

KAPITEL 1

INBETRIEBNAHME

<p>Abschnitt</p> <p>1. TECHNISCHE DATEN 1-1</p> <p>2. HINWEISE FÜR ANFÄNGER 1-2</p> <p>3. EINFABRVORSCHRIFTEN 1-3</p> <p>3-1 Schmierung während des Einfahrens 1-3</p> <p>4. MOTOR 1-3</p> <p>4-1 Schmierung des Motors 1-3</p> <p>4-2 Ölmeßstab 1-3</p> <p>4-3 Ölauffülldeckel 1-3</p> <p>4-4 Ölzapf Vorrichtung 1-3</p> <p>4-5 Ölwechsel 1-5</p> <p>4-6 Spülen der Ölräume 1-5</p> <p>4-7 Ventile 1-5</p> <p>4-8 Nockenwelle 1-5</p> <p>4-9 Fußschaltung und Kupplung 1-5</p> <p>5. BENZINZUFUHR 1-5</p> <p>5-1 Tanken 1-5</p> <p>5-2 Vergaser 1-6</p> <p>5-3 Startschwierigkeiten 1-6</p> <p>5-4 Düsenadel 1-6</p> <p>5-5 Leerlauf-Stellschraube 1-6</p> <p>5-6 Leerlauf-Drehzahl 1-6</p> <p>5-7 Leerlauf-Einstellung 1-6</p> <p>5-8 Leerlauf-Düse 1-6</p> <p>5-9 Beschleunigungspumpenkolben 1-6</p> <p>5-10 Undichtiges Schwimmerventil 1-6</p> <p>5-11 Luftfilter 1-6</p> <p>6. ELEKTRISCHE ANLAGE 1-7 (Schaltplan, Abb. 2-54)</p> <p>6-1 Schalter für Zündung und Beleuchtung 1-7</p> <p>6-2 Lichtmaschine 1-7</p> <p>6-3 Kontrollampe 1-7</p> <p>6-4 Batterie 1-7</p> <p>6-5 Sicherung 1-7</p> <p>6-6 Zündung 1-8</p> <p>6-7 Zündkerzen 1-8</p> <p>7. BEIWAGEN 1-8</p> <p>7-1 Beiwagen-Bremse 1-8</p> <p>7-2. Beiwagen-Montage 1-8</p>	<p>1. TECHNISCHE DATEN</p> <p>MOTOR</p> <p>Anzahl der Zylinder 4</p> <p>Bohrung der Zylinder 660 mm</p> <p>Kolbenhub 66 mm</p> <p>Hubvolumen 746 ccm</p> <p>Verdichtung 5,7:1</p> <p>Leistung 16 kw (22 PS)</p> <p>Drehzahl 4 500 U/min</p> <p>Ventilspiel (Einstellung bei kaltem Motor)</p> <p>- Einlaßventile 0,5 mm</p> <p>- Auslaßventile (Zylinder 2 + 3) 0,8 mm</p> <p>- Auslaßventile (Zylinder 1 + 4) 0,7 mm</p> <p>GETRIEBE</p> <p>Untersetzung, Solomaschinen 1:3,8</p> <p>Untersetzung, Gespanne 1:4,9</p> <p>ELEKTRISCHE ANLAGE</p> <p>Batterie 6 V/12 Ah</p> <p>Lichtmaschine 8 V/70 W</p> <p>Sicherungen 20 A</p> <p>Beleuchtung</p> <p>- Scheinwerfer 6-8 V/ 35 W</p> <p>- Parklicht, Rücklicht, Seitenwagen 6-8 V/ 3 W</p> <p>Zündkerzen</p> <p>Hier einige Vergleichstypen: Bosch W 7 AC NGK BP 6 HS Champion L 87 YC</p> <p>- Gewindedurchmesser 14 mm</p> <p>- Elektrodenabstand 0,7 mm</p> <p>BEREIFUNG (mit Schlauch)</p> <p>- Vorderrad)</p> <p>- Hinterrad Reifengröße) 3.50"x 19"</p> <p>- Beiwagenrad)</p> <p>Luftdruck (je nach Belastung) 1,5 bar - 1,8 bar</p>
---	---

LUFTFILTER

Drahtgeflecht

Reinigung unabhängig von den Fahrverhältnissen alle 2 000 - 5 000 km

KRAFTSTOFF

Kraftstoffart Normal

Füllmenge 12,5 l (1 l Reserve)

Verbrauch (je nach Fahrweise und Zustand des Motors)

-Solomaschinen ca. 3,9 - 5,6 l/100 km

-Gespanne ca. 4,6 - 7,2 l/100 km

SCHMIERSTOFFE

Schmierstellen/Schmierstoffe siehe Abb. 1-1

Schmierstoff-Empfehlungen siehe Abb. 1-2

Schmier-Intervalle siehe Abb. 1-2

SOLOMASCHINEN

Ges.-Gewicht (mit Benzin und Soziussitz) 195 kg

Max. Länge 2 160 mm

Max. Breite 780 mm

Max. Höhe 1 050 mm

Max. Geschwindigkeit 120 km/h

- bei Langstrecken und konstanter Fahrweise
90 - 95 km/h

GESPANNE

Gesamtgewicht

(mit Benzin, Soziussitz und Seitenwagen) 285 kg

Zuladung 200 kg

Max. Länge 2 250 mm

Max. Breite 1 650 mm

Max. Höhe 1 050 mm

Spurweite 1 130 mm

Max. Geschwindigkeit 95 km/h

- bei Langstrecken und konstanter Fahrweise
70 - 75 km/h

ANMERKUNG

Die Seriennummer für Motor und Gestell sind gleich. Die Motornummer ist in den Zylinderblock, unterhalb des Vergasers eingeschlagen; die Gestellnummer befindet sich auf dem Typenschild. Für den deutschen TÜV muß die Gestellnummer vorne rechts am Lenkkopf eingeschlagen sein.

2. HINWEISE FÜR ANFÄNGER

EINFAHREN.

Beim Einfahren eines neuen oder grundüberholten Motorrades bemüht man sich, die beweglichen Teile des Motors so zusammen "verschleifen" zu lassen,

daß eine optimale Lebensdauer des Motorrades erreicht wird (d. h. die "groben", bearbeiteten Oberflächen dieser Teile gegeneinander "schleifen", bis sie "glatt" werden).

Geschwindigkeiten: Von 0 - 300 km, zwischen 30 und 50 km/h, von 300 - 1 000 km, zwischen 40 und 60 km/h. Danach kann die Geschwindigkeit langsam gesteigert werden, in der ersten Zeit nur über kurze Strecken. Gespanne sollten im unteren Bereich obiger Werte eingefahren werden.

Während des Einfahrens sollte man Städte und sehr dichten Verkehr sowie starke Steigungen vermeiden. Ein neuer Motor sollte nicht unnützlich beschleunigt werden sowie nicht zu lange im Leerlauf betrieben werden.

ANMERKUNG

Beachten Sie auch heute gründlich diese Einfahrvorschriften, wenn Sie Ihren Motor überholt haben, er dankt es Ihnen lange Jahre.

SOLOMASCHINEN

BREMSEN.

Bei trockener Fahrbahn können beide Bremsen benutzt werden, jedoch sollte man bei nasser und schmieriger Fahrbahn die Vorderradbremse nur mit größter Vorsicht benutzen, da die Gefahr des Ausrutschens durch Blockieren sehr groß ist.

LENKERDÄMPFUNG.

Bei Solomaschinen sollte diese nur leicht angezogen werden, damit schlechte Straßenbeläge die Steuerung nicht beeinträchtigen. Wird diese zu hart angezogen, schwimmt die Maschine beim Fahren. Versuchen Sie dieses bei langsamer Fahrt.

STÄNDER.

Wollen Sie Ihre NIMBUS abstellen, geht es am leichtesten wie folgt:

1. Stellen Sie sich auf die linke Seite des Motorrades.
2. Drücken Sie den Ständer mit dem rechten Fuß runter.
3. Greifen Sie mit der rechten Hand um die Sattelnase und mit der linken Hand um den Lenker.
4. Ziehen Sie die Maschine mit einem "Schnellen Zug" nach hinten hoch.

GESPANNE

ANMERKUNG

Das Fahren eines Gespanns hat gar nichts gemeinsam mit dem Fahren einer Solomaschine. Wenn man das erste Mal auf einem Gespann mit rechts angehängtem Beiwagen sitzt, erscheint es einem fast unmöglich eine Rechtskurve zu fahren; man landet oft dort, wo man eigentlich nicht hin wollte.

Bevor Sie sich mit Ihrem Gespann in den Straßenverkehr begeben; sollten Sie zuerst an einem geeigneten Ort/Platz solange üben, bis Sie das Gespannfahren richtig beherrschen, hierzu einige Tips:

1. Rechtskurven.
Vor der Kurve die Fahrt reduzieren und erst in der Kurve wieder beschleunigen, da das Hinterrad schneller drehen muß als das Beiwagenrad.
2. Linkskurven.
Kurz vor oder in der Kurve Gas wegnehmen, damit das Hinterrad gebremst wird.
3. Wendekreis.
Der kleinste Durchmesser ist beim Rechtsdrehen.
4. Bremsen.
Alle drei bzw. zwei Bremsen gleichzeitig.
5. Leistung.
Motor nie voll ausdrehen lassen, damit Kraftreserve für Notsituationen vorhanden ist.
6. Lenkerdämpfung.
Muß sehr hart angezogen werden, bei langsamer Fahrt erproben.
7. Parken.
Beim Parken Gang einlegen und Lenker einschlagen.

3. EINFABR VORR SCHRIFTEN

3-1. SCHMIERUNG WÄREND DES EINFABRENS.

Als Umlauföl für den Motor und das Getriebe ist während der ersten 2 000 km ein SÄE 20 Öl zu benutzen (kein Mehrbereichsöl).

Danach entsprechend dem Schmiermittelschema je nach Jahreszeiten SAE-20- bzw. SAE-30-Öle. (Siehe Tabellen und Technische Daten) Erster Ölwechsel nach 300 km; zweiter Ölwechsel nach 1 000 km Fahrleistung; danach regelmäßig alle 1 000 km.

"Oben-Öl" als Benzinzusatz kann gefahren werden. Während der Einfahrzeit wird von Schmierölzusätzen wie z. B. Molybdän-Kolloidgraphit o. ä. dringendst abgeraten, da diese den Einlaufvorgang verzögern. Danach können diese Schmierölzusätze gefahren werden. Es sollten jedoch nur anerkannte Markenartikel zugesetzt werden; die Dosierung sollte die Herstellerangaben nicht übersteigen (besser etwas geringer sein).

Es ist empfehlenswert während des Einfahrens (auch später) die Ventildführungen mit graphithaltigem Öl oder ähnlichem zu schmieren.

4. MOTOR

4-1. SCHMIERUNG DES MOTORS.

Der Motor und das Getriebe werden von der angehängten Zahnradpumpe mit Öl versorgt. Von der Ölpumpe führt ein Schmierrohr in das Getriebe, von wo das Öl über einen Kanal wieder in die Ölwanne zurückläuft.

4-2. ÖLMESSTAB.

Dieser befindet sich auf der linken Seite der Maschine und ist mit zwei Markierungen- min., max. - versehen, zwischen diesen sollte der Ölstand sein, am besten ca. 3 - 5 mm unterhalb der max.-Markierung.

Die obere Markierung entspricht einer Ölfüllung von ca. 2 Litern und darf nicht überschritten werden, die untere Markierung (min.) entspricht einer Ölmenge von 1 Liter; gemessen bei stehendem Motor und waagrecht stehendem Motorrad.

ACHTUNG

Beim Ölauffüllen darauf achten, daß keine Fremdkörper in den Öleinfüllstutzen gelangen und kein Öl daneben fließt.

4-3. ÖLAUFFÜLLDECKEL.

Befindet sich auf der linken Seite des Motors und ist gleichzeitig Ölabscheider für die Kurbelraumventilöffnung. Das Rohr zum Vergaser runterdrücken und Deckel abnehmen.

4-4. ÖLABZAPFVORRICHTUNG:

ist ein Brillenflansch an der linken Seite der Ölwanne. Das daran montierte Ölfilter wird mit herausgezogen und muß gründlichst gereinigt werden.

SCHMIERSTOFF-EMPFEHLUNGEN (alte Bezeichnungen)

Ölsorte	Winter und Motor	Sommer	
		Normalbetrieb, Motor	Hoch belasteter o. verschlissener Motor
Viskosität	SA E 20	S A E 30	S A E 40
MOBILOIL	(Artic)	(A)	(AF)
CASTRO L	(Castrolite)	(XL)	(0
ESSO	(Light)	(Medium)	(Heavy)
SHELL	(Single Shell)	(Double Shell)	(Triple Shell)
TEXACO	(Motoroil) (SAE 20)	(Motoroil) (SAE 30)	(Motoroil) (SAE 40)
VALVOLINE	(Magnet A)	(SF)	(XRM)

SCHMIERINTERVALLE

Nach Fahrstrecke:	Schmierstelle-Nr.:	Bemerkungen:
ca. 1 000 km	1 und 2	Ölwechsel Motor
1 000 bis 2 000 km	11; 12; 13; evtl.8;	Mit Fettpresse Mit Ölkanne
1 000 bis 2 000 km	3;4;5;6;7;8;9;10;17;	
ca. 10000 km	8; (wenn Ölfüllung)	(8) Schrauben am Schutzrohr unter den Bälgen rausdrehen und Öl
1 000 bis 2 000 km	6 Schmiernippel an Seitenwagengestell für Bremshebel	Mit Fettpresse
ca. 10 000 km	14;15;16; Lenkkopflager;	REINIGEN und neu mit Fett z. B. MOBILOIL Soft füllen. 14; max.

Abb. 1-2 Schmierstoff-Empfehlungen, Schmierintervalle

4-5. ÖLWECHSEL.

Alle 1 000 km entsprechend dem Schmierstoffschema.

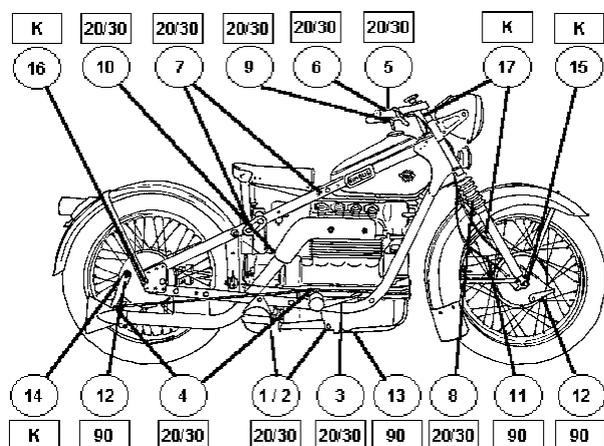


Abb. 1-1 Schmierstellen

- 1 Motor
- 2 Getriebe
- 3 Bremshebel
- 4 Hinterradbremstange
- 5 Gas-Drehgriff
- 6 Handhebel-Kupplung + Bremse
- 7 Scharnier Fahrer- + Soziussattel
- 8 Teleskopgabel (bei älteren Modellen)
- 9 Kupplungs-Bowdenzug + Arme
- 10 Kupplungs-Auslöshebel
- 11 Tachoantrieb
- 12 Bremshebel
- 13 Fußschalthebel + Mechanik
- 14 Hinterrad-Getriebe
- 15 Vorderradlager
- 16 Hinterradlager
- 17 Kabel der Bowdenzüge

SCHMIERSTELLEN:

SCHMIERSTOFF: 20/30 = Entsprechendes Öl
90 = Schmierfett m. Presse
K = Hochleistungsschmierfett

Als Motorschmieröl sollte nur Einbereichsöl auf Mineralölbasis verwendet werden. Vegetarische Öle und Mehrbereichsöle sind für NIMBUS-Motoren nicht geeignet (siehe Abb. 1-2).

4-6. SPÜLEN DER ÖLRÄUME.

Siehe Maß- und Einstelltabelle, Kapitel 6.

ACHTUNG

Ölstand im Motor regelmäßig kontrollieren und wenn notwendig Auffüllen. Am Besten ist es, wenn sich das Ölzusetzen auf den Ölwechsel beschränkt (Bei älteren Motoren unmöglich).

Bei einem gelegentlichen Ausspülen des Motors beim Ölwechsel darf kein Petroleum oder ähnliches verwendet werden ! Nach dem Ablassen des alten Öles (im betriebswarmen Zustand) ca. 1 Liter SÄE 10 (also dünnflüssiges Öl) einfüllen Motor einige Minuten im aufgebockten Zustand laufen lassen und anschließend "Spülöl" ablassen; entsprechend der Jahreszeit SAE-20- oder 30-ÖI auffüllen.

4-7. VENTILE

(Einstellmaße siehe Technische Daten).

ACHTUNG

Die unter Techn. Daten angegebenen Ventilspiele dürfen nicht verringert werden, da sonst die Ventile durchbrennen können

Die Einlaßventile werden durch die Öldämpfe, die aus dem Kurbelraum abgesaugt werden, geschmiert. Die Auslaßventile werden normalerweise nicht geschmiert. Festsitzende Ventile mit Petroleum lösen und anschließend mit etwas Öl oder Molybdänsulfid einschmieren.

4-8. NOCKENWELLENEINSTELLUNG. (S. Kapitel 2)

4-9. FUSSSCHALTUNG UND KUPPLUNG. (S. Kapitel 2)

5. BENZINZUFUHR

5-1. TANKEN.

ACHTUNG

Ist der Motor sehr warm, größte Vorsicht beim Betanken, da überlaufendes Benzin in Brand geraten kann.

5-2. VERGASER (Abb. 2-40).

ACHTUNG

*Bei Vergaserbrand sofort den Benzinhahn schließen;
Vollgas geben, damit der Vergaser entleert wird.*

*Wenn der Motor stehen geblieben ist, das Feuer mit
Sand, Lappen oder ähnlichem ersticken.*

Die Luftklappe des Vergasers hat folgende drei Positionen:

- Pos. 1 Hebel nach vorne - geschlossen beim Starten des kalten Motors.
- Pos. 2 Hebel schräg vorne - halboffen bis der Motor warmgelaufen ist.
- Pos. 3 Hebel nach außen - offen bei normaler Fahrt.

Der NIMBUS-Motor springt in der Regel sehr willig an; bei kälteren Temperaturen empfiehlt es sich jedoch (auch nach längerem Stillstand) den Gasdrehgriff einige Male, vor dem Antreten, schnell bis zum Anschlag auf und zu drehen, um mittels Beschleunigungskolben zusätzlich Benzin zuzuführen.

ANMERKUNG

Die kleine Bohrung im Tankdeckel muß immer offen sein, da sonst durch Unterdruck ungenügend Benzin zum Vergaser fließt.

5-3. STARTSCHWIERIGKEITEN.

Treten besonders an heißen Tagen und bei heißem Motor auf, wenn zuviel Benzin in den Vergaser gepumpt wurde. In diesem Fall Luftklappe und Vergaser ganz öffnen und Kickstarter einige Male durchtreten.

5-4. DÜSENNADEL.

Hat drei Kerben (bei älteren Modellen wird sie mittels Stellschraube verstellt), normal wird sie in der mittl. Kerbe befestigt, setzt man sie in die obere Kerbe wird die Benzinzufuhr reduziert, in der unteren Kerbe erhöht.

5-5. LEERLAUF-STELLSCHRAUBE.

Die Gemischregulierung erfolgt mit der schräg angebrachten Leerlauf-Stellschraube. Normalerweise ist diese um 1,5 Gänge geöffnet. Um ein fetteres Gemisch zu erhalten, diese nach innen (Uhrzeigersinn) drehen.

5-6. LEERLAUFDREHZAHN.

Wird mit der Stellschraube unterhalb des Vergasers hinter dem Filter reguliert; die Schraube ist der Anschlag des Gasschiebers.

5-7. LEERLAUFEINSTELLUNG.

Soll bei warmen, nicht überwarmen, Motor vorgenommen werden. Wird durch das Reindrehen der Leerlauf-Stellschraube kein fetteres Gemisch gebildet, ist die Leerlaufdüse verstopft und muß gereinigt werden.

5-8. LEERLAUFDÜSE.

Befindet sich in der gleichen Bohrung wie die Leerlaufstellschraube und kann mittels eines kleinen Schraubenziehers herausgedreht werden. Sitz der Vergaser am Motor, kann die Leerlaufdüse nach dem Losdrehen mittels eines angespitzten Streichholzes aus der Bohrung gezogen werden. Die Bohrung der Leerlaufdüse hat einen Durchmesser von 0,35 mm und muß mit Druckluft oder einem dünnen Draht gereinigt werden. Die üblichen Düsen sind mit der Zahl 15 gekennzeichnet.

ANMERKUNG

Die Hauptdüse reguliert die Benzinzufuhr bei voller Fahrt.

5-9. BESCHLEUNIGUNGSPUMPENKOLBEN.

Die 4 kleinen Löcher müssen nach oben gerichtet sein.

5-10. UNDICHTES SCHWIMMERVERTIL.

Läuft der Vergaser dauernd über, kann dieses folgende Ursachen haben:

1. Der Schwimmer hängt fest. Ein leichter Schlag gegen den Vergaser hilft meistens.
2. Verschmutztes Schwimmerventil (kann bei älteren Maschinen durch Rost im Tank auftreten). Zur Reinigung die Schlauchverschraubung abnehmen, hierzu:
 - Überwurfmutter abschrauben
 - Stutzen im Schwimmergehäuse abnehmen
 - Ventilkegel herausnehmen
 - Ventil und Ventilsitz reinigen.
3. Schwimmer ist undicht. Tritt dieses während der Fahrt auf, kann die Benzinzufuhr zum Vergaser über den Benzinhahn reguliert werden.

5-11. LUFTFILTER.

Besteht aus Drahtgeflecht und sollte alle 2000 - 5000 km gereinigt werden. Hierzu das Filter ausbauen und in Petroleum o. ä. auswaschen. Anschließend kurz in Motoröl tauchen, Öl abtropfen lassen und wieder aufbauen.

6. ELEKTRISCHE ANLAGE

ACHTUNG

Beim Arbeiten an der elektrischen Anlage die Batterie abklemmen.

6-1. SCHALTER FÜR ZÜNDUNG UND BELEUCHTUNG.

Der Zündschalter ist in drei Stellungen unterteilt:

Stellung 1 - Alles abgeschaltet

Stellung 2 - Beleuchtung eingeschaltet

Stellung 3 - Beleuchtung und Zündung eingeschaltet.

In den beiden ersten Stellungen kann man den Schlüssel abnehmen. Der Lichtdreheschalter (linker Handgriff) ist in vier Stellungen unterteilt:

Stellung 1 - Ganz nach links gedreht, aus

Stellung 2 - Eine Stufe nach rechts, Parklicht an

Stellung 3 - Zwei Stufen nach rechts, Fahrlicht an

Stellung 4 - Drei Stufen nach rechts, Fernlicht an

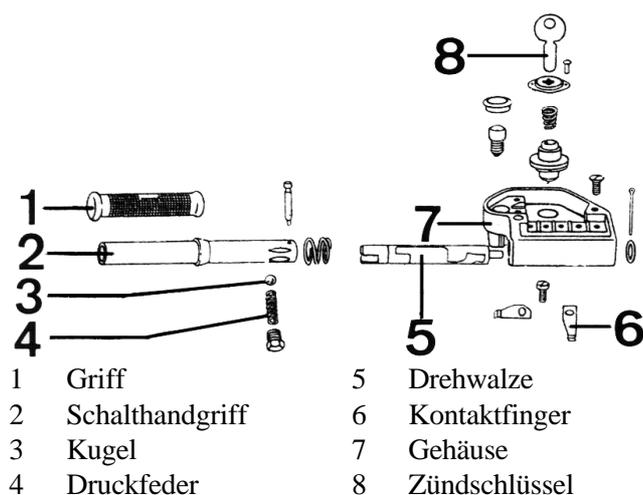


Abb. 1-3 Zünd-Schaltdrehgriff

6-2. LICHTMASCHINE (Gleichstromgenerator).

Gibt eine Leistung von 70 Watt ab. Ein unter dem Fahrersattel angebrachter Spannungsregler hält die Spannung der Lichtmaschine konstant auf 8 Volt, entsprechend der Spannung die benötigt wird, um eine 6-Volt-Batterie aufgeladen zu halten.

Die Lichtmaschine gibt keinen Strom an die Batterie, wenn diese aufgeladen ist, sondern dann nur an Zündspule, Beleuchtung und Hupe.

Da die Spannung der Lichtmaschine 8 Volt nicht übersteigen kann, sind die Teile der elektrischen Anlage nie einer Überlastung ausgesetzt.

Wenn die Batterie ganz entladen sein sollte oder sogar ganz fehlen sollte, kann man trotzdem fahren, vorausgesetzt die Umdrehungen des Motors werden entsprechend hoch gehalten, ca. 25 km/h im 3. Gang. Das Motorrad wird in diesem Fall am Besten im 1. oder 2. Gang angeschoben.

ACHTUNG

Um Unfälle zu vermeiden, auf keinen Fall Solomaschinen anschleppen

Fährt man ohne Batterie, muß das Kabelende, daß am Pluspol der Batterie saß isoliert und befestigt werden, damit keine Verbindung zum Gestell (Masse) entsteht, da die Lichtmaschine sonst kurzgeschlossen ist.

6-3. KONTROLLLAMPE.

Leuchtet auf, wenn die Zündung eingeschaltet ist und während der Leerlaufrehzahl. Sie erlischt bei Erhöhung der Drehzahl - ca. 20 km/h im 3. Gang. Das ist ein Zeichen dafür, daß die Lichtmaschine Spannung abgibt. Leuchtet die Kontrolllampe trotzdem weiter, lädt die Lichtmaschine nicht, die Ursache kann sein:

1. Lose Kabelverbindungen
2. Verschmutzter Kollektor
3. Verschlossene oder feste Kohlebürsten
4. Kurzschluß in der Lichtmaschine
5. Störung im Regler

Der Kollektor kann gereinigt werden, wenn der (linke) masseverbundene Kohlehalter entfernt wird. Zur Reinigung einen mit Benzin o. ä. getränkten Lappen verwenden; Motor im Leerlauf betreiben. Fehler an der Lichtmaschine oder dem Regler in NIMBUS-Werkstätten beheben lassen.

6-4. BATTERIE.

Säurestand einmal im Monat kontrollieren, bei sehr hohen Temperaturen öfters. Der Säurestand soll ca. 5 mm über den Platten sichtbar sein. Es darf nur destilliertes Wasser nachgefüllt werden, da nur dieses ohne Rückstände verdampft. Die Klemmen der Batterie sollten mit Vaseline oder säurefreiem Fett eingefettet werden.

6-5. SICHERUNG (bis Fabrikations-Nr. 7 500). Die 20-Ampere-Sicherung ist im Anschluß des Massekabels auf dem Getriebe untergebracht, bei Arbeiten an den elektrischen Anlagen sollte diese so lange entfernt werden.

6-6. ZÜNDUNG.

Erfolgt über die Batterie und wird durch einen Flieh-kraftregler - 0° bis 37° Kurbelwinkel -automatisch ge-regelt. Abstand der Unterbrecherkontakte 0,7 mm.

ACHTUNG

Die Zündung muß so früh wie möglich erfolgen, um eine Überhitzung des Motors zu vermeiden (Zündeneinstellung siehe 12-7. - 12-9.).

6-7. ZÜNDKERZEN

(siehe Technische Daten). Die Zündkerzen müssen den

richtigen Wärmewert haben, d. h. auch die Rückstände an den Kerzen müssen verbrennen ohne Schmelzperlen zu bilden.

ANMERKUNG

Das Seitenwagengestell kann, mit verschiedenen Federn, für ein Personenboot bzw. für einen Warenkasten benutzt werden.

Beim Warentransport sollte der Schwerpunkt des Kastens genau über oder kurz vor der hinteren Rohrbrücke liegen um die beste Gewichtsverteilung und Fahreigenschaft zu erreichen.

7. BEIWAGEN.

7-1. BEIWAGEN-BREMSE.

Falls vorhanden, ist diese durch eine zweite Zugstange mit Verstelleinrichtung an die Fußbremse gekuppelt. Die Einstellung muß so erfolgen, daß das Gespann ein normales Fahrverhalten aufweist, d. h., das Fahrzeug darf zu keiner Seite ziehen.

Erfolgt mittels Kugelumklappungen in folgender Reihenfolge (Befestigungsstellen siehe Abb. 1-3):

1. Hintere Befestigung.
2. Vordere, untere Befestigung.
3. Beide Schrägstützen.

Schrauben der Kugelumklappungen fest anziehen.

7-2. BEIWAGEN-MONTAGE.

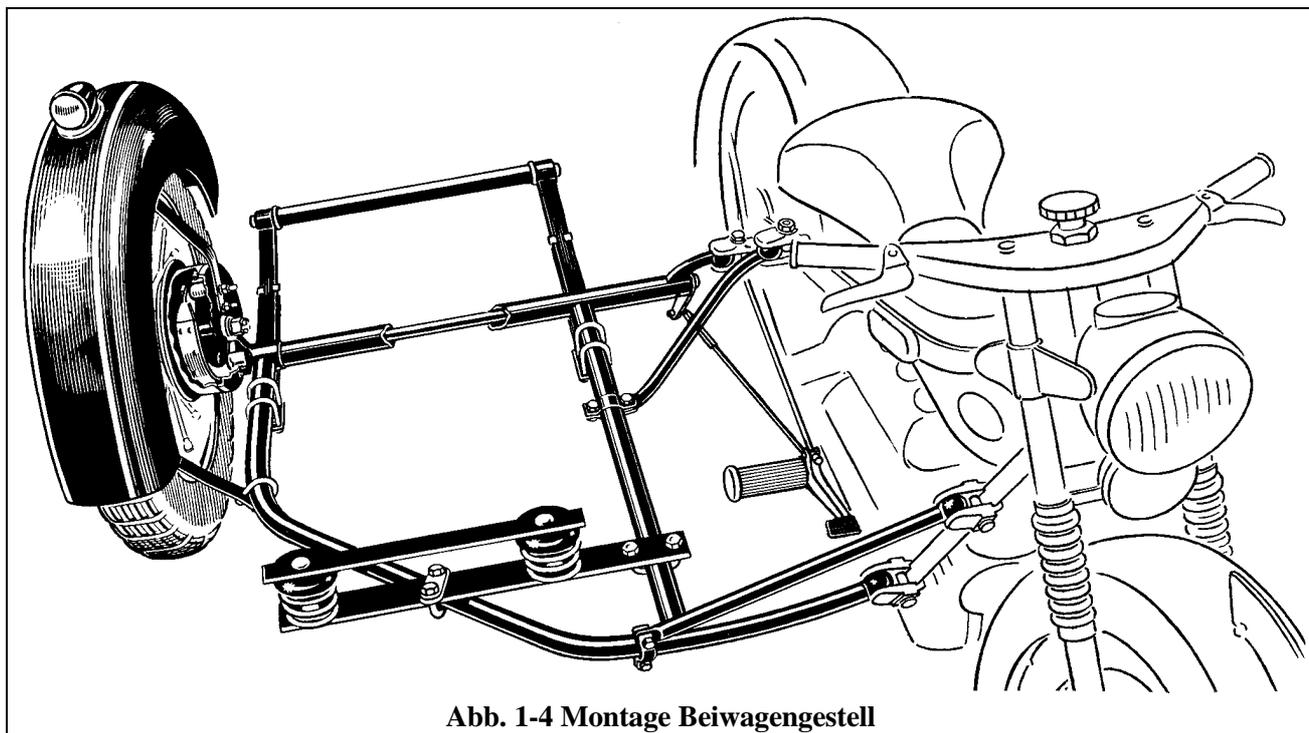


Abb. 1-4 Montage Beiwagengestell

