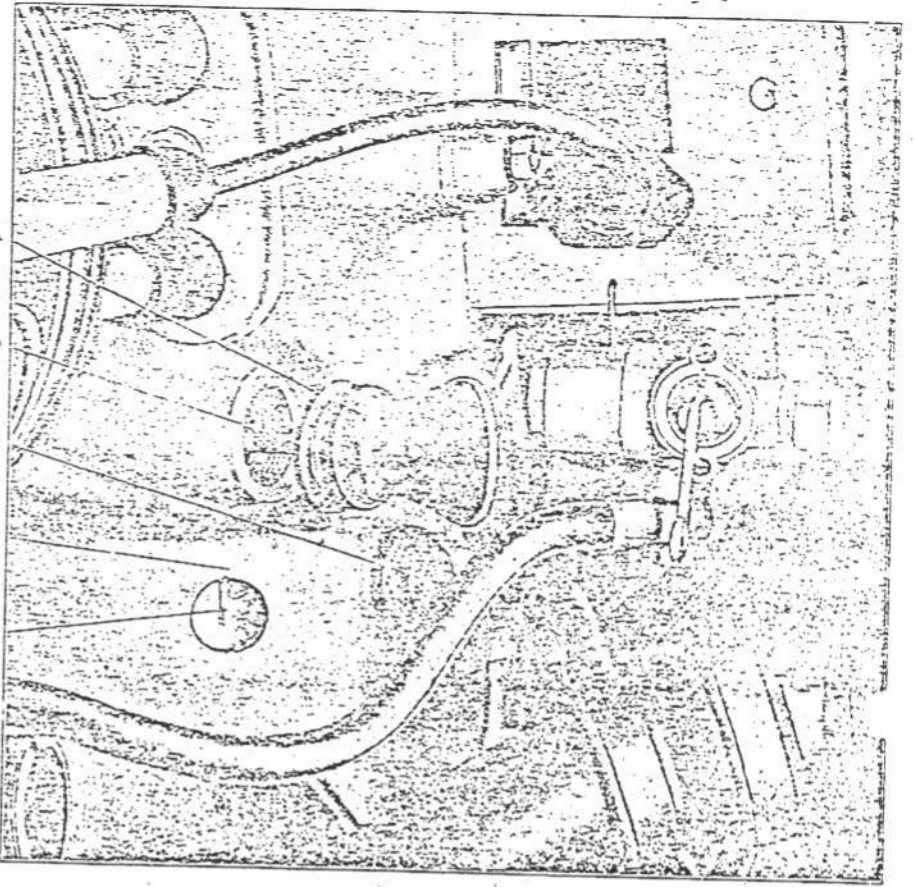


Bild 9. Penisöffnung, Dimeßstab und Schantel für DT

- 1 Dimeßstab
- 2 Dichtung
- 3 Gießschiffchen
- 4 Rette im Photogehäuse
- 5 Karte auf der Schwingungsfeld

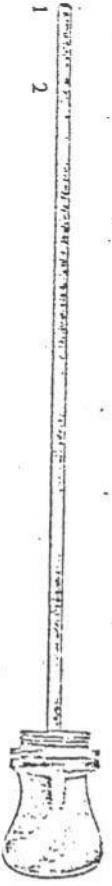


Bild 9a. Dimeßstab

- 1 Karte für niedrigsten Dimeßstab
- 2 Karte für höchsten Dimeßstab

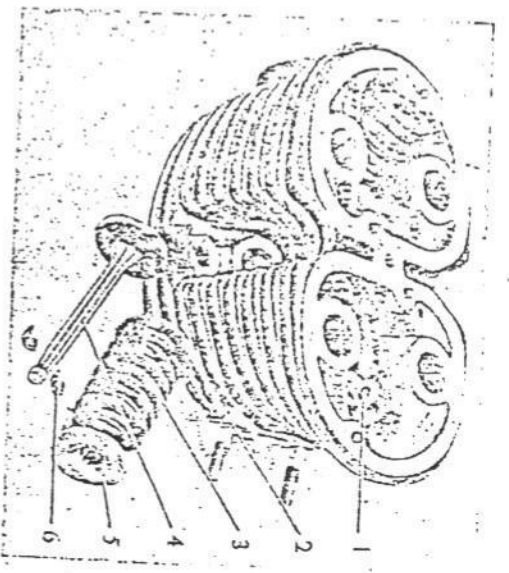


Bild 10. Aufbau der Vagina

- 1 Vaginaführung
- 2 Unterer Federhalter
- 3 Vaginaführung
- 4 Vaginaführung
- 5 Oberer Federhalter
- 6 Stützgeheiß



Bild 11. Einsetzen des Vaginaführers

(Karte auf der Schwingungsfeld auf E2 stellen, Bild 9)

- 1 Vaginaführung für Vaginaführung (9 mm @ 20)
- 2 Vaginaführung (0,25 mm)
- 3 Vaginaführung für Vaginaführung (11 mm @ 20)

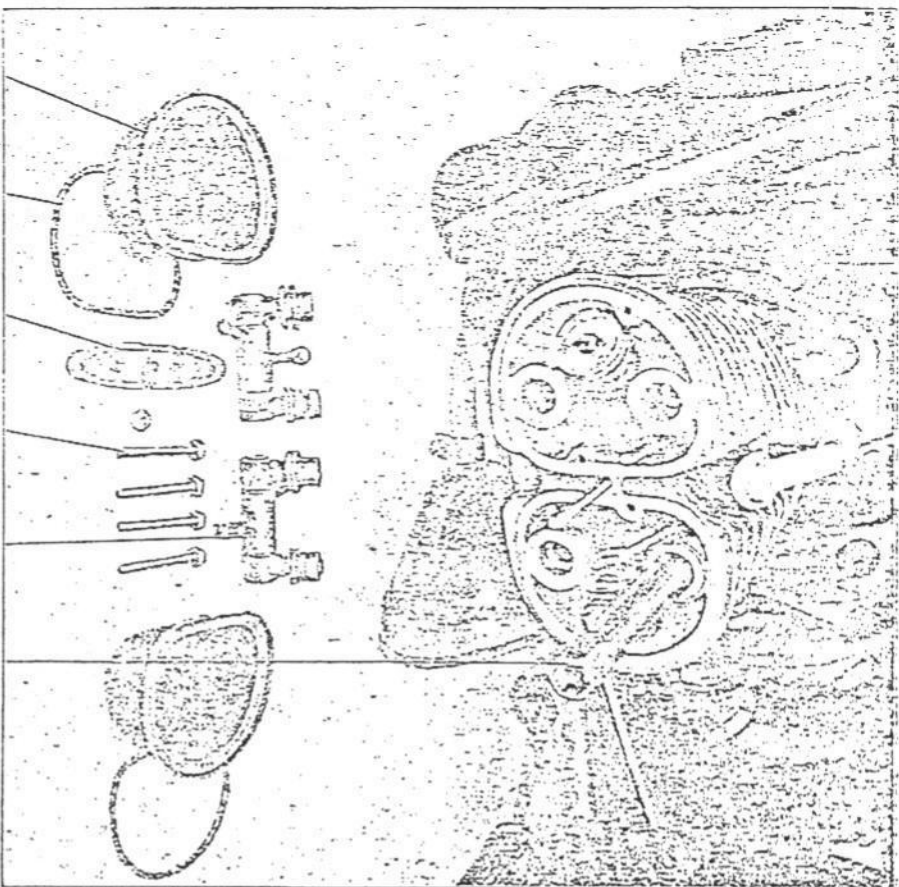


Bild 12. Monochrom eines Zylindertopfes

- 1 Gofinbertopfspanne
- 2 Fiedlung
- 3 Kollapranze
- 4 Schraube zur Klapphebelverbindung
- 5 Klapphebelverbindung
- 6 Kollapstischel

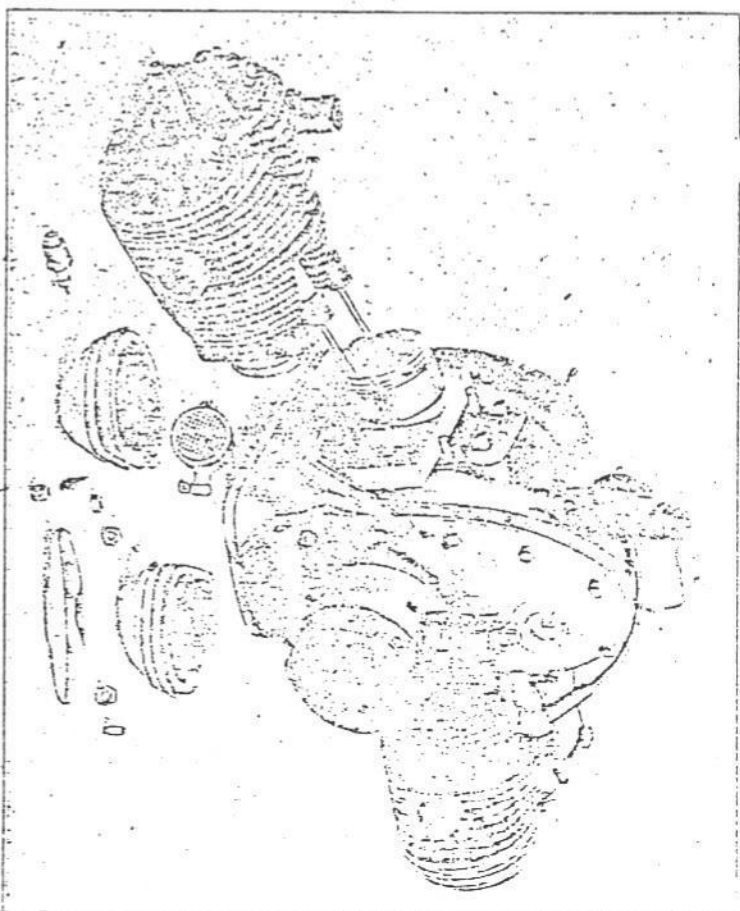
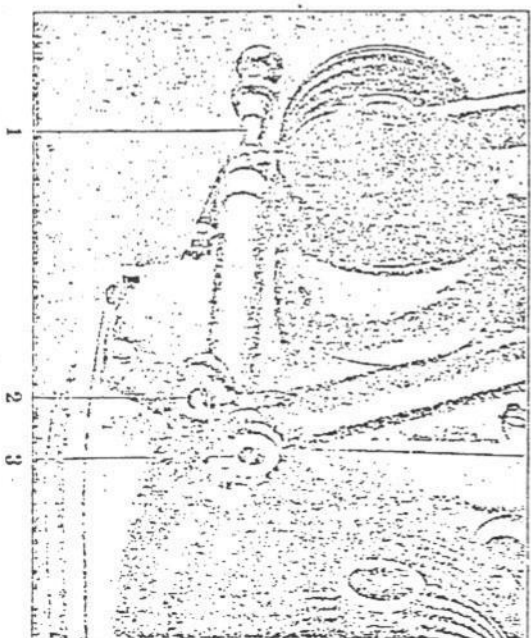


Bild 13. Querschnitt eines Zylinders



23115 1-1

- Einbau
des vorderen
Motorbolzens

Bild 15, 16 und 17 sind zu nachfolgendem Bild zusammengefasst:

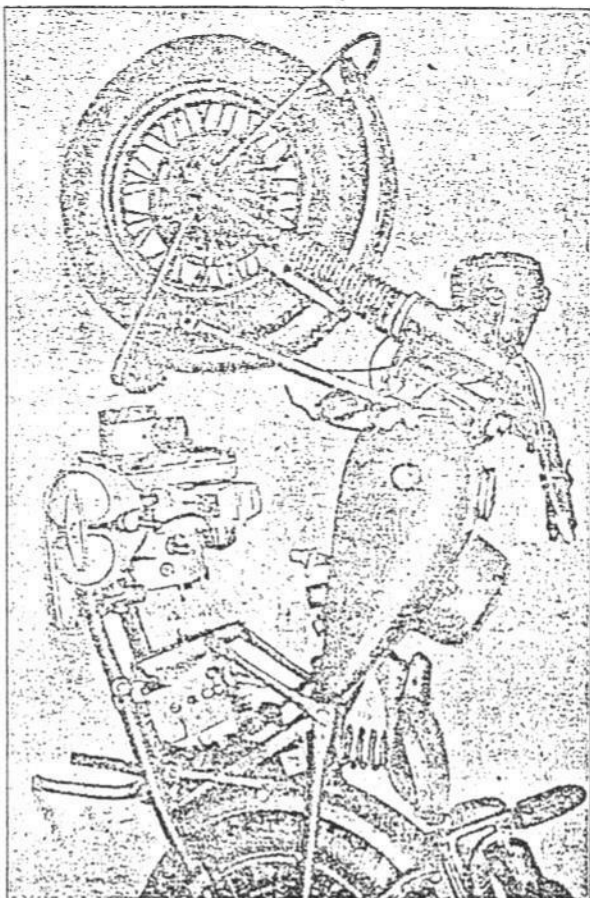


Bild 17. Aufbau des Motors

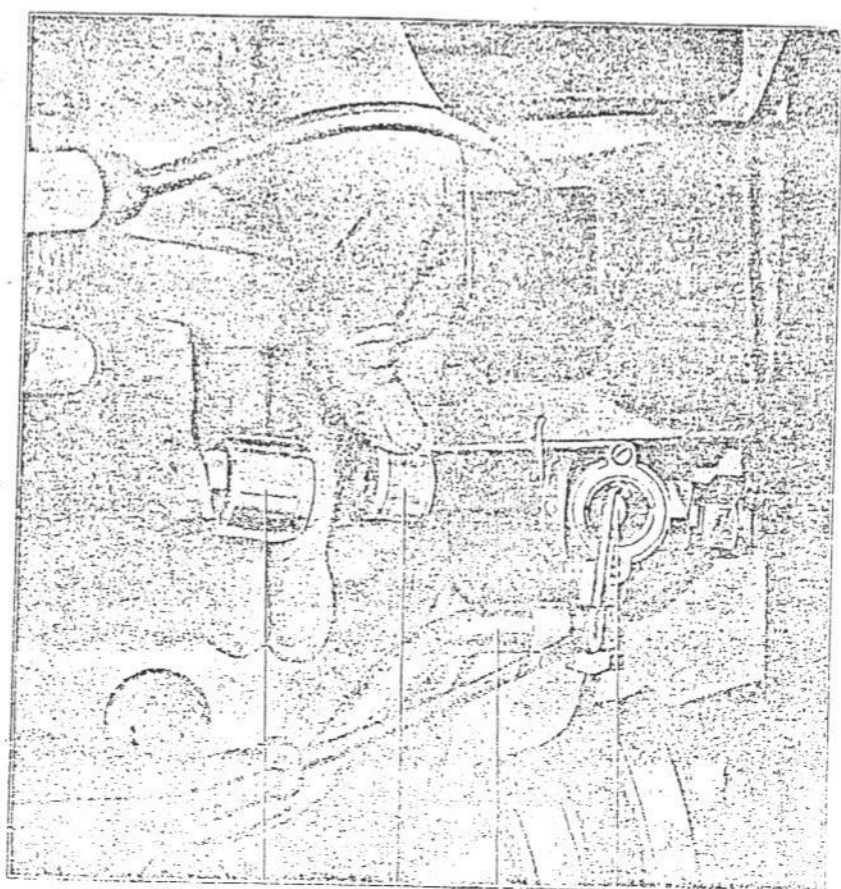
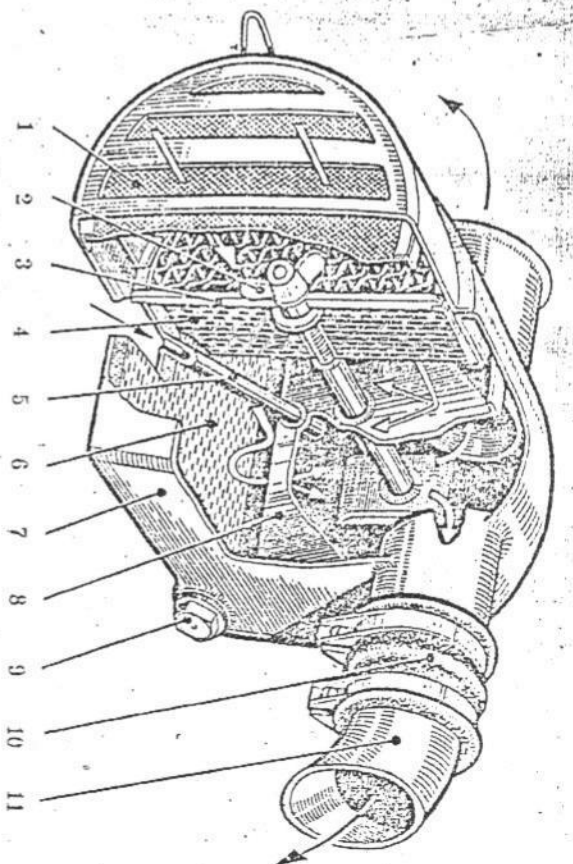


Bild 18. Strukturformel des Motors

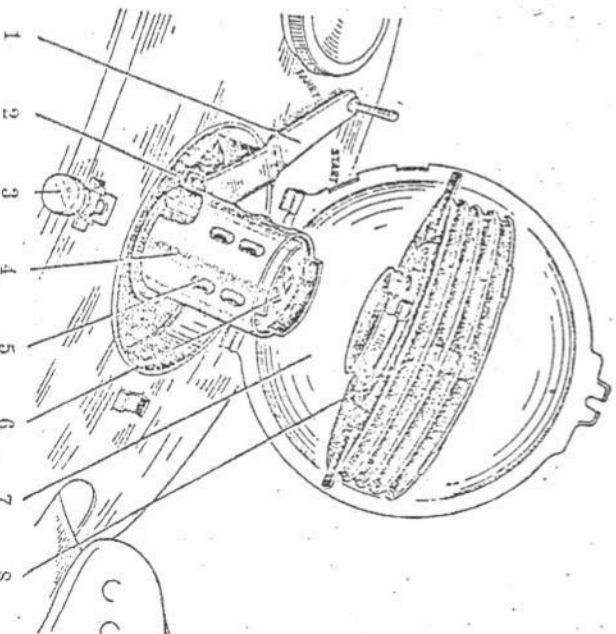
- 1 Strukturformel des Motors
- 2 Strukturformel des Motors
- 3 Gleich
- 4 Gleich (Hochdruckpumpe)

Bild 19 und 19a



- 1 Vorfilter
2 Befestigungsmutter
3 Saugrohr
4 Filtereinlass
5 Entlüfterrohr für Abseilgetriebe
6 Dampf
7 Füllgehäuse
8 Kettblech
9 Labial- und Reinigungschraube
10 Gummimuffe mit Schlauchschellen
11 Saugrohr

Bild 19. Abseilfilter



- 1 Sebel für Dreh-
schieber
2 Füllrinne
3 Handelschraube
4 Drehschieber
5 Gummifugen
6 Filterventil
7 Saube
8 Gießblech

Bild 19a
Luftfilter im
Abseilfilter

Bild 19a

Bild 20

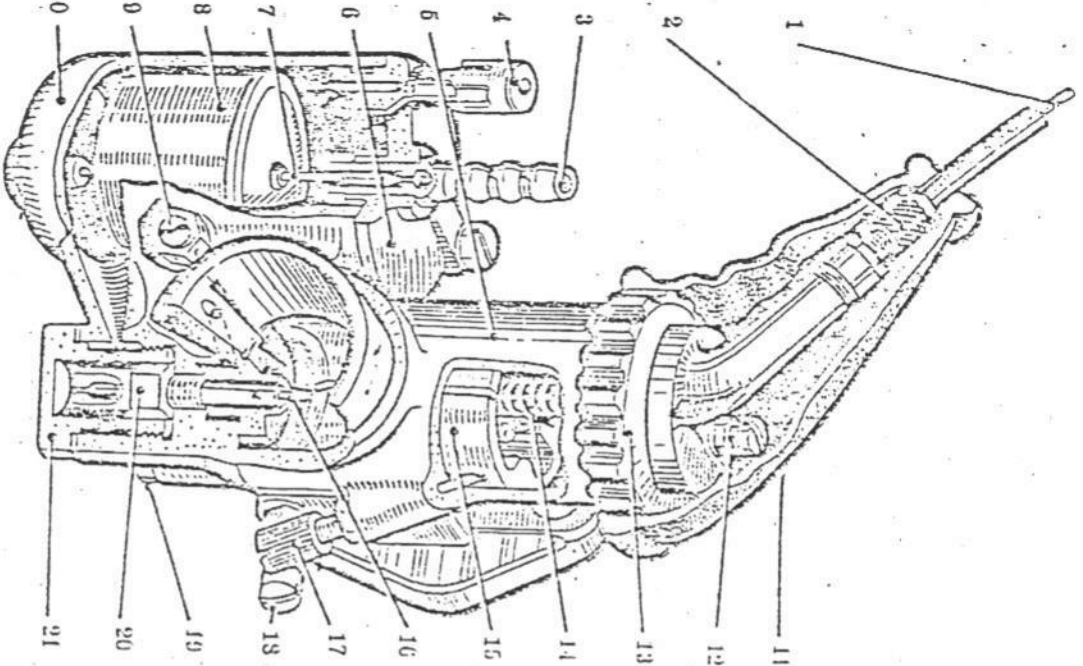


Bild 20. Mergeler

- 1 Gelling
- 2 Gellingstoffspranze
- 3 Acetstoffspranz
- 4 Trichter
- 5 Gaschiebergehäuse
- 6 Schwimmergehäuse
- 7 Schwimmerabteil
- 8 Schwimmer
- 9 Rectantstift-Schneidpranze
- 10 Schneidpranze
- 11 Schneidpranze

- 12 Droffstift
- 13 Deckboerspranze
- 14 Gaschieberfeder
- 15 Gaschieber
- 16 Düsenabteil
- 17 Schieberführungspranze
- 18 Koffstiftpranze
- 19 Ventilstift
- 20 Zampfpranze mit Stabstift
- 21 Dampfboerspranze

Bild 21

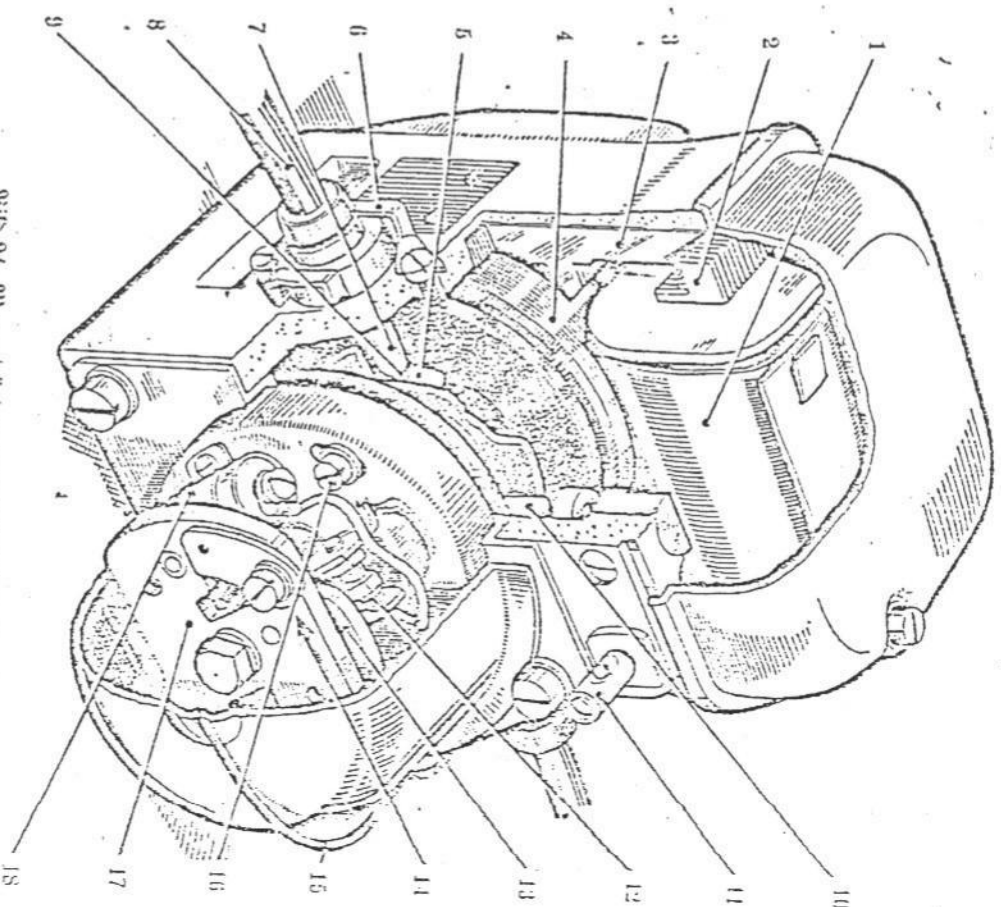


Bild 21. Magnetständer und Zeitständerregler

- 1 Spule (eisenlos)
- 2 Spulenstern
- 3 Polstift
- 4 Untermagnet
- 5 Schleifring
- 6 Spannhülse
- 7 Stromabnehmer
- 8 Zündstift
- 9 Koffe
- 10 Stromzuführung zum Schleifring
- 11 Durchschaltstern

- 12 Unterbrecherstift
- 13 Stützgewicht
- 14 Einschiebestift (steht auf einstellendem Zündstift und gibt den Drehpunkt des Magnetzünders an)
- 15 Zündstift der Zündstiftpranze
- 16 Zündstift der Zündstiftpranze
- 17 Zündstift der Zündstiftpranze
- 18 Zündstift der Zündstiftpranze

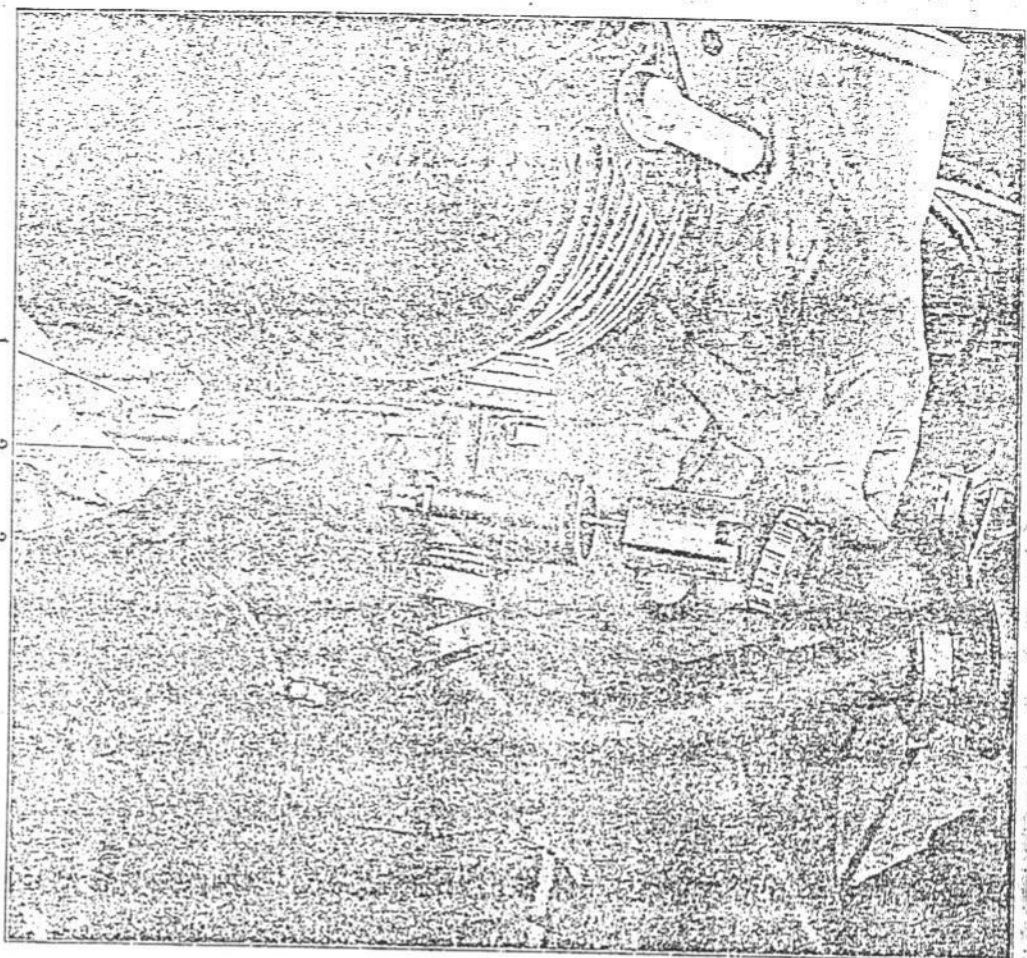


Bild 21. Kleinigen des Bergafers

- 1 Reetlaufhilfe
- 2 Gleichlaufel
- 3 Saugpumpe

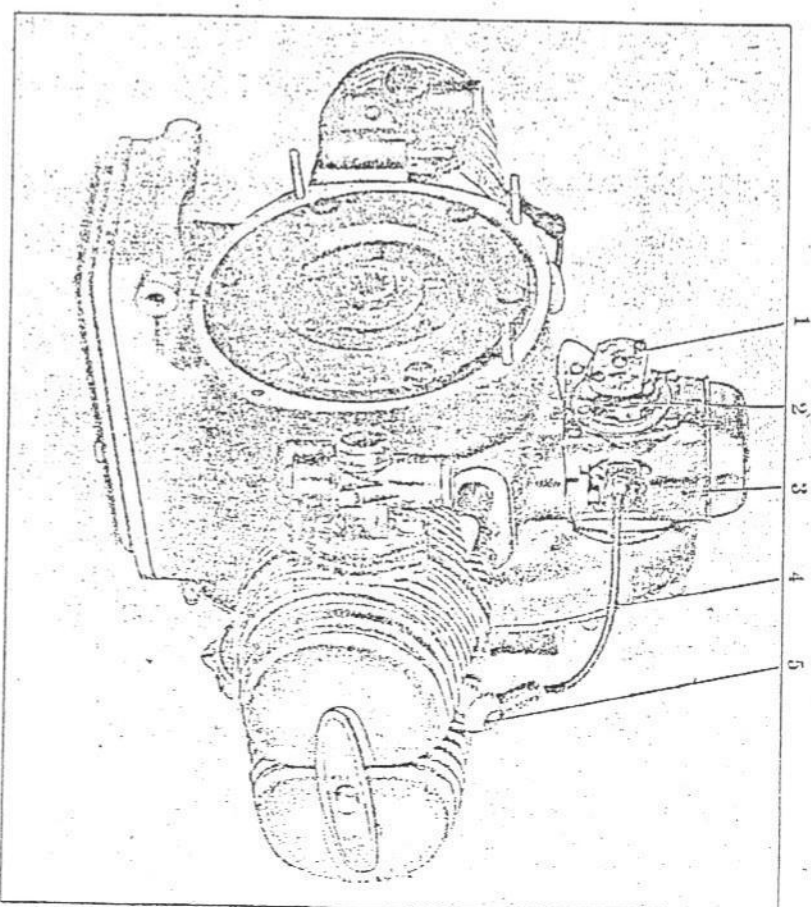
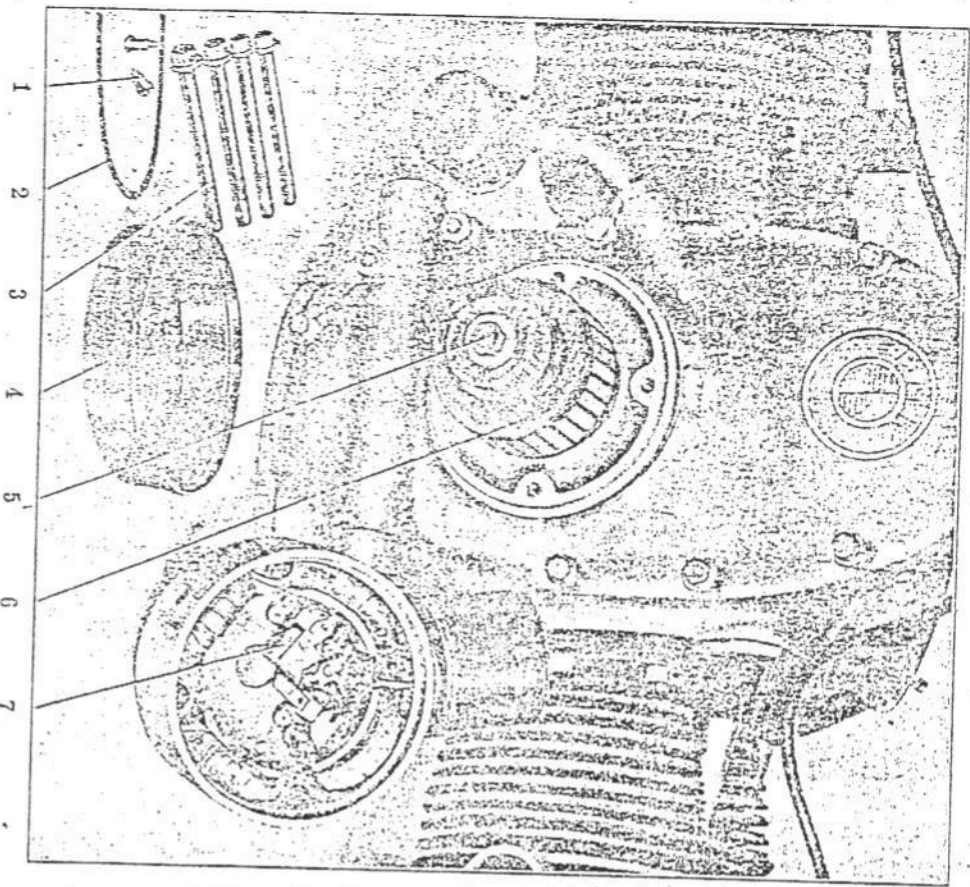


Bild 22. Elektrische Ausrüstung des Motors

- 1 Zündzeitpunktregler
- 2 Unterbrecher
- 3 Magnetschwächer
- 4 Zündstift
- 5 Kurbeltrieb und Zündkerze

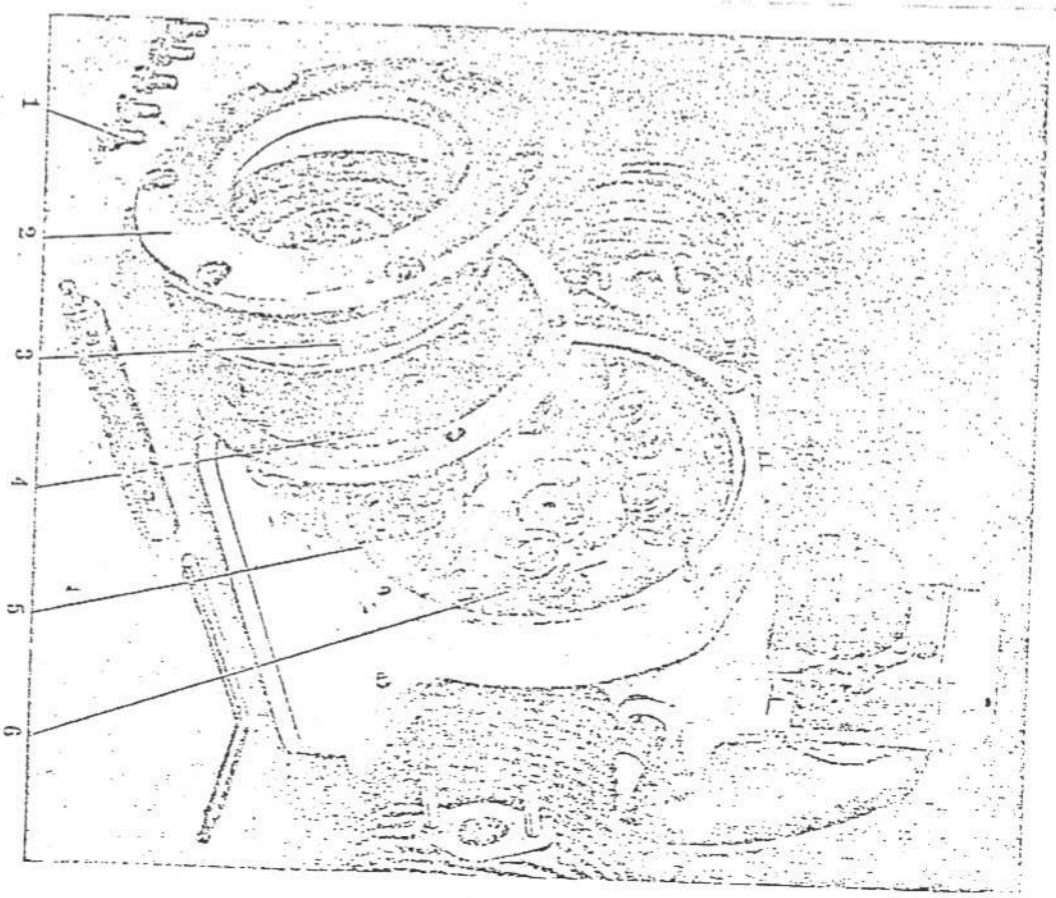
24b 23



- 1 Deckelbefestigungsschraube
- 2 Dichtung
- 3 Befestigungsschrauben
- 4 Getriebegehäuse
- 5 Mutterbefestigungsschraube
- 6 Mutter
- 7 Schmierbohle

Bild 23. Dichtungsfuge

24b 25



- 1 Befestigungsschrauben
- 2 Gehäuse
- 3 Kupplungsgehäuse
- 4 Kupplungsbrücke
- 5 Kupplungsbrücke
- 6 Schwungrad

Bild 25. Kupplung

NACH DEM ACHSANTRIEB

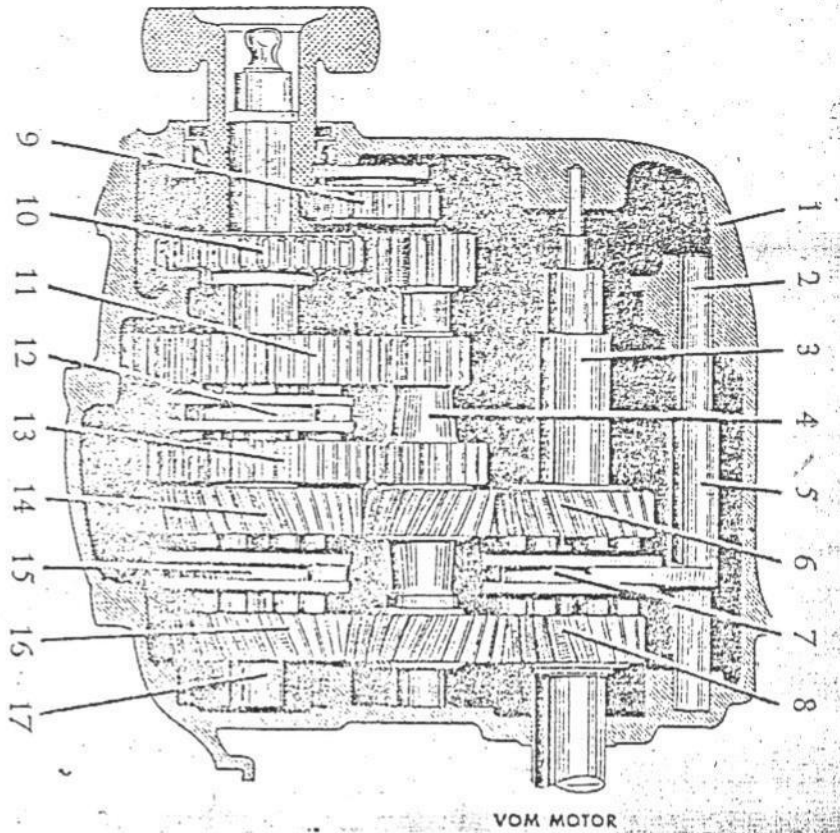


Bild 26. Wechselgetriebe (Getriebeplan)

- 1 Gehäuse
- 2 Führungsachse
- 3 Nutenwelle
- 4 Schafteingabel
- 5 Nutenwelle
- 6 Nutenstirn für die Nutenstirn
- 7 Schafteingabel
- 8 Nutenstirn für die Nutenstirn
- 9 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 10 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 11 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 12 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 13 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 14 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 15 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 16 Nutenstirn für den Nutenstirn
- 17 Nutenstirn für den Nutenstirn

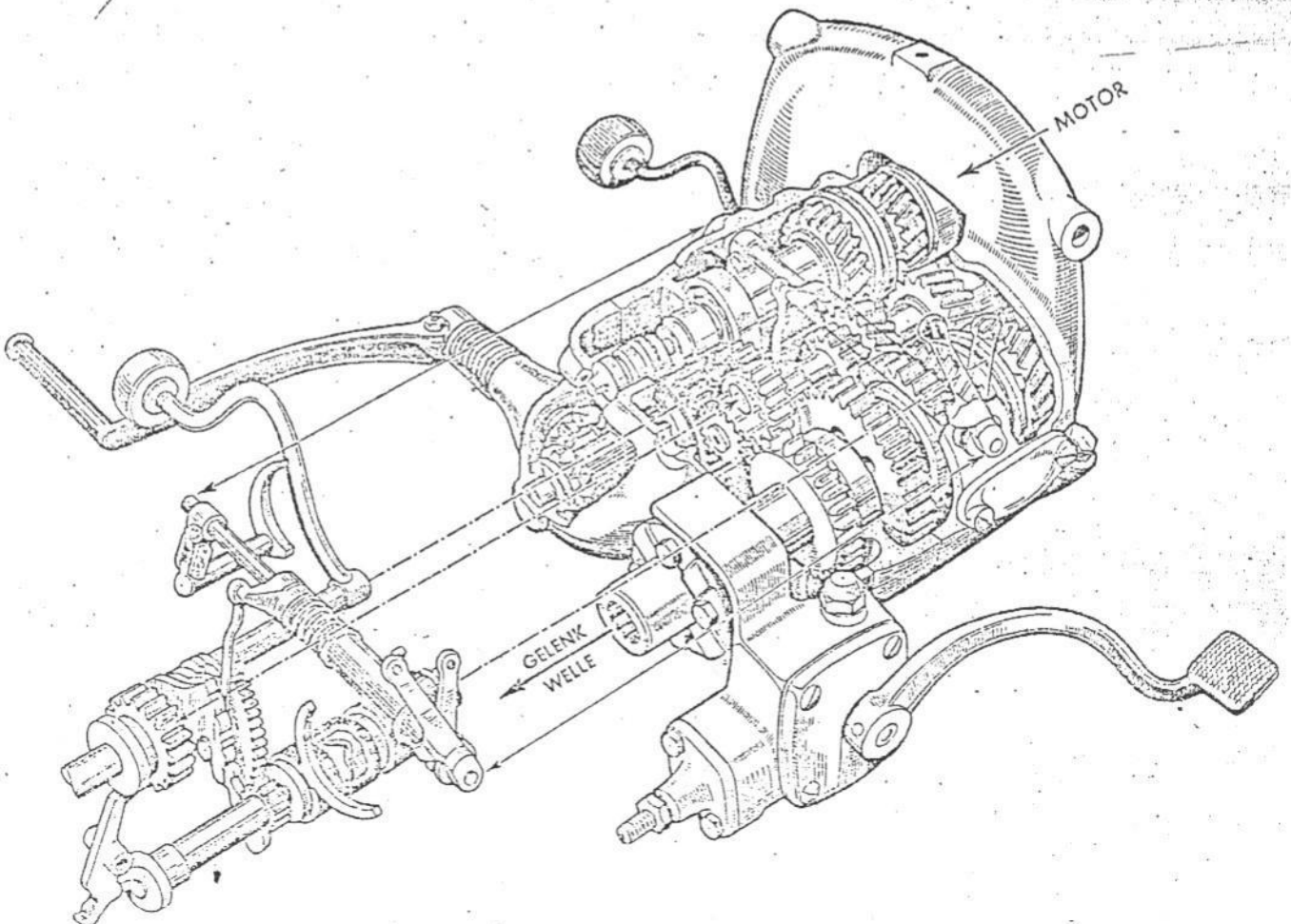


Bild 27. Wechselgetriebe (Getriebschema)

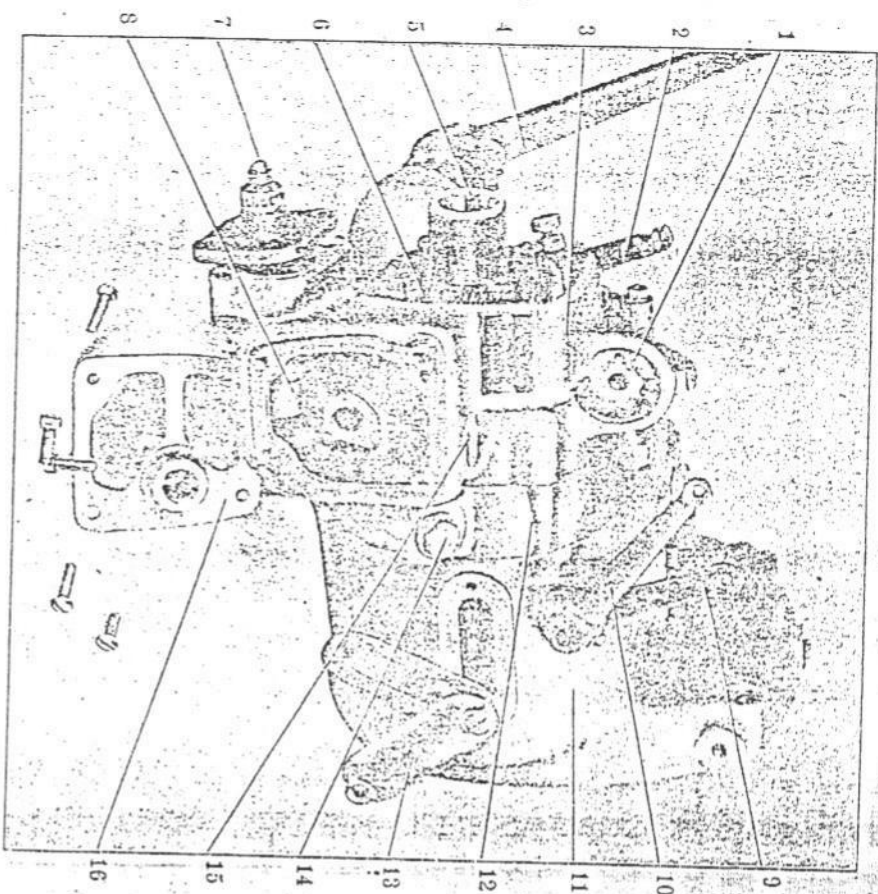


Bild 28. Wechselgetriebe und Bremsflüssigkeitsbehälter

- | | | | |
|---|---------------------------------------|----|--------------------------------------|
| 1 | Engelstelle für Ausgleichgetriebsperr | 9 | Zwischenhebel für Wechselgetriebe |
| 2 | Anpflungshebel am Getriebe | 10 | Zwischenhebel für Wellenbewegung |
| 3 | Getriebedeckel | 11 | Getriebegehäuse |
| 4 | Steuerscheitel | 12 | Zwischengehäuse |
| 5 | Steinbohle | 13 | Schraubendeckel |
| 6 | Gewinnflüssigkeit | 14 | Einschließung für Bremsflüssigkeit |
| 7 | Flüssigkeitleitung | 15 | Einflüßer herabgeschraubt |
| 8 | Pompe-Bremszylinder | 16 | Deckel für Bremsflüssigkeitsbehälter |

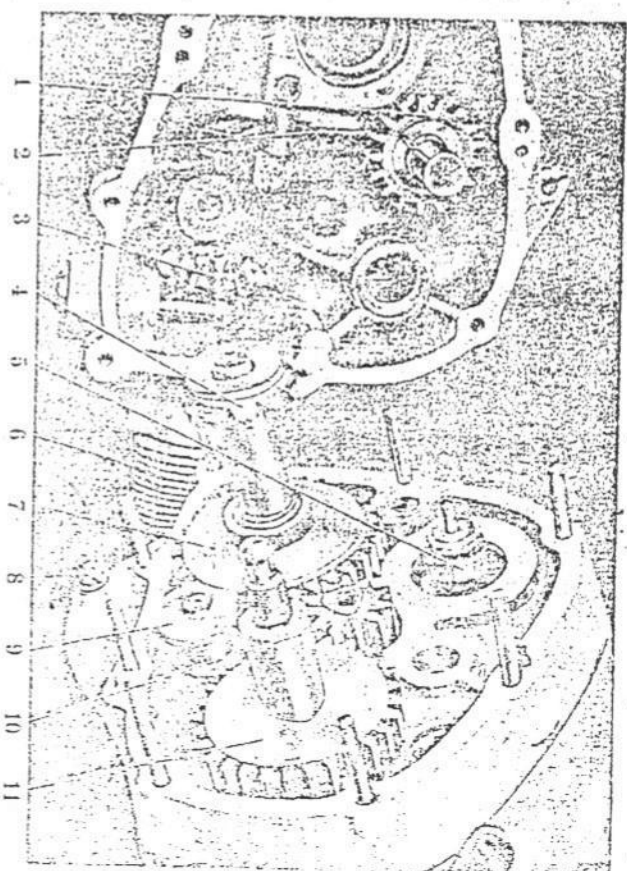


Bild 29. Wechselgetriebedeckel

- | | |
|----|--|
| 1 | Zwischenrad für Rückwärtsengang |
| 2 | Scheitel für Zwischenrad zum Rückwärtsengang |
| 3 | Regelrad auf Steuerscheitel |
| 4 | Regelrad für den Steuerscheitel |
| 5 | Anpflungsbrüchler |
| 6 | Steuerscheitel für Steuerscheitel |
| 7 | Steuerscheitel |
| 8 | Steuerscheitel für Zwischengehäuse |
| 9 | Zwischengehäuse für Rückwärtsengang |
| 10 | Kleines Einflüßer für den Rückwärtsengang |
| 11 | Großes Einflüßer für den Rückwärtsengang |

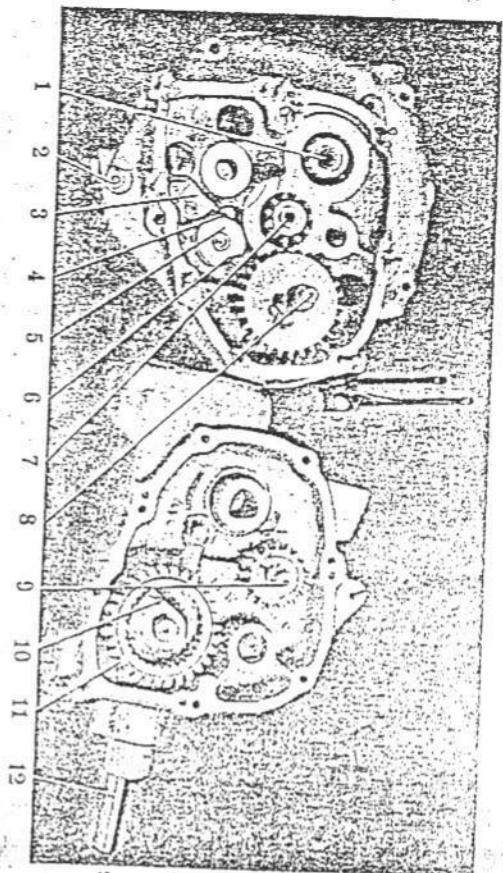


Bild 30. Wechselfgetriebegehäuse und Zwischengehäuse

- 1 Nutenwelle
- 2 Befestigungsschraube für Zwischengehäuse
- 3 Innenverzahnung
- 4 Gangschaltkegel
- 5 Schallknoten für Stützwartgang
- 6 Nutenwelle für Stützwartgang
- 7 Nutenwelle
- 8 Gangschaltkegel
- 9 Schallknoten für Stützwartgang
- 10 Nutenwelle für Stützwartgang
- 11 Innenverzahnung
- 12 Nutenwelle

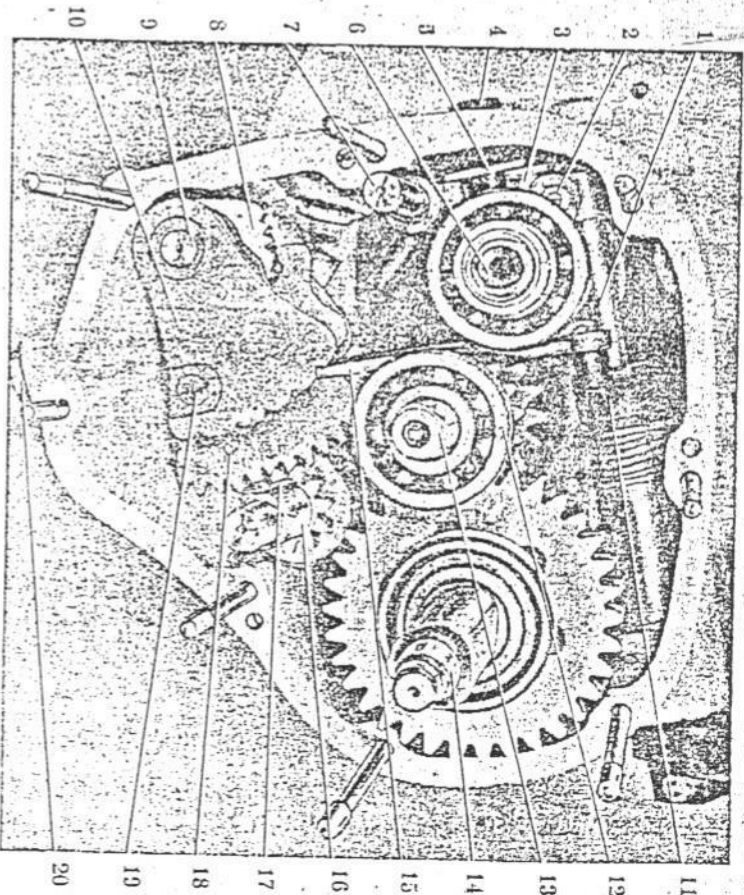


Bild 31. Wechselfgetriebegehäuse ohne Deckel

- 1 Nutenwelle
- 2 Befestigungsschraube für Zwischengehäuse
- 3 Innenverzahnung
- 4 Gangschaltkegel
- 5 Schallknoten für Stützwartgang
- 6 Nutenwelle für Stützwartgang
- 7 Nutenwelle
- 8 Gangschaltkegel
- 9 Schallknoten für Stützwartgang
- 10 Nutenwelle für Stützwartgang
- 11 Innenverzahnung
- 12 Nutenwelle
- 13 Gangschaltkegel
- 14 Schallknoten für Stützwartgang
- 15 Nutenwelle für Stützwartgang
- 16 Innenverzahnung
- 17 Nutenwelle
- 18 Gangschaltkegel
- 19 Schallknoten für Stützwartgang
- 20 Nutenwelle für Stützwartgang

Bild 31a und 31b

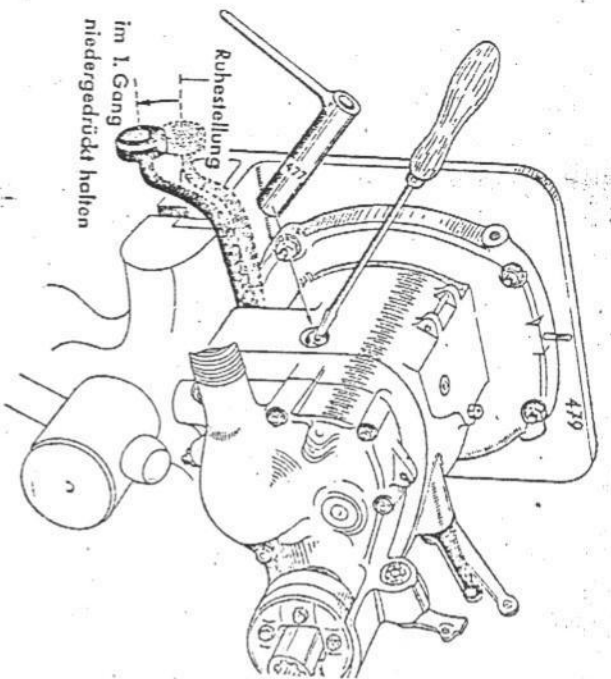


Bild 31a. Einfstellen der Fußstellung (oberer Einstellang)

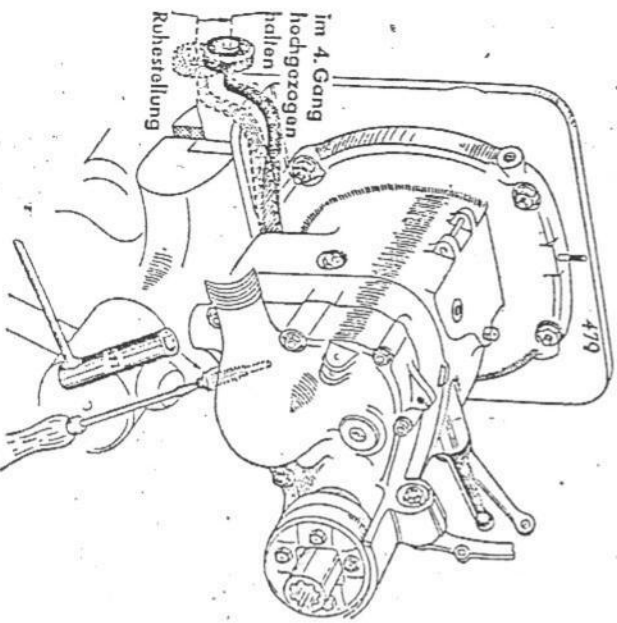


Bild 31b. Einfstellen der Fußstellung (unterer Einstellang)

Bild 32

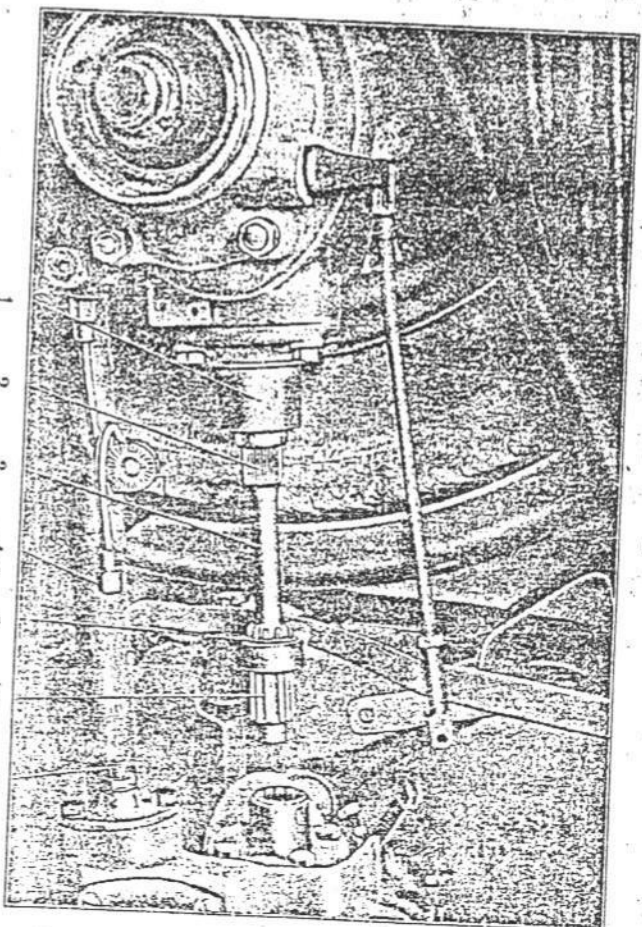


Bild 32. Gelenkwelle

1. Mittelnmergloide
2. Nierboergerung
3. Gelenkwelle
4. Einstellmutter der Bremsflüssigkeitsleitung
5. Sicherungsring
6. Reibabfuhrung
7. Einstellmutter für Bremsflüssigkeitsleitung

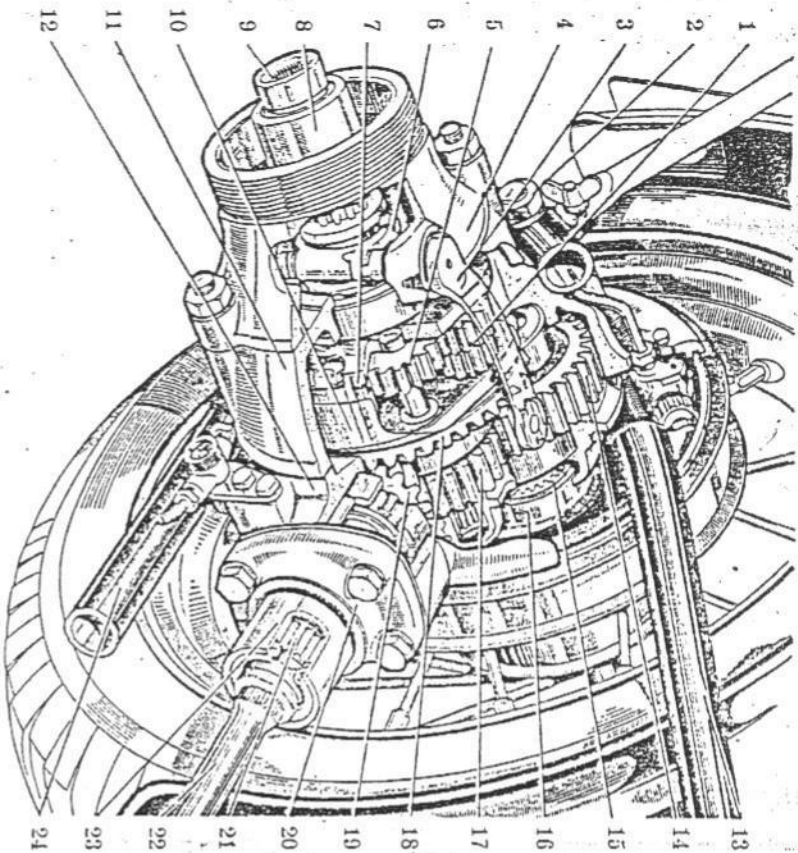


Bild 33. Seitenantrieb mit Gleitgetriebe

- | | | | |
|----|------------------------|----|-------------|
| 1 | Gleitflüchtrab | 13 | Flachmutter |
| 2 | Wefelungsflraube | 14 | Flüchtrab |
| 3 | Sperrhebel | 15 | Flüchtrab |
| 4 | Deckel für Hauptanflüß | 16 | Flabe |
| 5 | Gleitflüchtrab | 17 | Flüchtrab |
| 6 | Schaltgabel für Sperre | 18 | Flüchtrab |
| 7 | Flüchtrab | 19 | Flüchtrab |
| 8 | Flüchtrab | 20 | Flüchtrab |
| 9 | Flüchtrab | 21 | Flüchtrab |
| 10 | Flüchtrab | 22 | Flüchtrab |
| 11 | Flüchtrab | 23 | Flüchtrab |
| 12 | Flüchtrab | 24 | Flüchtrab |

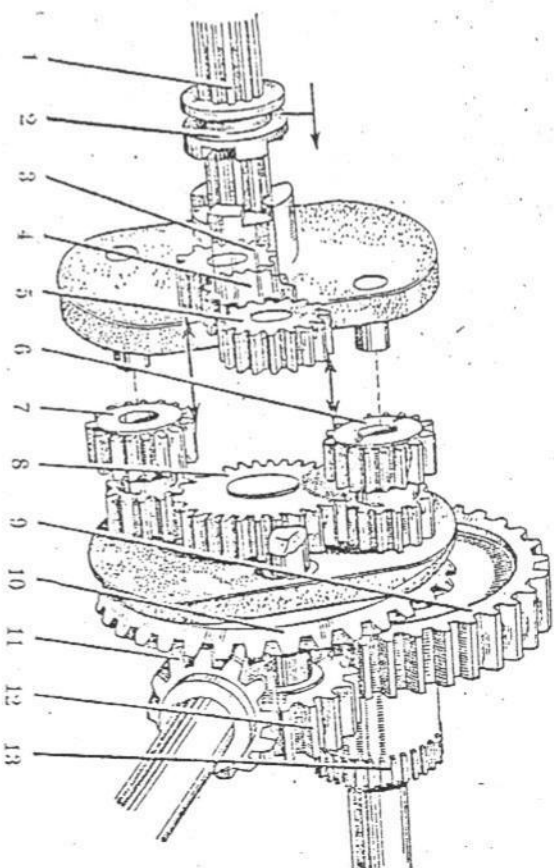


Bild 34. Gleitgetriebe

- | | | | |
|---|-------------------------------|----|-----------|
| 1 | Flüchtrab | 7 | Flüchtrab |
| 2 | Schaltflaue für Gleitgetriebe | 8 | Flüchtrab |
| 3 | Gleitflüchtrab | 9 | Flüchtrab |
| 4 | Flüchtrab | 10 | Flüchtrab |
| 5 | Flüchtrab | 11 | Flüchtrab |
| 6 | Flüchtrab | 12 | Flüchtrab |
| | | 13 | Flüchtrab |

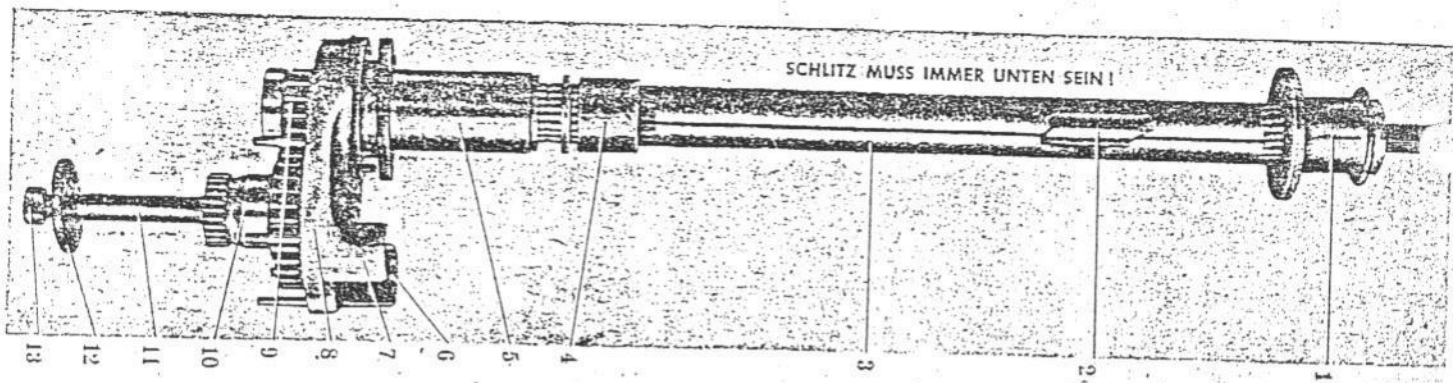


Bild 35. Seitenwagenantrieb

- 1 Kastenbohle
- 2 Federnde Nutenbohle
- 3 Nutenbohle
- 4 Nutenbohle
- 5 Kastenbohle
- 6 Unterer Nutenbohle
- 7 Oberer Nutenbohle
- 8 Schwingangebohle
- 9 Nutenbohle
- 10 Nutenbohle
- 11 Seitenwagenbohle
- 12 Nutenbohle
- 13 Befestigungsmutter

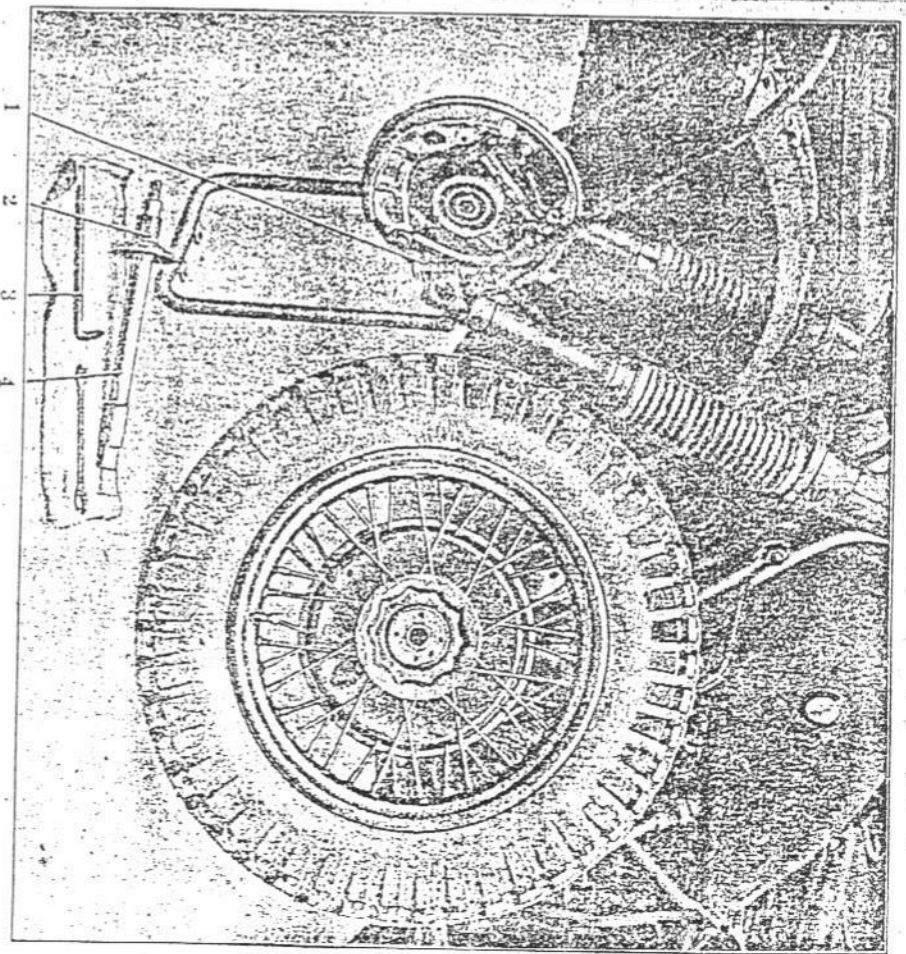


Bild 36. Aufbau des Vorderrades

- 1 Nutenbohle zur Nutenbohle
- 2 Nutenbohle
- 3 Nutenbohle
- 4 Nutenbohle

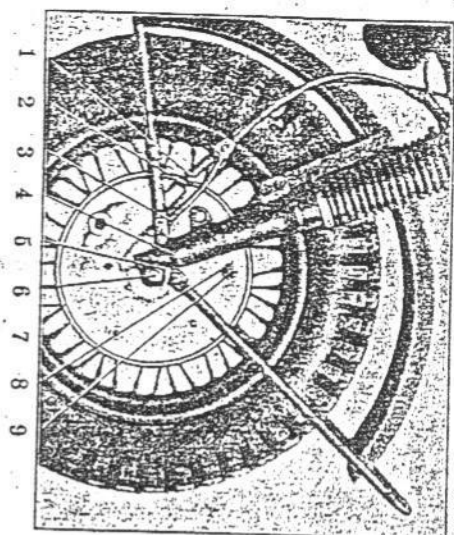


Bild 37
Vorderrad mit Bremse

- 1 Einstellschraube für
Seilzug
- 2 Gegenmutter
- 3 Abgleichschraube
- 4 Abgleichschraube
- 5 Abgleichschraube
- 6 Seilscheibe
- 7 Druckmetallring
- 8 Gegenmutter
- 9 Bleitank zum Ergreifen



Bild 39. Aufbau des Hinterrades

- 1 Seilscheibe
- 2 Nockenring
- 3 Nockenring
- 4 Nockenring

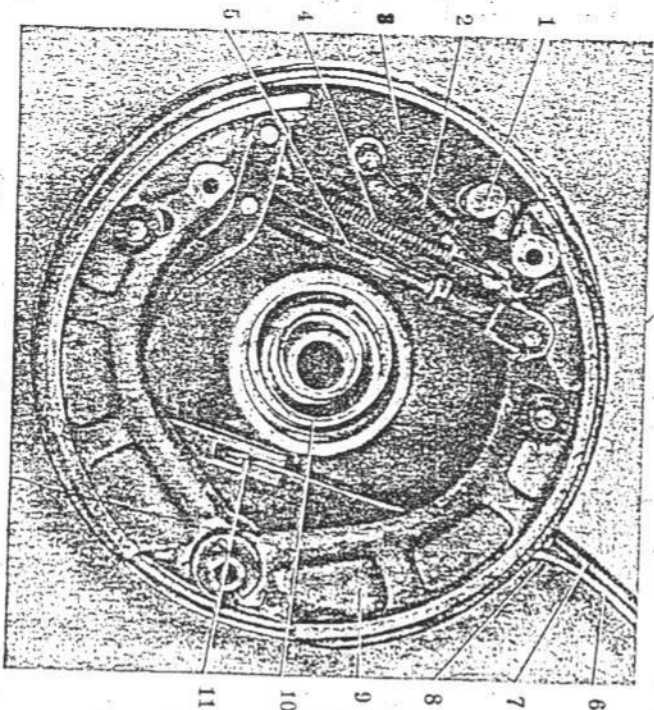
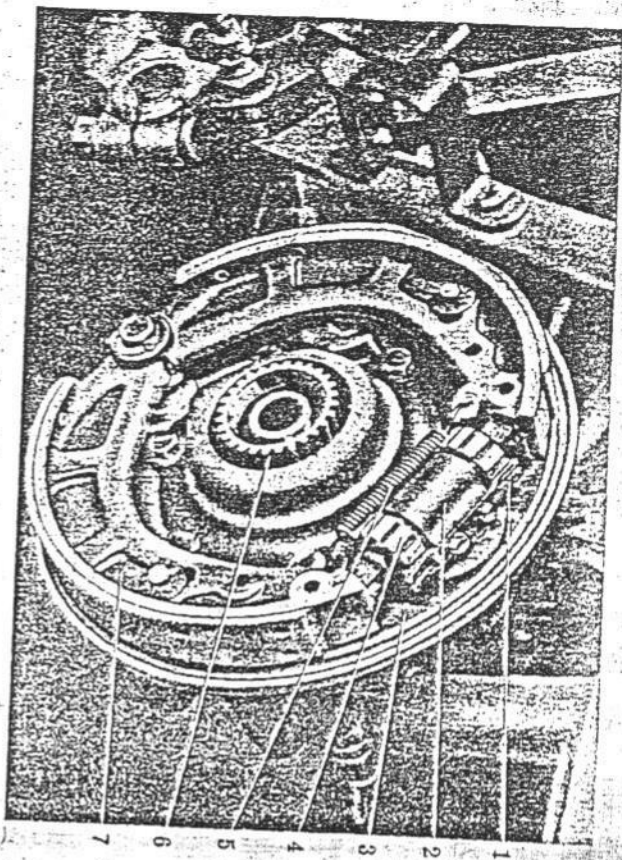


Bild 38. Vorderradbremse

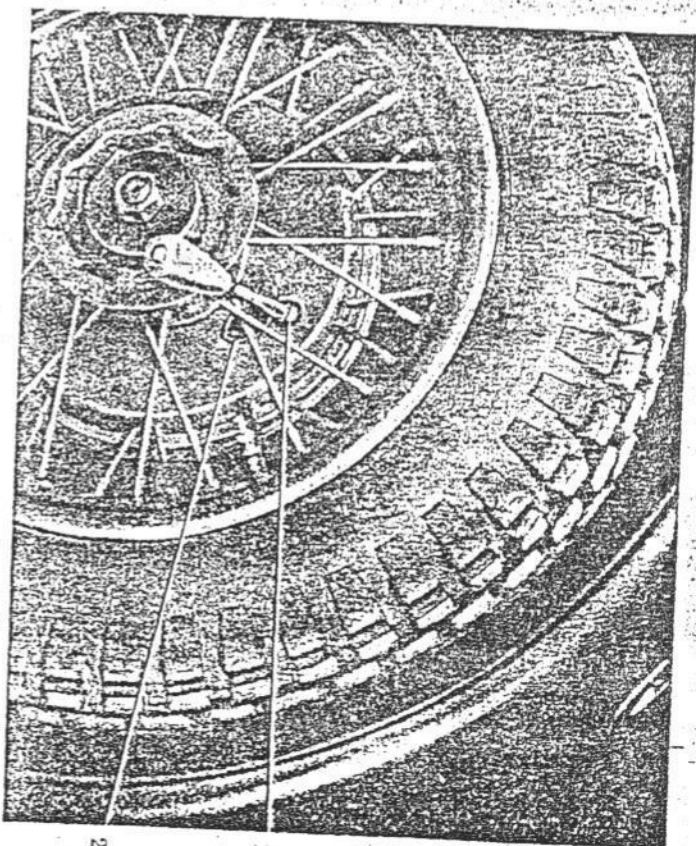
- 1 Ergreifen für Bremsbandeinstellung
- 2 Nockenring
- 3 Nockenring
- 4 Nockenring
- 5 Nockenring
- 6 Nockenring
- 7 Nockenring
- 8 Nockenring
- 9 Nockenring
- 10 Nockenring
- 11 Nockenring



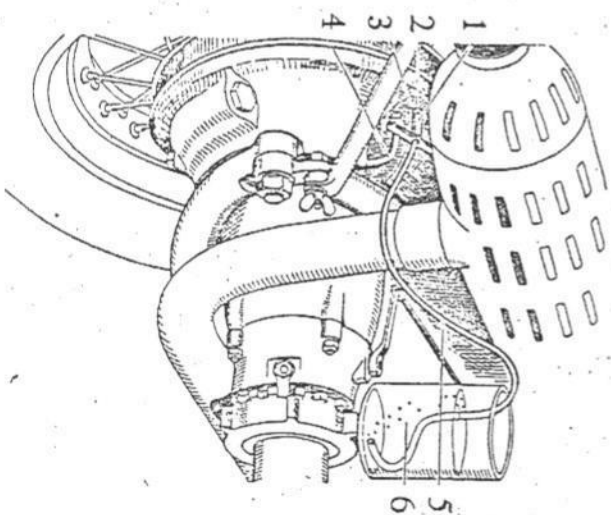
- Bild 40. Sinterbrake
- 1 Sicherungsfeder
 - 2 Rad-Bremszylinder
 - 3 Bremshalter
 - 4 Stößennut
 - 5 Rückzugfeder
 - 6 Nulldrehpunkt für Sintertrab
 - 7 Bremsboden



- Bild 41. Seitenwagenbrake
- 1 Sicherungsfeder
 - 2 Rad-Bremszylinder
 - 3 Bremshalter
 - 4 Stößennut
 - 5 Rückzugfeder
 - 6 Nulldrehpunkt für Sintertrab
 - 7 Bremsboden
 - 8 Stößennut



- Bild 42. Einfüllen der Bremsflüssigkeit
- 1 Schutzhülse
 - 2 Stößennut



- Bild 43. Einfüllen der Bremsflüssigkeit
- 1 Schutzhülse
 - 2 Einfüllventil
 - 3 Befestigungsschraube des Rad-Bremszylinders
 - 4 Bremsflüssigkeitseinstellung
 - 5 Einfüllflansch
 - 6 Behälter mit Bremsflüssigkeit

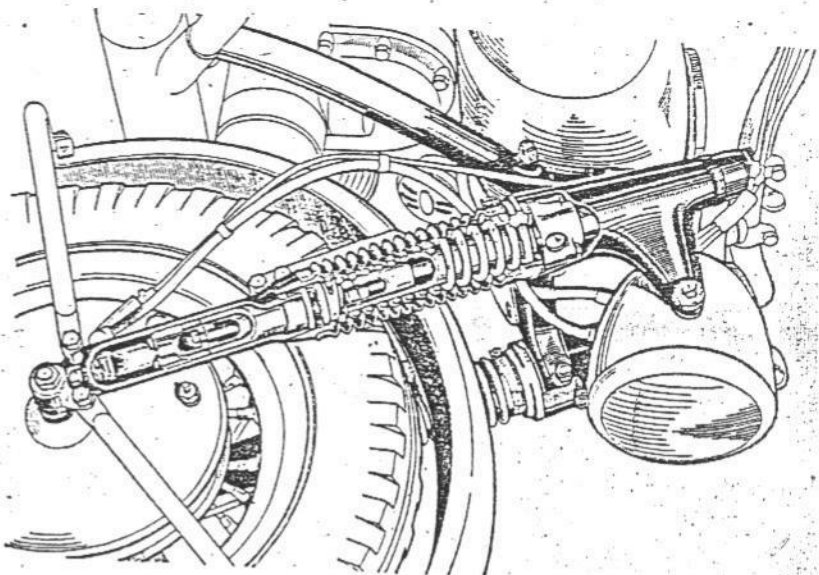
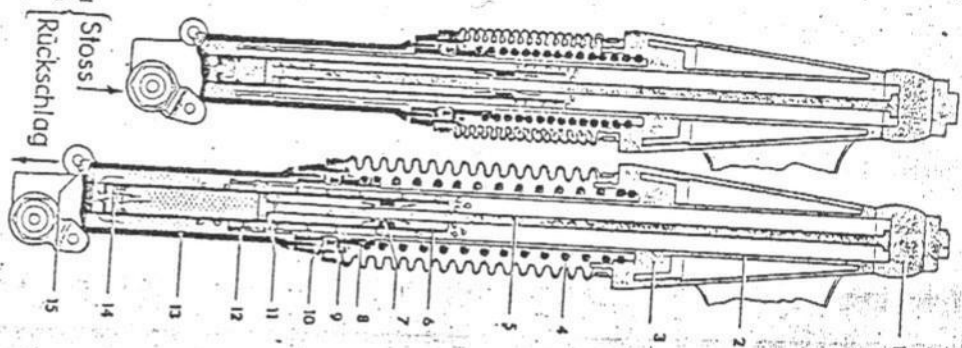


Bild 44. Vorderradgabel Dämpfung bei:



- 1 Zentrierplatte
- 2 Gabelrohr
- 3 Gabelführung und oberes Einspannfließ
- 4 Schraubenfeder
- 5 Stoßdämpferfeder
- 6 Stoßdämpferrohr
- 7 Führungsbohrung (Stoßdämpferbohrung)
- 8 Unteres Einspannfließ
- 9 Druckfeder Dichtung
- 10 Oberer Führungsbohrung
- 11 Stoßdämpferventil
- 12 Unterer Führungsbohrung
- 13 Gabelrohr (Gabelstange)
- 14 Gabelventil
- 15 Ablassschraube

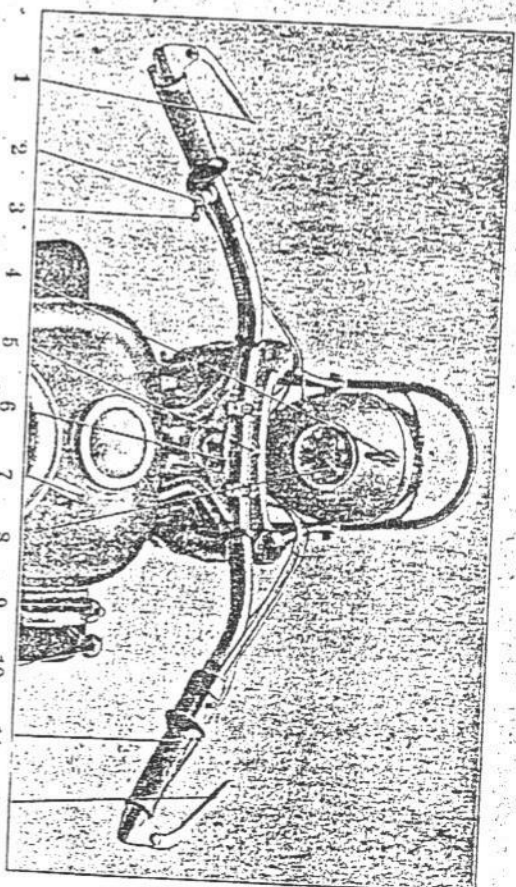
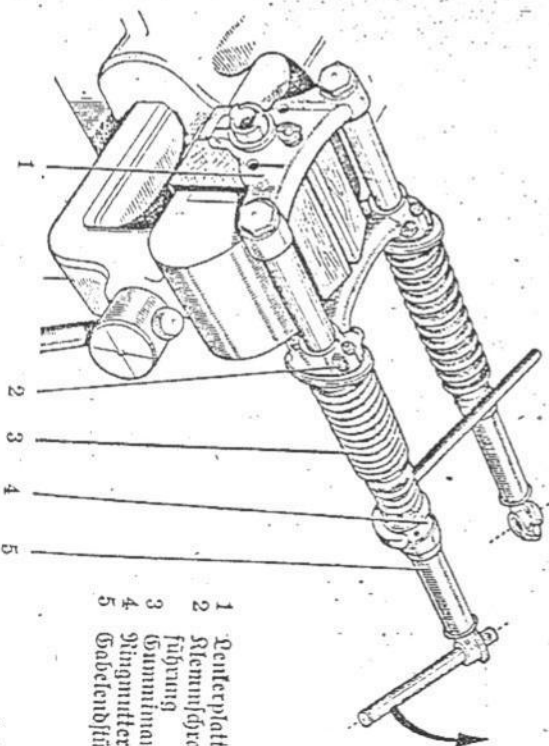


Bild 45. Lenkung

- 1 Lenkungshebel
- 2 Vorderradnippel
- 3 Gabelstange
- 4 Gabelstange
- 5 Gabelstange
- 6 Ringelstange zum Lenkungsbohrer
- 7 Drehschieberhebel
- 8 Gabelstange mit Gegenschlag
- 9 Gabelstange
- 10 Gabelstange
- 11 Gabelstange
- 12 Gabelstange



- 1 Zentrierplatte
- 2 Ablassschraube der Gabel
- 3 Gabelstange
- 4 Gabelstange
- 5 Gabelstange

Bild 46. Zusammenbau der Gabel

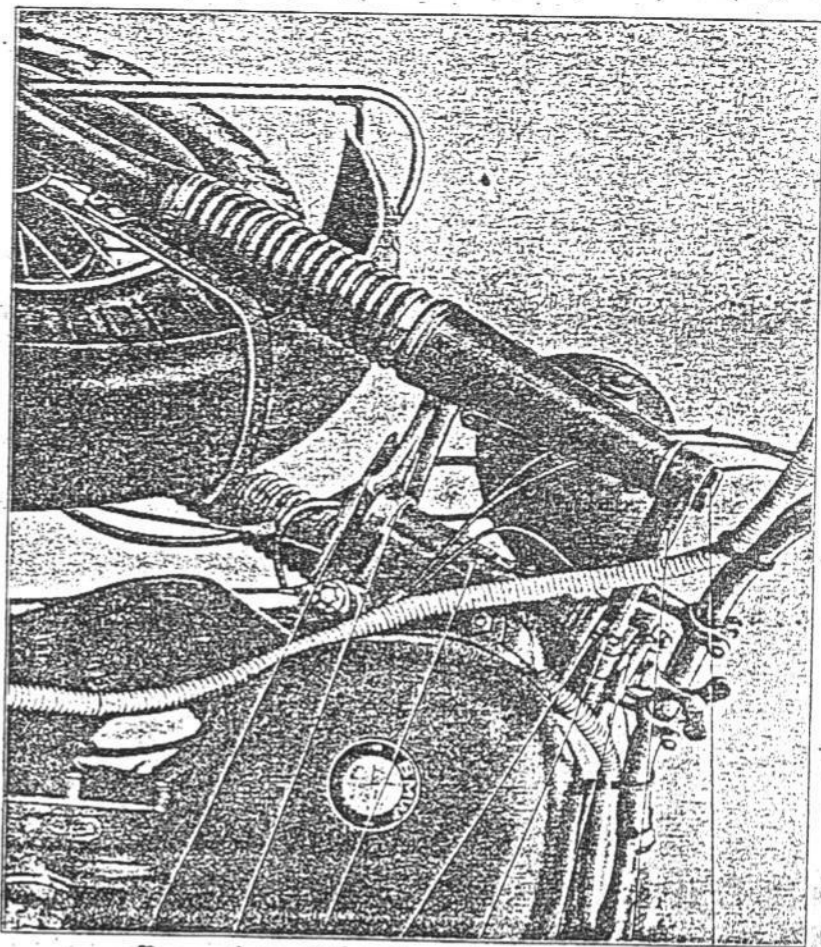


Bild 47. Einspielen der Lenkung

1. Bolzweisschraubung
2. Lenkerplatte
3. Gegenmutter
4. Lenkerplatten-Stemmschraube
5. Lenkerplattenmutter
6. Lenkerkopf
7. Untere Gabelsführung
8. Lenkerkopfbolz

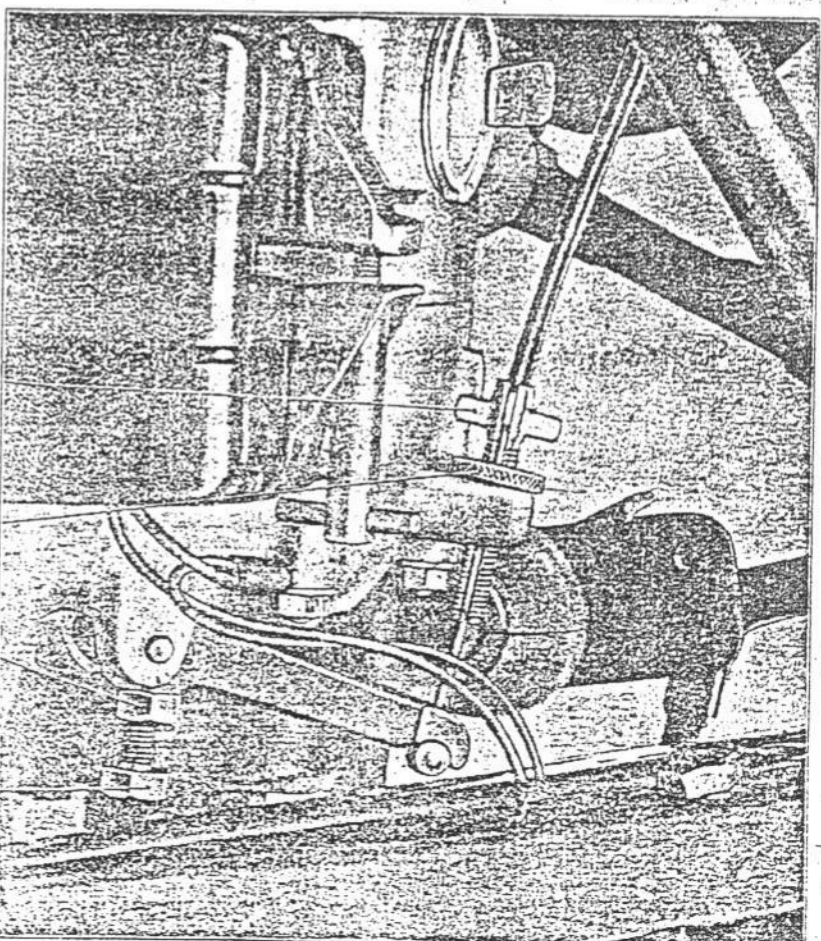


Bild 48. Einspielen des Stupplungssoles

1. Flügelsschraube zur Feineinspielfung (ohne Gumminutze)
2. Ständelmutter
3. Gegenmutter
4. Schraube zur Grobeinspielfung

Bild 49

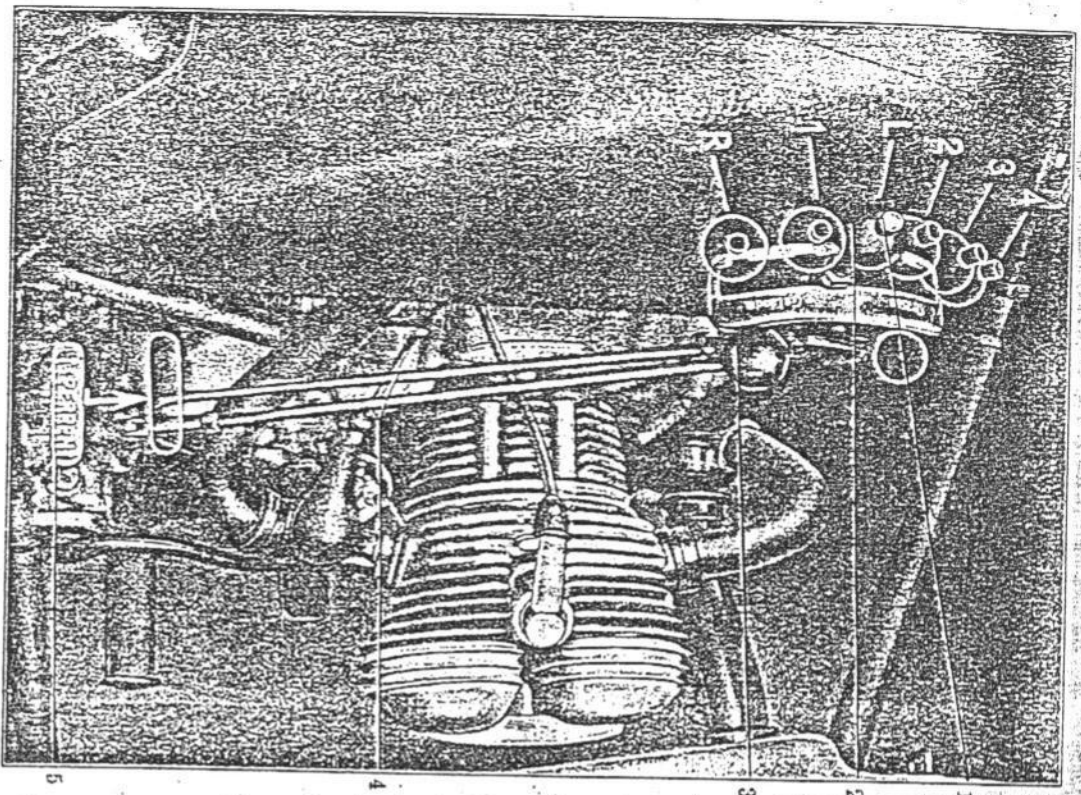


Bild 49. Sandschalthebel

- 1 Druckhebel für Sperklinke zum Rückwärtsengang
- 2 Sandschalthebel
- 3 Wellenschalthebel (bei Wellenbefahrt)
- 4 Schallgehänge
- 5 Schalthebel für Ausgleichgetriebeperre

Bild 50 und 51

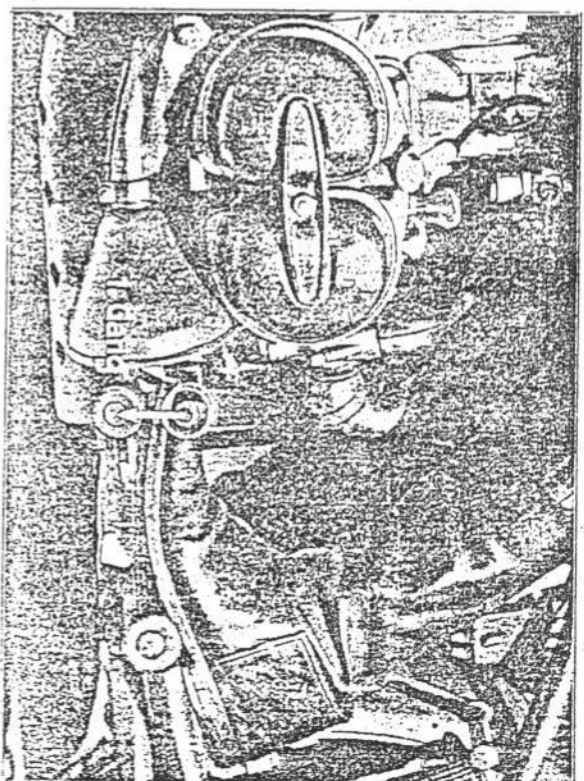


Bild 50. Fußschalthebel, niedergetreten für 1. Gang

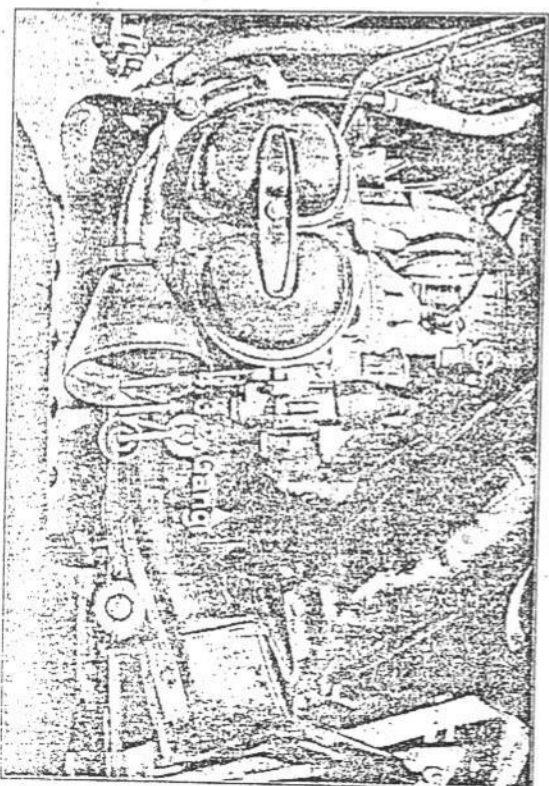
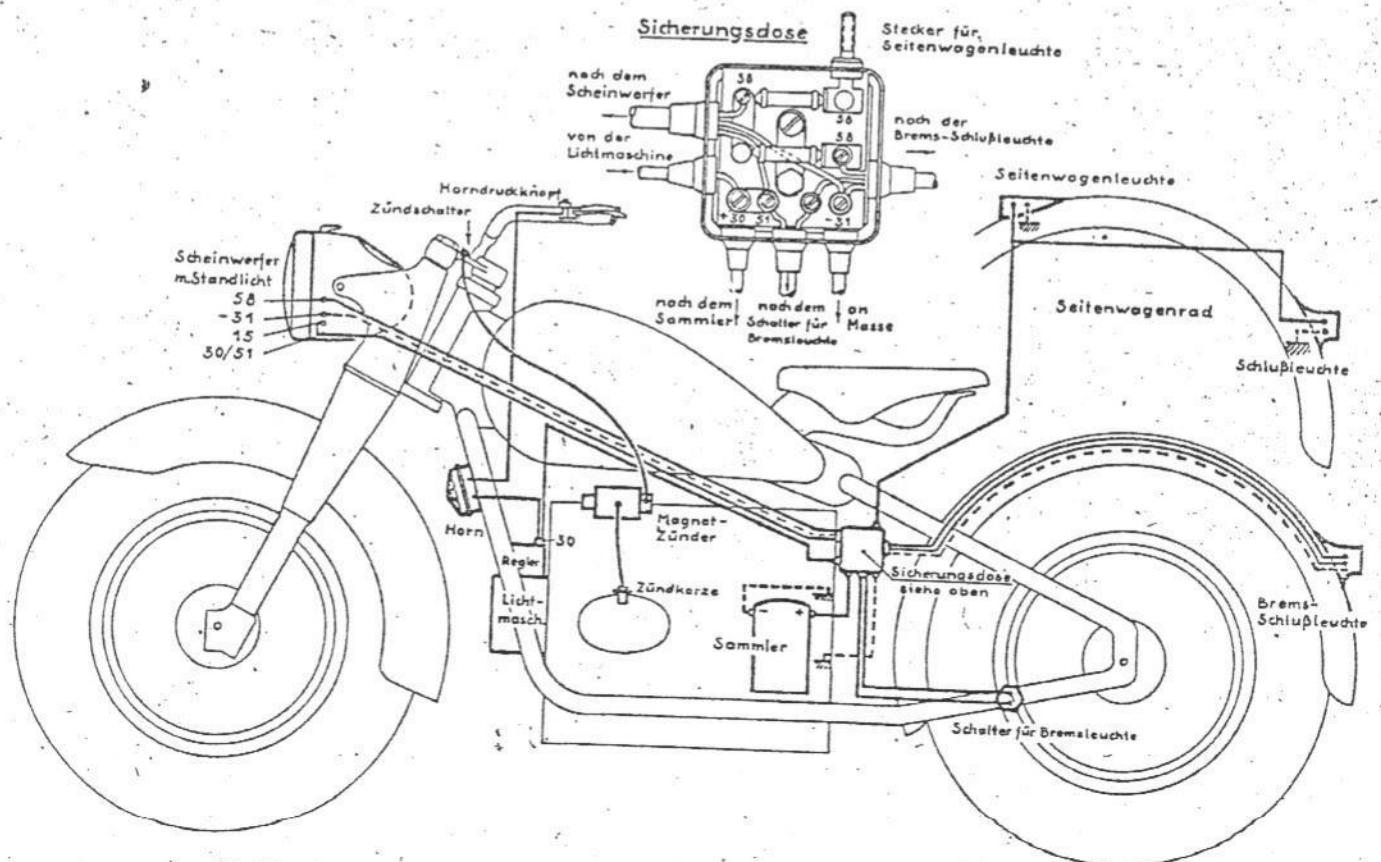
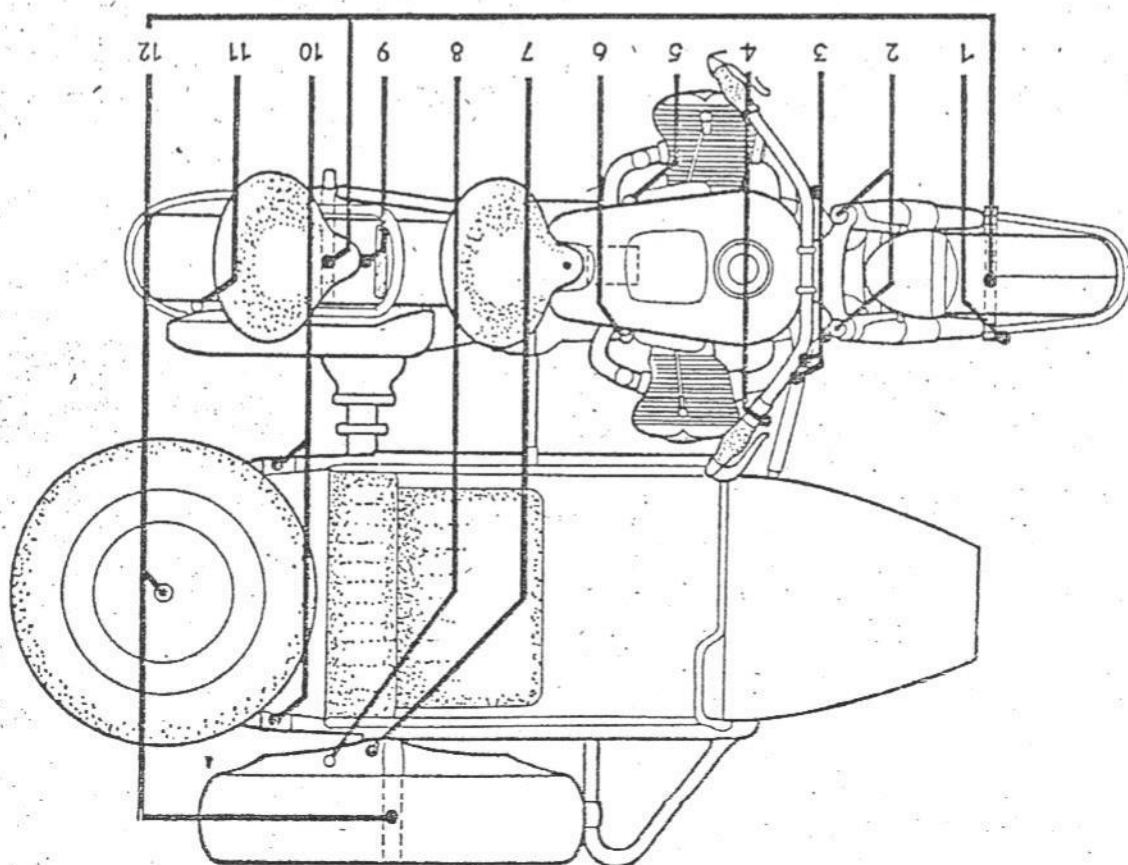


Bild 51. Fußschalthebel, hochgezogen für 2., 3. oder 4. Gang



Die Bremsleuchte und die Schlußleuchte am Seitenwagen sind vorschriftsmäßig fortgefallen.



Schmierplan

km	Stk.	Schmierstellen	Schmiermittel	Menge	Schmiervergang
500	5	Motor	Motorenöl	1	Ölstand ergänzen
	5	Motor		1	Ölfüllung warm ablassen, frisches Öl bis zur oberen Marke am Ölmeßstab auffüllen (erstmalig nach 500 km)
	6	Getriebe		1	Ölstand ergänzen
	3	Gelänge		4	Ölstand ergänzen
3000	1	Tachometerantrieb	Schmierfett	1	Druckschmierkopf säubern, einpressen
	4	Wellen im Drehriff		1	
	9	Getriebelenk		1	
	7	Schwinge		1	
	10	Wellenhub		2	
	11	Seitenwagenantrieb		1	
	8	Seitenwagenantrieb		1	
	2	Gabel	Getriebeöl	2	Ölstand ergänzen
	11	Seitenwagenantrieb		1	
	8	Seitenwagenantrieb		1	
	2	Gabel		1	
	11	Seitenwagenantrieb		1	
12000	11	Seitenwagenantrieb	Motorenöl	1	Ölfüllung warm ablassen, frisches Öl auffüllen
	8	Seitenwagenantrieb		1	
	2	Gabel		2	
	11	Seitenwagenantrieb		1	
	8	Seitenwagenantrieb		1	
	6	Getriebe	Schmierfett	1	Ölstand ergänzen
	12	Radlager		4	