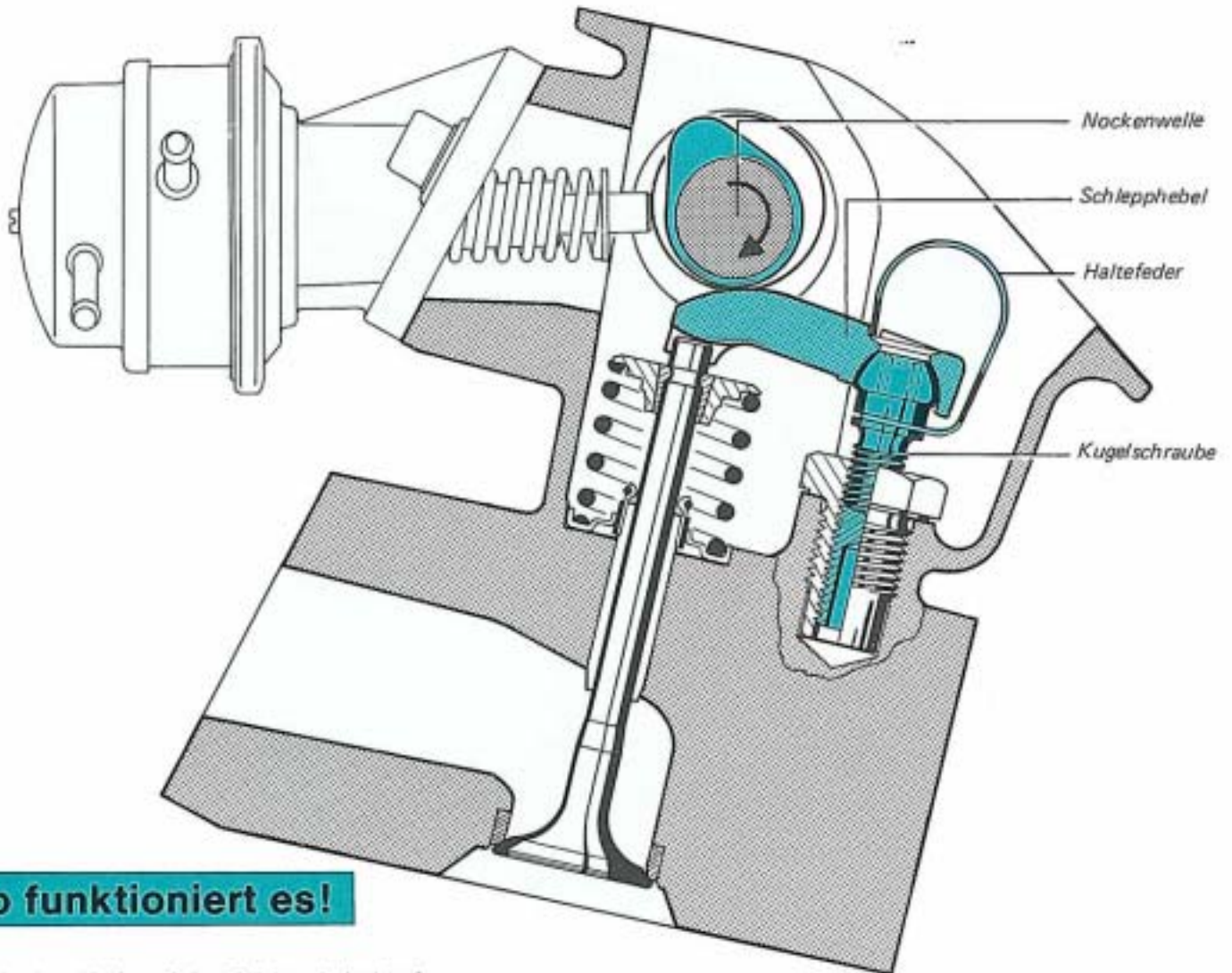


Ventilsteuerung

Das ist neu!

Ventilbetätigung über **Schlepphebel**



So funktioniert es!

Der Nocken läuft auf den Schlepphebel auf.
Dadurch wird das Ventil betätigt.

Das Ventilspiel wird
zwischen der **Nockenbahn** und dem **Schlepphebel** gemessen.
Die Einstellung erfolgt
mit der selbst sichernden **Kugelschraube** (7 mm Imbus).

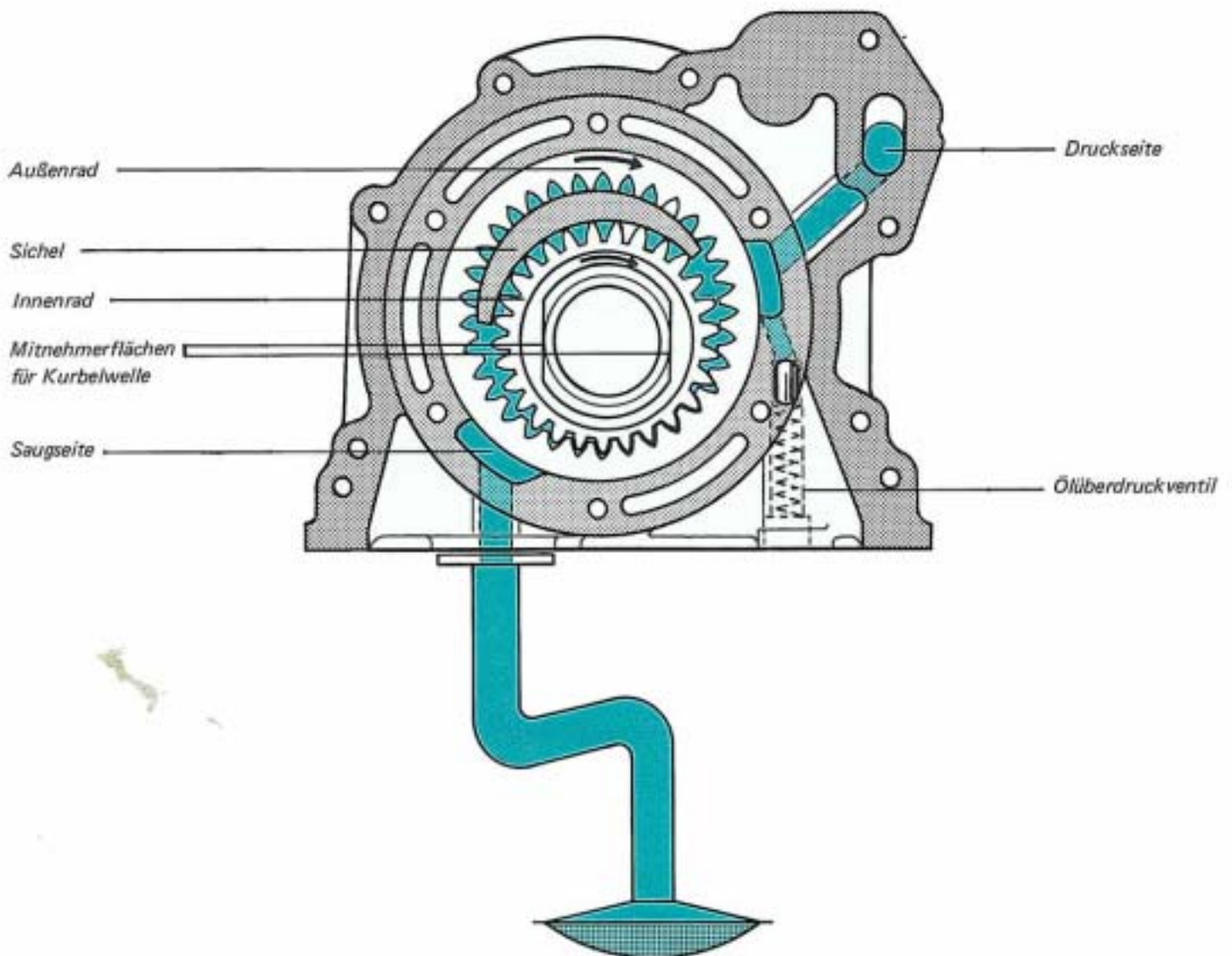
Leitfaden

15

Ölpumpe

Das ist neu!

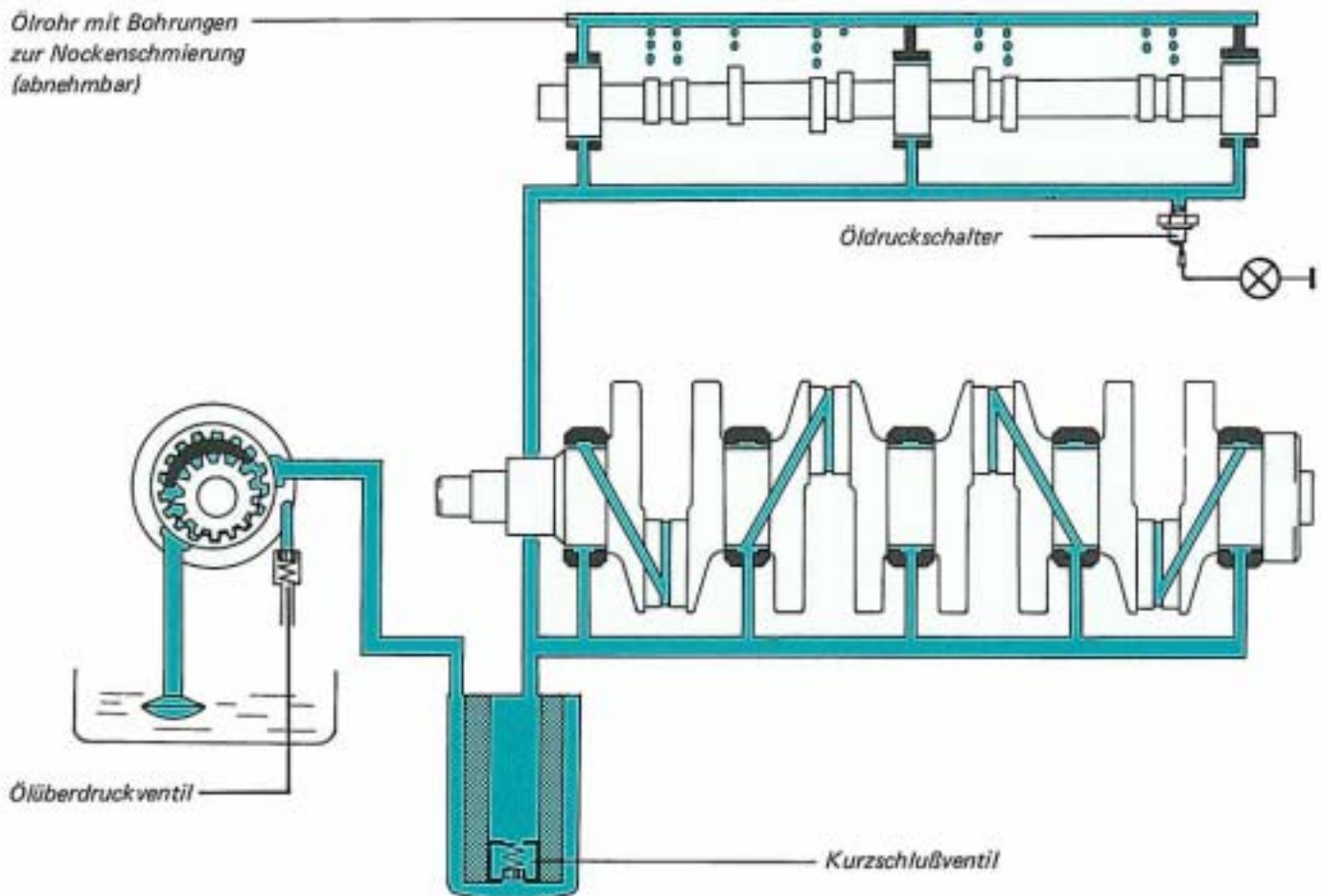
Die Ölpumpe ist als **Sichelzahnradpumpe** ausgebildet.



So funktioniert es!

Die Ölpumpe wird direkt von der Kurbelwelle angetrieben. Über das Sieb und das Saugrohr gelangt das Öl in die Ölpumpe. Das Öl wird zwischen den Zahnspalten an beiden Seiten der Sichel zur Druckseite transportiert.

Ölkreislauf



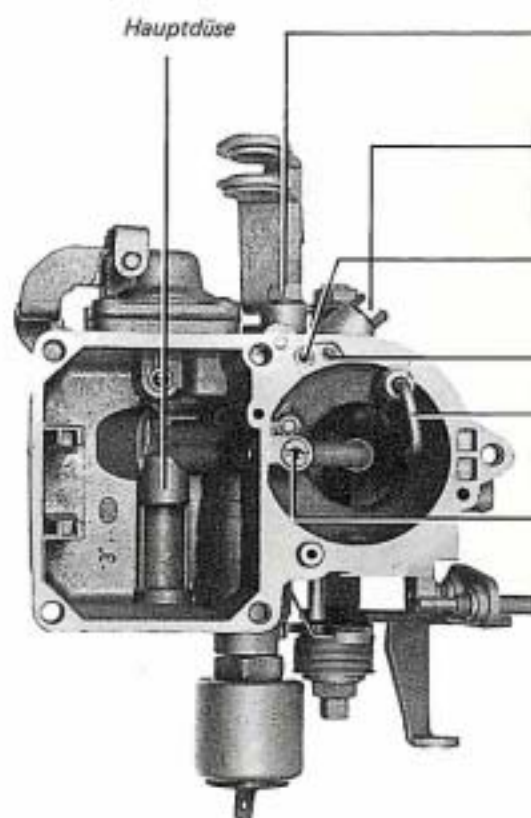
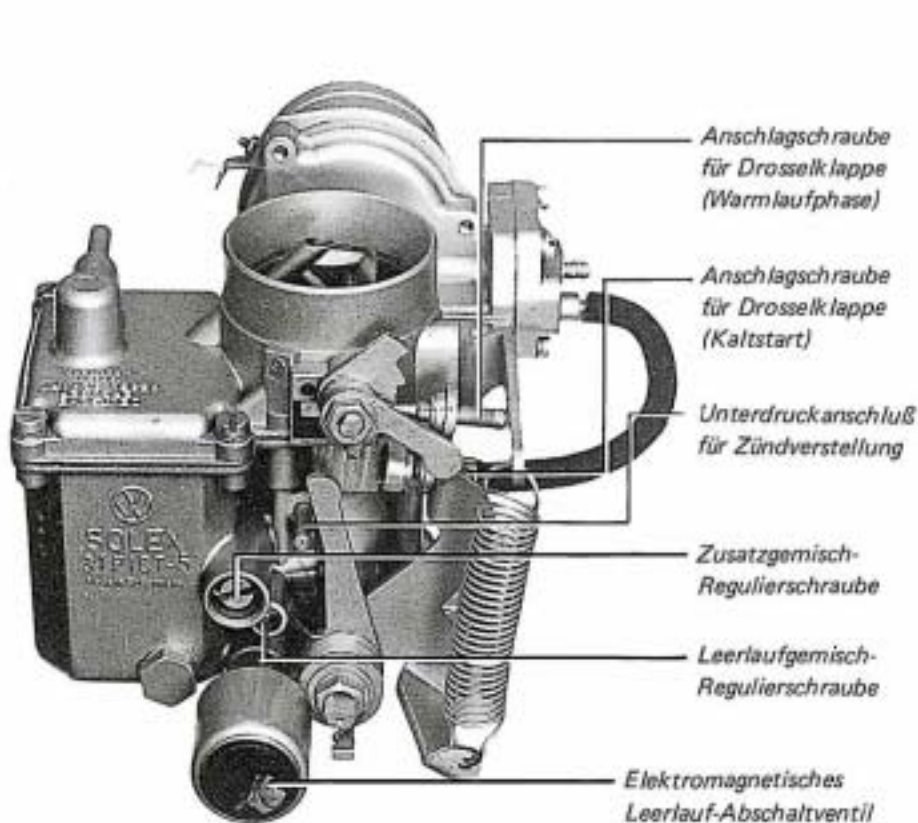
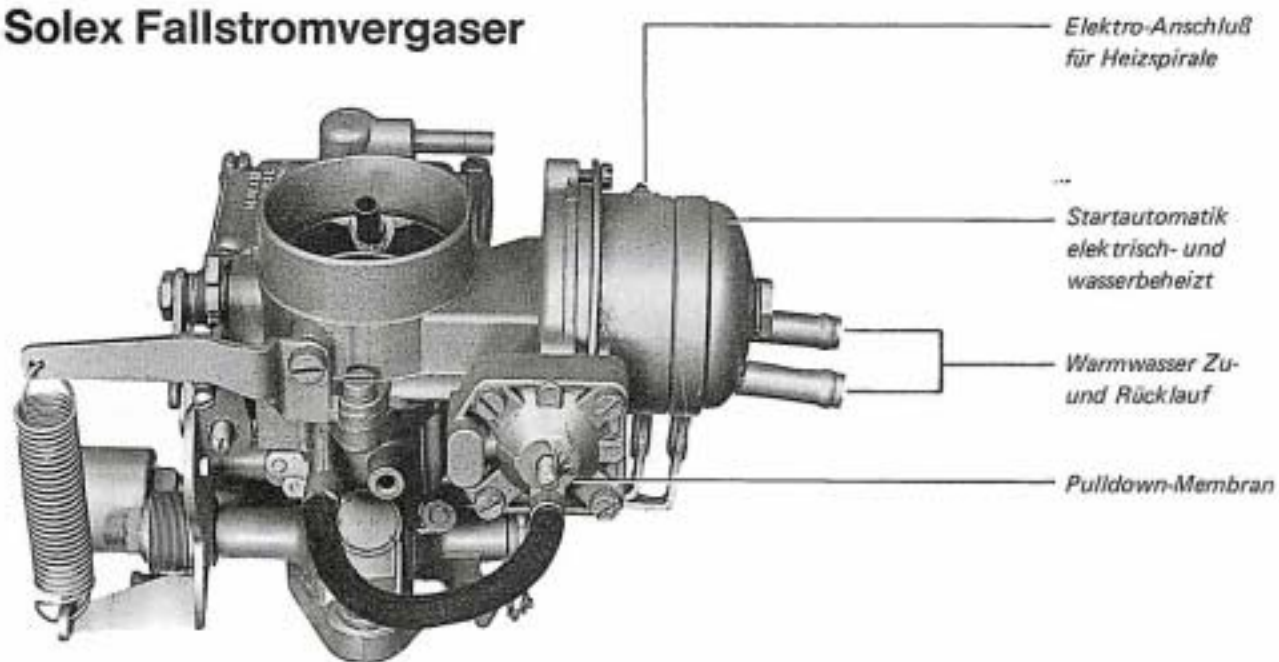
So funktioniert es!

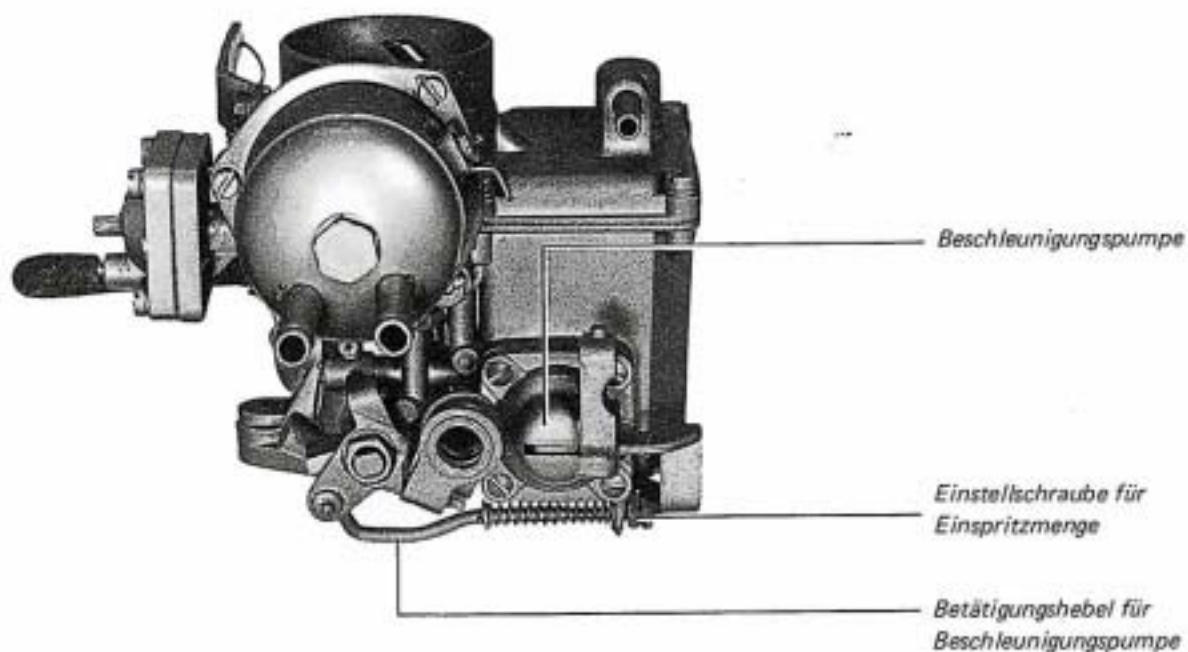
Das Ölüberdruckventil verhindert zu hohen Öldruck und damit Undichtigkeiten an Dichtungen und Verbindungsstellen.

Das Kurzschlußventil stellt die Schmierung sicher, wenn das Ölfilter verstopft ist.

Vergaser 31 PICT-5

Solex Fallstromvergaser





Leerlaufkraftstoffdüse
Zusatzgemisch

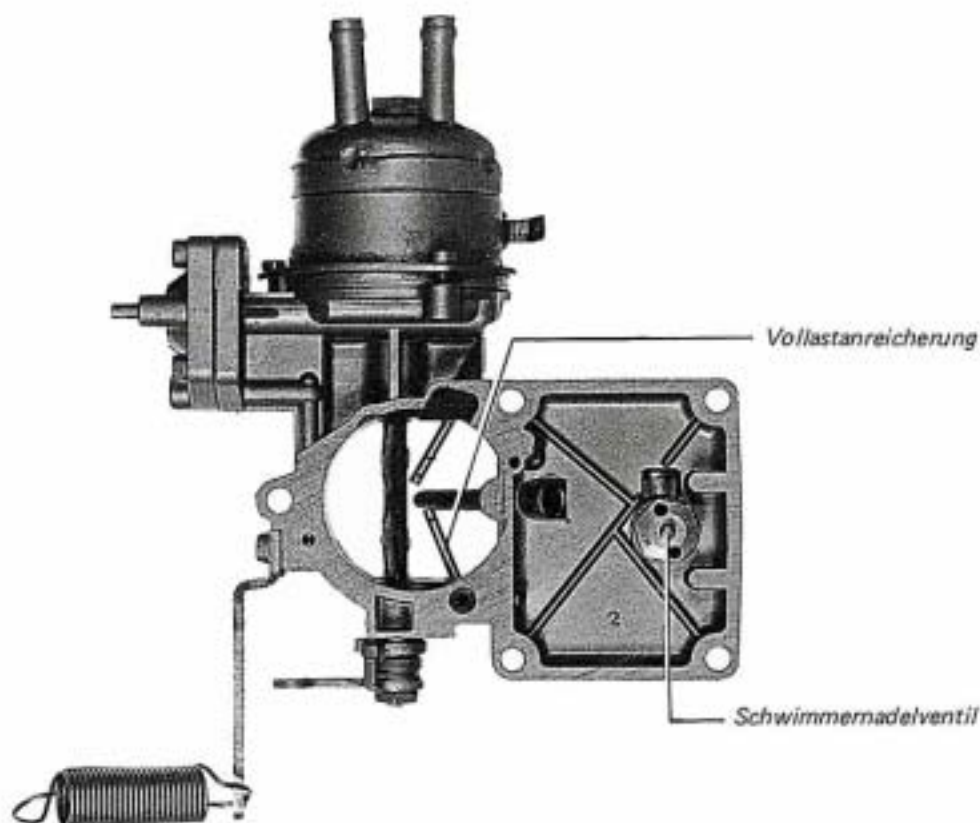
Leerlaufkraftstoffdüse
Grundgemisch

Leerlaufluftdüse
Zusatzgemisch

Leerlaufluftdüse
Grundgemisch

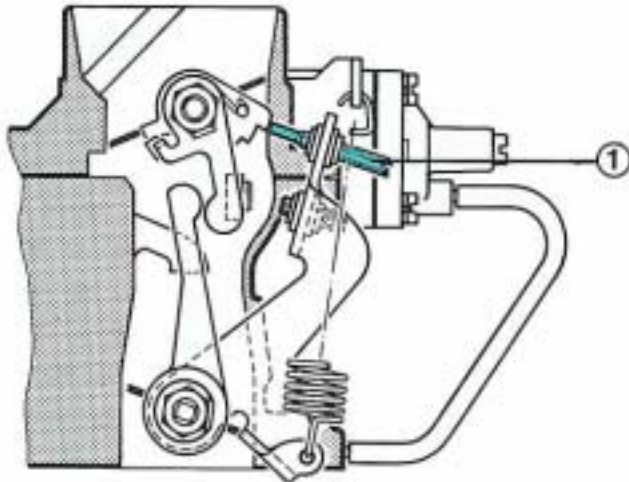
Einspritzrohr für
Beschleunigungspumpe

Ausgleichluftdüse



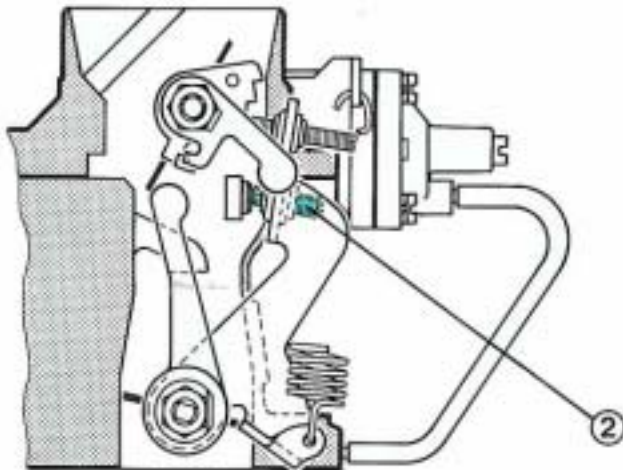
Funktionen

Kaltstart



Beim Kaltstart müssen die **Starterklappe** und die Drosselklappe leicht geöffnet sein.

Die Öffnung der Starterklappe wird gegen die Spannung der Bimetallfeder von der Pulldown-Membrane bewirkt; die Öffnung der Drosselklappe wird von der Anschlagschraube ① bestimmt.



Mit zunehmender Motortemperatur wird die Starterklappe durch die Startautomatik immer weiter geöffnet.

Dabei wird gleichzeitig die Drosselklappe geschlossen, so daß die Bypässe noch nicht in Funktion treten und das Saugrohr vollkommen abgeschlossen ist. Das wird durch die Anschlagschraube ② festgelegt.

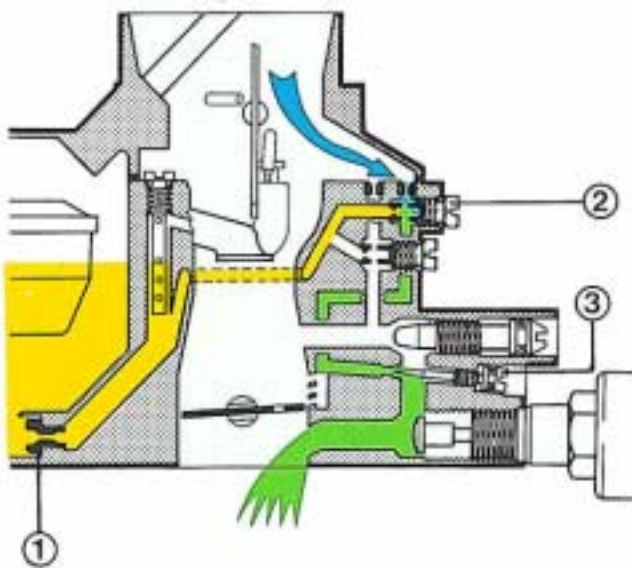
Leitfaden

22

Die Einstellung der Pulldown-Membran und der Anschlagschrauben gehört zu den Grundeinstellungen, die nur in Ausnahmefällen durchzuführen sind.

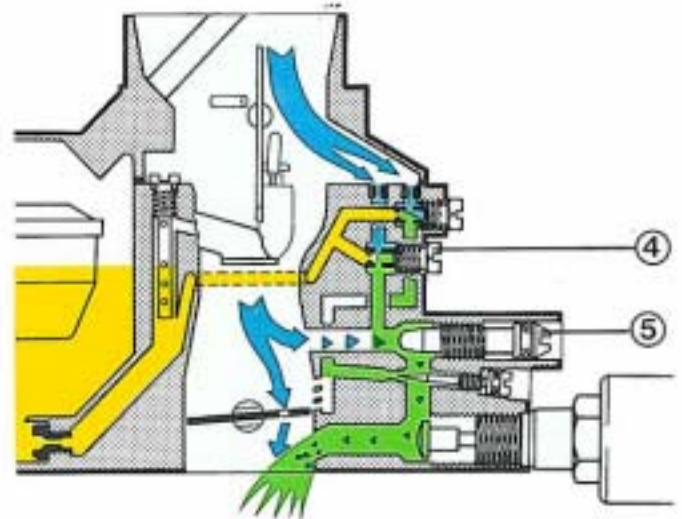
Leerlauf

Grundgemisch



Der Kraftstoff fließt von der Hauptdüse ① zur Leerlaufkraftstoffdüse ② und bildet mit der Leerlaufluft ● das Leerlaufgemisch ●.

Zusatzgemisch



Der Gesamtbedarf ist betriebsbedingt unterschiedlich. Deshalb wird ein Zusatzgemisch zugegeben. Das Zusatzgemisch wird von der Zusatzkraftstoffdüse ④ und der Zusatzluft ● bestimmt.

Im Zusatzgemisch-Kanal wird das Gemisch durch Luft ● abgemagert und über die Gemischregulierschraube ⑤ zusammen mit dem Grundgemisch dem Motor zugeführt.

Mit der Leerlauf-Gemischregulierschraube ③ wird die Gemischzusammensetzung – der CO-Wert – eingestellt.

An der Zusatzgemischregulierschraube ⑤ wird ausschließlich die Drehzahl eingestellt.

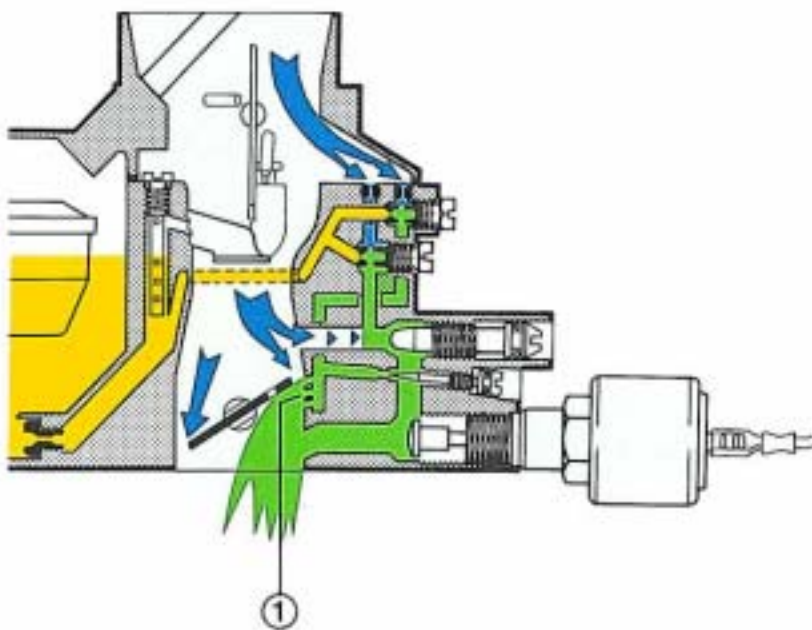
Leitfaden

22

Funktionen

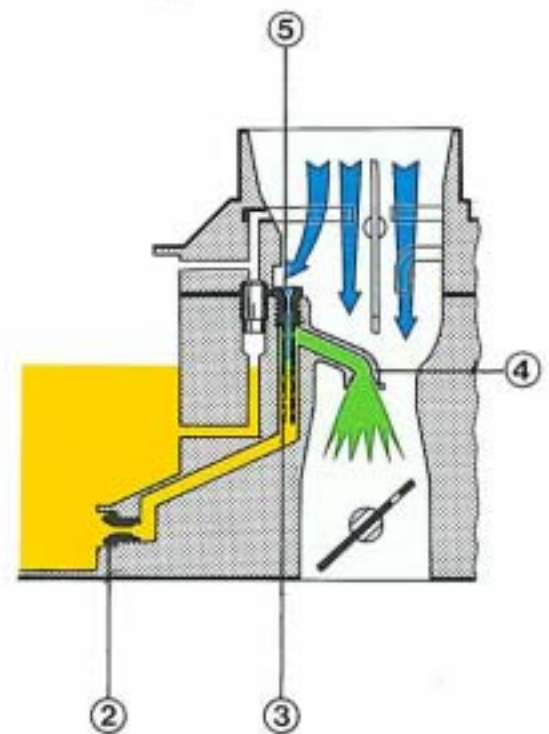
Teillast

Übergang



Beim Öffnen der Drosselklappe sprechen zunächst die Bypässe und die Beschleunigungspumpe an. Durch die Bypassbohrungen ① wird dem Motor ein zusätzliches Gemisch zugeführt.

Hauptsystem

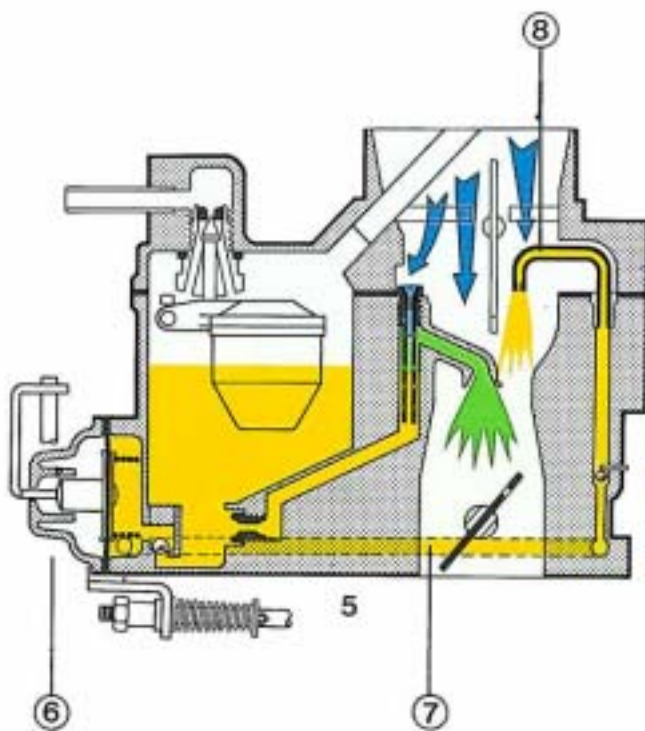


Durch die Hauptdüse ② gelangt der Kraftstoff in das Mischrohr ③. Der Unterdruck im Lufttrichter wird über den Austrittsarm ④ auch am Mischrohr wirksam.

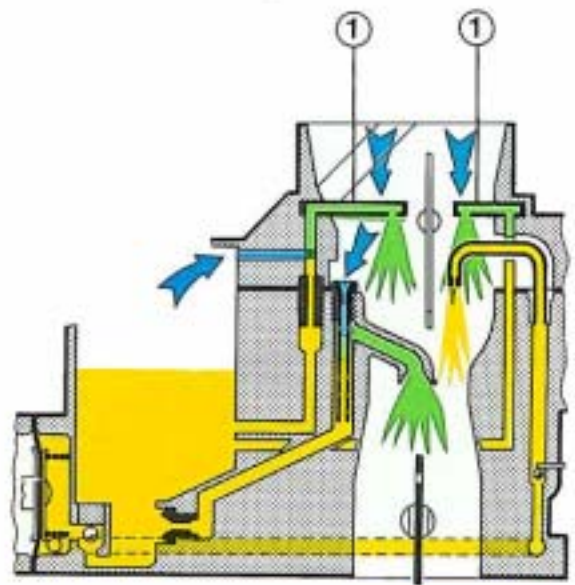
Durch die Ausgleichluftdüse ⑤ strömt Luft ein und vermischt sich mit dem Kraftstoff. Das Gemisch wird über den Austrittsarm dem Motor zugeführt.

Vollast

Beschleunigungspumpe

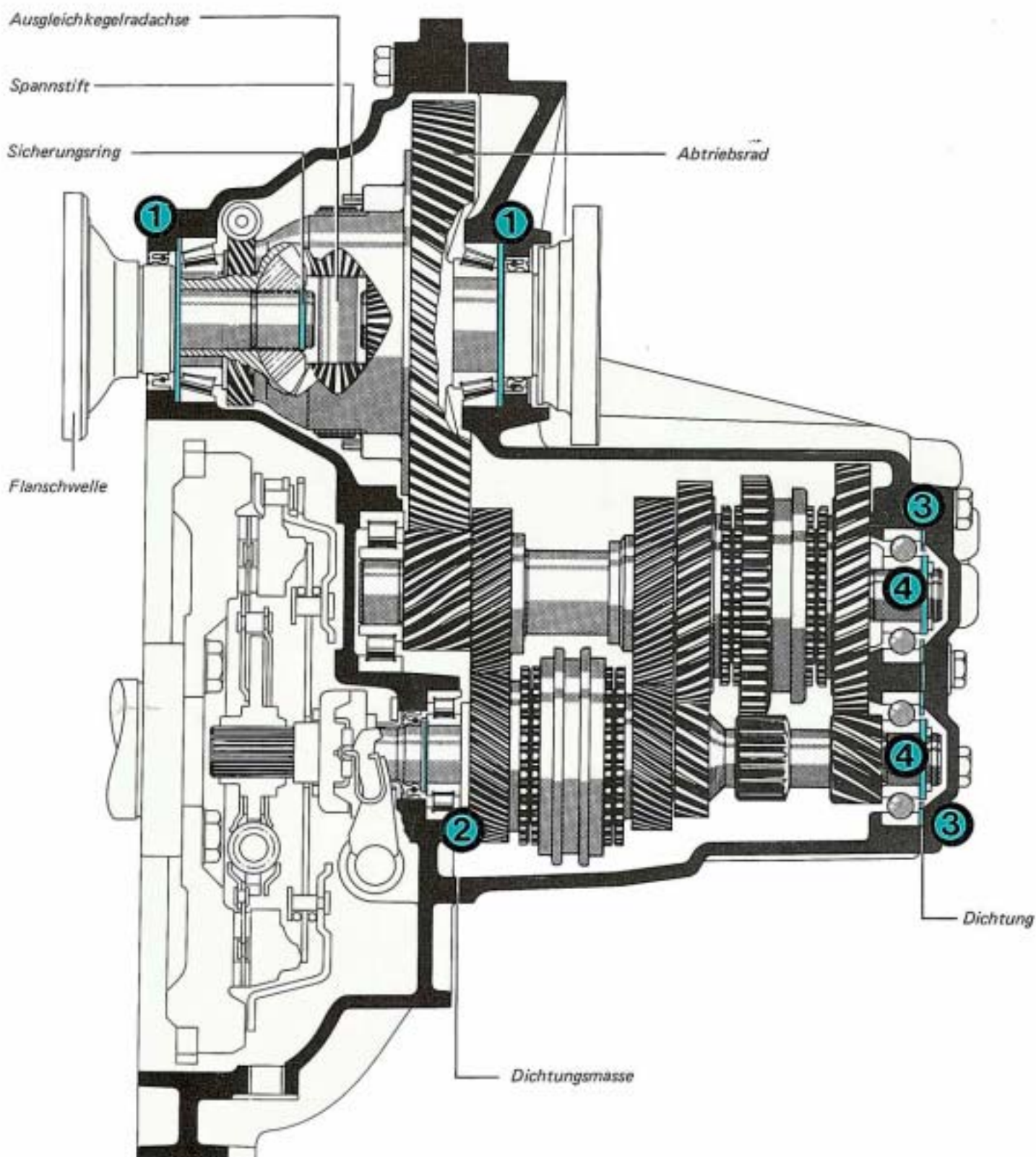


Beim Beschleunigen wird der Kraftstoff durch die Membrane (6) in den Pumpenkanal (7) gedrückt, und über das Einspritzrohr (8) in den Lufttrichter gespritzt.



Bei Vollast wird der Unterdruck an den Anreicherungsrohren (1) wirksam. Dadurch steigt Kraftstoff hoch, mischt sich mit Luft aus der Schwimmerkammer und tritt aus den Bohrungen aus.

Getriebe



Das ist neu!

Sicherung der Ausgleichkegelradachse

Befestigung des Abtriebsrades

Sicherung der Flanschswelle

So funktioniert es!

Spannstifte vor den Stirnflächen der Ausgleichkegelradachse verhindern seitliches Wandern.

Das Abtriebsrad ist auf das Ausgleichgetriebegehäuse aufgeschraubt. Ein nachhärtendes Klebemittel sichert es zusätzlich.

Die Flanschswelle ist im Ausgleichkegelrad durch einen Sicherungsring gehalten.

Die Flanschswelle kann mit zwei Hebeln herausgedrückt werden. Dabei wird der Sicherungsring in den Grund der Nut gedrückt und verbleibt auf der Welle.

Leitfaden

34

Einstellscheiben (1) für Reibmoment der Kegelrollenlager

Sicherungsring (2) für 4. Gang

Ausgleichscheiben (3) zur axialen Begrenzung der Kugellager für Antriebs- und Abtriebswelle

Ausgleichscheibe (4) zwischen Kugellager und Sprengring

Leitfaden

34