

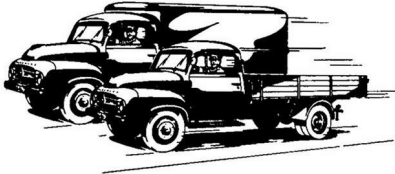
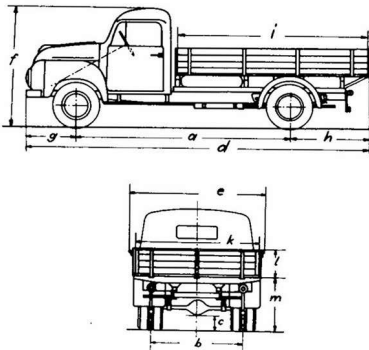
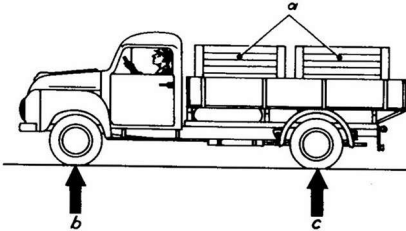
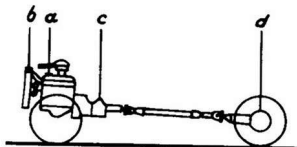
Technische Daten Einstellmaße und Toleranzen B 511-O

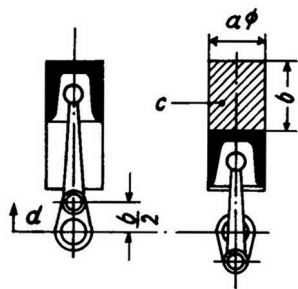
ORDNER
LKW 1
ABLAG-GRUPPE
00
RUNDSCHREIBEN
4
NUMMER

(Angaben vorbehaltlich, da diese ggf., durch technische Neuerungen bedingt, Veränderungen unterliegen.)

(Ausgabe vom 23.9.60)

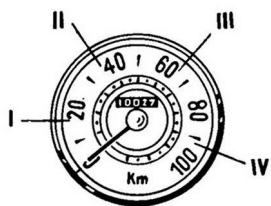
Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben					
Baureihe des Fahrgestells	B 511-0				
Baureihe des Motors	4 M 1,5 II				
Bauart des Motors	4-Takt-Otto				
Fahrgestellnummer	500 001				
Motornummer 4 M 1,5 II ab:	625 001				
<u>Abmessungen</u>	<u>Pritschenwagen</u>		<u>Koffervagen</u>		
a) Radstand	<u>3,2 m</u>	<u>3,6 m</u>	<u>3,2 m</u>	<u>3,6 m</u>	
b) Spurweite vorn	1375 mm				
hinten	1460 mm				
Wendekreis-Ø ca.	13,5 m	14,75 m	13,5 m	14,75 m	
c) Bodenhöhe bel. ca.	200 mm				
d) Fahrzeug-Länge	5230 mm	5680 mm	5050 mm	5460 mm	
e) Breite	1990 mm		1890 mm		
f) Höhe (ohne Plane) unbel.	1960 mm		2100 mm		
g) Überhang vorn	757 mm				
h) hinten	1273 mm	1323 mm	1093 mm	1103 mm	
i) Ladefläche Länge	3000 mm	3500 mm	2820 mm	3290 mm	
k) Breite	1800 mm		1710 mm		
l) Höhe	400 mm		400 mm		
m) Höhe über Fahrbahn: beladen	870 mm	875 mm	675 mm	680 mm	
<u>Gewichte</u>					
zul. Gesamtgewicht	2990 kg	3045 kg	3045 kg	3150 kg	
Fahrgestellgewicht m. Fahrerhaus	1150 kg	1170 kg	1150 kg	1170 kg	
ohne Fahrerhaus	915 kg	935 kg	915 kg	935 kg	
Fahrgestell-Tragfähigkeit m. Fahrerhaus	2075 kg	2110 kg	2130 kg	2215 kg	
Leergewicht	1390 kg	1445 kg	1545 kg	1600 kg	
a) Nutzlast	1600 kg		1500 kg	1550 kg	
b) zul. Vorderachsdruck	1000 kg		1000 kg	1050 kg	
c) zul. Hinterachsdruck			2200 kg		
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)			135 kg		
zul. Anhängergesamtgewicht gebremst			2000 kg		
<u>Füllmengen</u>					
a) Motor-Ölwechsel	4 l				
b) Kühlanlage	8 l				
Frostschutzmittel bis -20° C	2,7 l				
bis -30° C	3,5 l				
Kraftstoffbehälter	50 l				
c) Getriebe-Ölwechsel	1 l				
d) Hinterachs-Ölwechsel	1,5 l				



Leistungen
 Zylinderzahl
 Zylinderanordnung
 a) Zylinderbohrung
 b) Hub
 c) Hubraum
 Verdichtungsverhältnis
 Höchstleistung bei 4700 U/min
 d) max. Drehmoment bei 2500 U/min
 Literleistung
 Niedr. Kraftstoffverbrauch
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit
 bei Höchstleistung
 Spez. Drehzahl des Motors
 Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm.
 bei Höchstleistung
 Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030
 (bei Meßgeschwindigkeit 66 km/h)

4
 in Reihe
 75 $\varnothing$ mm
 84,5 mm
 1493 cm³
 1 : 7
 60 PS (nach DIN 70 020)
 11 mkg
 40 PS/l
 223 g/PS_h bei 2700 U/min
 13,2 m/sek
 2780 U/min (bei 60 km/h)
 9,2 kg/cm²
 7,7 kg/cm²
 12,1 l/100 km

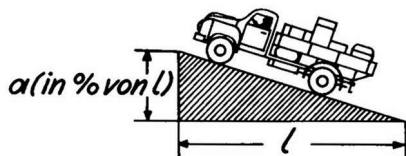


Höchstgeschwindigkeit in den
 einzelnen Gängen

1. Gang (I)
 2. Gang (II)
 3. Gang (III)
 4. Gang (IV)
 Rückwärts-Gang

bei 4200 U/min

18 km/h
 37 km/h
 62 km/h
 92 km/h
 21 km/h



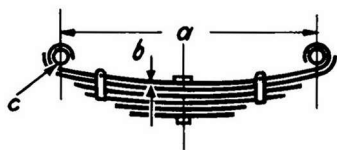
Steigfähigkeit in den Gängen

1. Gang
 2. Gang
 3. Gang
 4. Gang
 Rückwärtsgang

(vollbelastet!)

25 %
 11,5 %
 6 %
 3,7 %
 21 %

Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

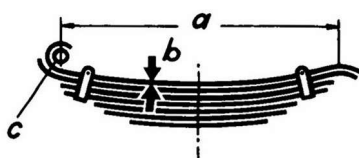


Vorderfeder-Bauart 054 030 03 00

a) Länge
 Breite
 Blattzahl
 b) Blattstärke
 max. Federbelastung
 spez. Durchfederung
 c) Federbüchse- $\varnothing$ u. Länge

halbellipt. Längsfeder

400 mm
 50 mm
 6
 1 à 8 mm , 5 à 7 mm
 500 kg
 9,5 mm / 100 kg
 14 $\varnothing$ 18 $\varnothing$ x 49 mm

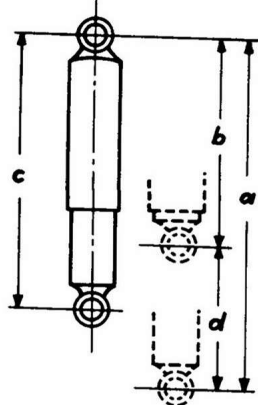


Hinterfeder - Bauart 054 030 04 00

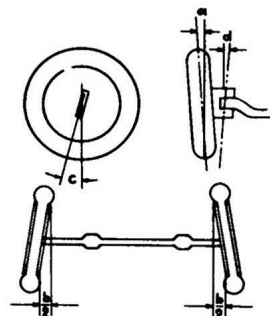
a) Länge
 Breite
 Blattzahl
 b) Blattstärke
 max. Federbelastung
 spez. Durchfederung
 c) Federbüchse u. Länge

halbellipt. Längsfeder

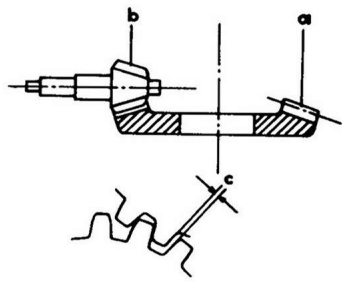
1000 mm
 60 mm
 10
 1 à 8 mm , 5 à 7 mm , 4 à 6 mm
 960 kg
 7,8 mm / 100 kg
 22 x 27 x 59mm

<u>Stoßdämpfer vorn</u> a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe	054 033 01 00 312 mm 217 mm 265 mm 95 mm 25 mm 100 U/min 60 ± 10 kg 10 ± 5 kg	100 mm 100 U/min 125 ± 12 kg 20 ± 7 kg	
<u>Stoßdämpfer hinten</u> a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe	054 033 02 00 390 mm 256 mm 320 mm 134 mm 25 mm 100 U/min 65 ± 10 kg 10 ± 5 kg	100 mm 100 U/min 160 ± 15 kg 30 ± 5 kg	

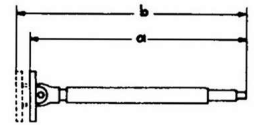
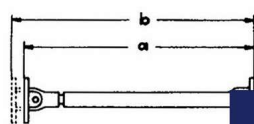
Gruppe 04 Vorderachse

<u>Vorderachse - Bauart</u> a) Radsturz Vorspur b) Nachlauf unbelastet belastet c) Spreizung Spurdifferenzwinkel bei 20° Einschlag	Doppelquerlenker $1^\circ 30' - 30'$ 0 - 3 mm $1^\circ \pm 45'$ $2^\circ 30' \pm 45'$ $6^\circ \pm 30'$ $2^\circ \pm 30'$	
--	---	--

Gruppe 06 Hinterachse

<u>Hinterachse - Bauart</u> Hinterachsuntersetzung a) Tellerrad Zähnezahl b) Kegelrad Zähnezahl c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller u. Kegelrad	Tragachse 1 : 5,857 41 7 0,15 - 0,20 mm	
---	---	---

Gruppe 07 Gelenkwelle

Zwischenwelle a) zusammengeschobene Länge b) Einbaulänge max. Unwucht	3,2 m Rad.vorn 3,6 m Rad.vorn 3,6 m Rad.hinten 1015 mm 616 mm 783 mm 1040 mm 633 mm 800 mm 30 cmg bei 2800 U/min	
Gelenkwelle hinten a) zusammengeschobene Länge b) Einbaulänge max. Unwucht	3,2 und 3,6 m Radstand 1235 mm 1253 mm 30 cmg bei 2800 U/min	

Gruppe 08 Bremse

	Fabrikat u. Typ der Bremse Art wirksame Gesamtbremsfläche a) Bremsbelag Breite b) Sektor c) Dicke Bremsstrommel $\varnothing$ Ausdreh-Grenzmaß d) Hauptbremszylinder e) Hub Radbremszylinder vorn f) hinten Handbremse	Borgward / Teves Öldruck-Innenbacken-Bremse 832 cm² 40 mm 115° 5 mm 250 $\varnothing$ mm + 2 mm (232 $\varnothing$ mm) 25,4 $\varnothing$ mm 36 mm 28,57 $\varnothing$ mm 28,57 $\varnothing$ mm mech. auf Hinterräder wirkend
--	--	---

Gruppe 11 Lenkung

	Fabrikat Type Übersetzung Lenkradumdrehungen bei Gesamtausschlag a) äußerer Radeinschlag b) innerer Radeinschlag Lenkrad $\varnothing$	ZF-Roß-Lenkung 532 1 : 14,7 2,5 32° 28° 425 $\varnothing$ mm
--	---	--

Gruppe 12 Räder und Bereifung

	Räder Art Anzahl a) Felgenreöße vorn u. hinten b) Lochkreis $\varnothing$ Anzahl der Löcher c) Reifengröße Luftdruck vorn hinten d) wirksamer Reifenradius (dyn.)	Stahlscheiben-Rad 6 (1 Reserve) 4,00 E x 16 205 $\varnothing$ mm 5 6,00 - 16 extra Transport 2 atü 2,5 atü 349 mm
--	--	---

Gruppe 30 Motor

Zylinderblock

a) auf der Kopfplatte des Zylinderblockes eingeschlagen

(Zyl. Bohrungskennzahl)

0

+ 1

+ 2

+ 3

Reparaturstufe

1

2

Spaltmaß

Übermaß

0,5 mm

1,0 mm

b) Grenzmaß der Zyl. Bohrung

75,000 $\varnothing$ mm - 75,009 $\varnothing$ mm

75,010 $\varnothing$ mm - 75,019 $\varnothing$ mm

75,020 $\varnothing$ mm - 75,029 $\varnothing$ mm

75,030 $\varnothing$ mm - 75,039 $\varnothing$ mm

75,500 $\varnothing$ mm - 75,509 $\varnothing$ mm

76,000 $\varnothing$ mm - 76,009 $\varnothing$ mm

0 mm

c) Kolben $\varnothing$

74,96 $\varnothing$ mm

74,97 $\varnothing$ mm

74,98 $\varnothing$ mm

74,99 $\varnothing$ mm

75,46 $\varnothing$ mm

75,96 $\varnothing$ mm

Kurbelwelle

Härtung bis Motor 1 067 727

ab Motor 1 067 728

Lagerung der Kurbelwelle

a) Lagerbohrung im Gehäuse

Kurbelwellenagerschalen

Reparaturstufe	1	Untermaß	0,25 mm	normal
2			0,5 mm	
3			0,75 mm	
4			1,0 mm	

d) Lagerspiel der Hauptlager

e) Breite der Lagerschale II. u. III. Lager

f) (Paßlager) I. Lager

g) Innenbreite der I. Lagerschale

h) Axialspiel des Paßlagers

Werkstoff der Lagerschalen

Anzugsmoment d. Hauptlagerschr.

i) Einbauspiel am Öl-Rücklaufgew.

zulässiger Schlag i. mittl. Hauptlager

zulässige Unrundung im Hauptlager

zulässige Konizität in Lagerlänge

k) Schleifradien der Lagerzapfen

geschlagen in einem Stück

Einsatz gehärtet

weichnitriert

Achtung! Diese

Kurbelwelle darf nicht nachgeschliffen werden!

Weichnitrierte Kurbelwellen mit Untermaß-Lagerzapfen sind im Austausch lieferbar!

3 mal

59 $\varnothing$ H 6 mm = (+ 0,019)

b) für Zapfen $\varnothing$

c) Wandstärke

55 h 6 mm =)	1,986 - 1,980 mm
54,75 h 6 mm =)	2,111 - 2,105 mm
54,5 h 6 mm =)	- 0,019
54,25 h 6 mm =)	2,236 - 2,230 mm
54 h 6 mm =)	2,361 - 2,355 mm
	2,486 - 2,480 mm

0,028 - 0,078 mm

28 $\pm$ 0,1 mm

normal	Reparaturstufe	1	2	3	4
38,85 mm (+ 0,05)		39,20	39,40	39,60	39,80

35 + 0,04 mm

0,10 - 0,19 mm

Super - Mikro

in 2 Stufen anziehen! 6 mkg $\rightarrow$ 10 mkg

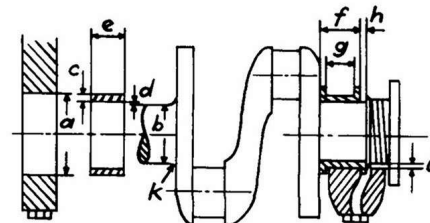
0,12 - 0,19 mm

0,04 mm bei Einspannen in den Endlagern

0,025 mm

0,01 mm

2,8 $\pm$ 0,2 mm



Pleuelstange

a) Länge

b) Breite unten

c) Breite oben

d) Bohrungs $\varnothing$ unten

e) Bohrungs $\varnothing$ oben

Pleuelbüchse

Bolzen Kennzeichen Farbe (weiß)
(schwarz)

h) Außen $\varnothing$

i) Breite

Pleuellagerschalen

Reparaturstufe	1	Untermaß	0,25 mm	normal
2			0,5 mm	
3			0,75 mm	
4			1,0 mm	

m) Lagerspiel der Pleuellager

n) Breite der Pleuellagerschalen

o) Axialspiel der Pleuelstange

Werkstoff der Lagerschalen

Anzugsmoment f. Pleuelschrauben

zul. Gewichtsunterschied d. Pleuelst.

zul. Unrundung im Pleuellagerzapfen

p) Schleifradien der Lagerzapfen

160 $\pm$ 0,15 mm

29 $\pm$ 0,065 mm
29 $\pm$ 0,117 mm

26 + 0,3 mm

52 $\varnothing$ H 6 mm = (+ 0,019)

25 $\varnothing$ H 7 mm = (+ 0,025)

f) Büchsen $\varnothing$ (eingebaut)

g) Bolzen $\varnothing$

22,012 - 22,014 mm	22,000 - 21,997 mm
22,007 - 22,009 mm	21,997 - 21,994 mm

25 $\varnothing$ s 6 mm (+ 0,048)
(+ 0,035)

26 $\pm$ 0,15 mm

k) Zapfen $\varnothing$

l) Wandstärke

48 j 6 mm =)	1,988 - 1,978 mm
47,75 j 6 mm =)	2,113 - 2,103 mm
47,5 j 6 mm =)	+ 0,011
47,25 j 6 mm =)	- 0,005
47 j 6 mm =)	2,238 - 2,228 mm
	2,363 - 2,353 mm
	2,488 - 2,478 mm

0,013 - 0,068 mm

25 $\pm$ 0,1 mm

0,065 - 0,150 mm

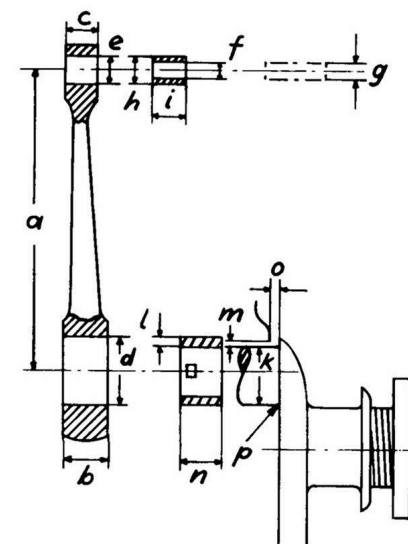
Dreistofflager

4 mkg

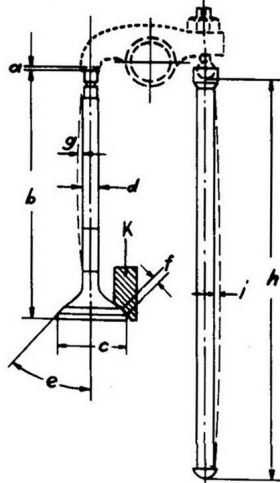
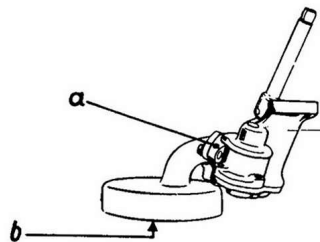
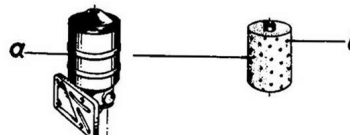
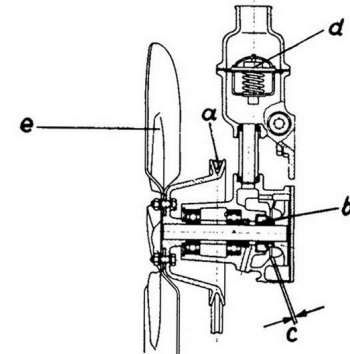
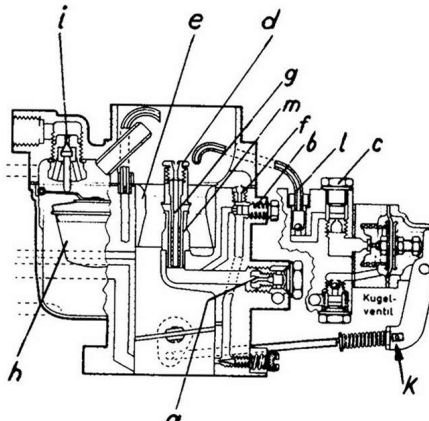
höchstens 5 g

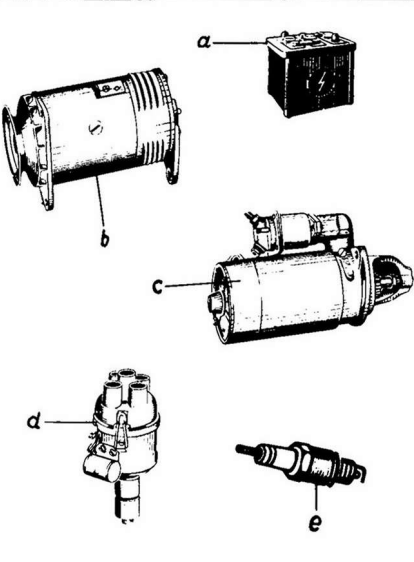
0,006 mm

2,8 $\pm$ 0,2 mm

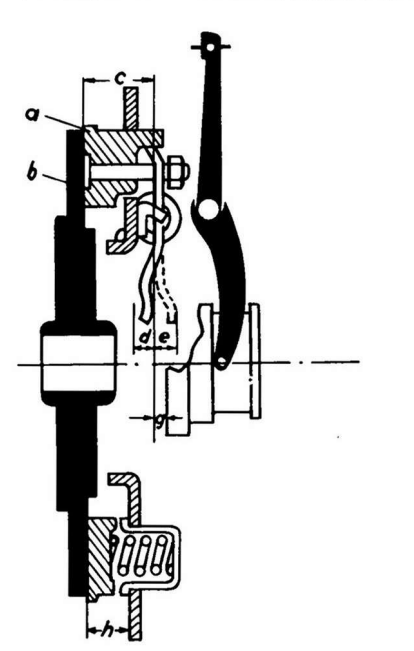


	<u>Kolben mit Kolbenbolzen</u> Kolben-Typ a) Kompressionsring in Nute I b) Winkelring II c) Nasenring III d) Ölschlitzring IV e) Höhenspiel der Kolbenringe f. Ringe f) Spaltmaß an der Stoßstelle f. Ringe g) Kolbenbolzen $\varnothing$ Kennzeichen Farbe weiß schwarz h) Innen $\varnothing$ i) Länge k) Kolbenbolzensicherung	Kolben $\varnothing$ (siehe unter Zyl.-Block) Mahle 2 K 14 195/12 Nürall 7553 10 f 75 / 68,4 x 2 12 f 75 / 68,4 x 2 30 f 75 / 68,4 x 2,5 41 f 75 / 68,4 x 4,5 I-III 0,035-0,062 mm IV 0,025-0,052 mm I-III 0,3 - 0,45 mm IV 0,25 - 0,40 mm <table><tr><th>Kolbenbolzen</th><th>Kolbenauge</th></tr><tr><td>22,000 - 21,997 $\varnothing$ mm</td><td>21,998 - 21,995 $\varnothing$ mm</td></tr><tr><td>21,997 - 21,994 $\varnothing$ mm</td><td>21,995 - 21,992 $\varnothing$ mm</td></tr></table> 15 mm $\varnothing$ 62 mm Sprenging A 22 DIN 73123	Kolbenbolzen	Kolbenauge	22,000 - 21,997 $\varnothing$ mm	21,998 - 21,995 $\varnothing$ mm	21,997 - 21,994 $\varnothing$ mm	21,995 - 21,992 $\varnothing$ mm										
Kolbenbolzen	Kolbenauge																	
22,000 - 21,997 $\varnothing$ mm	21,998 - 21,995 $\varnothing$ mm																	
21,997 - 21,994 $\varnothing$ mm	21,995 - 21,992 $\varnothing$ mm																	
	<u>Nockenwelle</u> a) Antrieb Nockenwelle gelagert b) Bohrungs $\varnothing$ im Gehäuse c) Nockenwellenlager Innen $\varnothing$ (eingepreßt und nachgearbeitet) d) Breite e) Lagerzapfen $\varnothing$ f) Lagerspiel Steuerzeiten g) Einlaß öffnet h) Einlaß schließt i) Auslaß öffnet k) Auslaß schließt l) Stoßelkappen $\varnothing$ m) Bodenhöhe n) Schwungrad $\varnothing$ bei Zeigerspitze Schwungradverstellung Anzugsmoment d. Schwungradschr.	schrägverzahnte Stirnräder im Motorgehäuse 3 mal 45 $\varnothing$ H 7 mm = (+ 0,025) 41 $\varnothing$ H 7 mm = (+ 0,025) 28 $\pm$ 0,1 mm 41 $\varnothing$ f 7 mm = (- 0,025) (- 0,050) 0,025 - 0,075 mm bei Ventilspiel 0,38 mm gemessen! <table><tr><th></th><th>bei n</th></tr><tr><td>18° v. OT</td><td>40 mm v. OT</td></tr><tr><td>56° n. UT</td><td>124 mm n. UT</td></tr><tr><td>56° v. UT</td><td>124 mm v. UT</td></tr><tr><td>18° n. OT</td><td>40 mm n. OT</td></tr></table> 22 $\varnothing$ f 7 mm (- 0,020) (- 0,041) 5,5 mm 255 $\varnothing$ mm an OT-Punkt-Markierung 1° auf dem Schwungrad $\varnothing$ gemessen bei n) = 2,22 mm 6 mkg		bei n	18° v. OT	40 mm v. OT	56° n. UT	124 mm n. UT	56° v. UT	124 mm v. UT	18° n. OT	40 mm n. OT						
	bei n																	
18° v. OT	40 mm v. OT																	
56° n. UT	124 mm n. UT																	
56° v. UT	124 mm v. UT																	
18° n. OT	40 mm n. OT																	
	<u>Zylinderkopf</u> Anzugsmoment d. Zylinderkopf-muttern Reihenfolge des Anziehens	einteilig Spez.-Leichtmetall-Guß in 2 Stufen anziehen 6 mkg $\rightarrow$ 10 mkg siehe Abbildung																
	<u>Ventilfeder</u> a) ungespannte Länge b) geschlossenes Ventil c) geöffnetes Ventil d) oberer Innen $\varnothing$ e) unterer Innen $\varnothing$ f) Drahtstärke wirksame Windungen Gesamtwindungen	<table><tr><th>innere Feder</th><th>äußere Feder</th></tr><tr><td>45 mm Federbel. 0 kg</td><td>48,5 mm Federbel. 0 kg</td></tr><tr><td>36,7 mm " 8,6 kg</td><td>40,5 mm " 17,5 kg</td></tr><tr><td>26,7 mm " 18,5 kg</td><td>30,5 mm " 44,0 kg</td></tr><tr><td>16,8 $\varnothing$</td><td>23,5 $\varnothing$ mm</td></tr><tr><td>2,6 $\varnothing$ mm</td><td>25,3 $\varnothing$ mm</td></tr><tr><td>6 2/3</td><td>4 3/4</td></tr><tr><td>9</td><td>7</td></tr></table>	innere Feder	äußere Feder	45 mm Federbel. 0 kg	48,5 mm Federbel. 0 kg	36,7 mm " 8,6 kg	40,5 mm " 17,5 kg	26,7 mm " 18,5 kg	30,5 mm " 44,0 kg	16,8 $\varnothing$	23,5 $\varnothing$ mm	2,6 $\varnothing$ mm	25,3 $\varnothing$ mm	6 2/3	4 3/4	9	7
innere Feder	äußere Feder																	
45 mm Federbel. 0 kg	48,5 mm Federbel. 0 kg																	
36,7 mm " 8,6 kg	40,5 mm " 17,5 kg																	
26,7 mm " 18,5 kg	30,5 mm " 44,0 kg																	
16,8 $\varnothing$	23,5 $\varnothing$ mm																	
2,6 $\varnothing$ mm	25,3 $\varnothing$ mm																	
6 2/3	4 3/4																	
9	7																	
	<u>Ventilführung</u> a) Länge b) Außen $\varnothing$ c) Innen $\varnothing$ Material	60 mm 15 $\varnothing$ s 6 = (+ 0,028) (+ 0,039) 9 $\varnothing$ H 8 = (+ 0,022) Sondergußseisen																

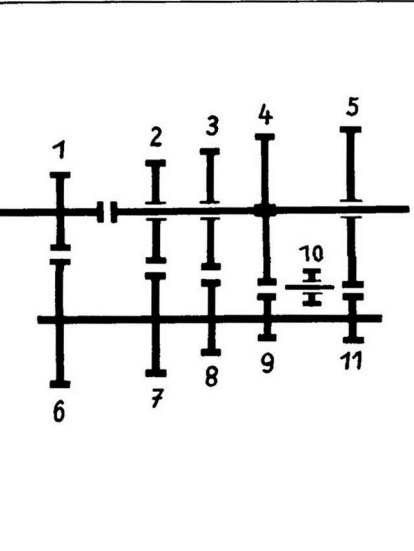
a) Ventilspiel bei warmem Motor b) Ventil - Länge c) Kegel$\varnothing$ d) Schaftstärke e) Kegelwinkel f) Sitzbreite im Sitzring g) zulässiger Schlag am Ventilschaft zulässiger Schlag am Ventilkegel h) Stoßstangen-Länge i) zulässiger Schlag der Stoßstange k) Ventilsitzring	Einlaß und Auslaß 0,2 mm <table><thead><tr><th>Einlaß</th><th>Auslaß</th></tr></thead><tbody><tr><td>110 mm</td><td>111 mm</td></tr><tr><td>35 $\varnothing$ mm</td><td>30 $\varnothing$ mm</td></tr><tr><td colspan="2">9 mm $\varnothing$ e 7 = $\begin{pmatrix} - 0,025 \\ - 0,040 \end{pmatrix}$</td></tr><tr><td colspan="2">45° 30'</td></tr><tr><td>1,2 - 1,4 mm</td><td>2,0 - 2,2 mm</td></tr><tr><td colspan="2">0,02 mm</td></tr><tr><td colspan="2">0,02 mm</td></tr><tr><td colspan="2">267,8 - 0,8 mm</td></tr><tr><td colspan="2">0,1 - 0,2 mm</td></tr><tr><td colspan="2">Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl</td></tr></tbody></table>	Einlaß	Auslaß	110 mm	111 mm	35 $\varnothing$ mm	30 $\varnothing$ mm	9 mm $\varnothing$ e 7 = $\begin{pmatrix} - 0,025 \\ - 0,040 \end{pmatrix}$		45° 30'		1,2 - 1,4 mm	2,0 - 2,2 mm	0,02 mm		0,02 mm		267,8 - 0,8 mm		0,1 - 0,2 mm		Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl										
Einlaß	Auslaß																															
110 mm	111 mm																															
35 $\varnothing$ mm	30 $\varnothing$ mm																															
9 mm $\varnothing$ e 7 = $\begin{pmatrix} - 0,025 \\ - 0,040 \end{pmatrix}$																																
45° 30'																																
1,2 - 1,4 mm	2,0 - 2,2 mm																															
0,02 mm																																
0,02 mm																																
267,8 - 0,8 mm																																
0,1 - 0,2 mm																																
Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl																																
a) Ölpumpe Bauart Antrieb b) Ansaug-Grobfilterung Öldruck bei mittlerer Drehzahl Kurbelgehäuse-Entlüftung	Zahnradpumpe von der Nockenwelle Drahtsieb vor der Ölpumpe mindestens 1,5 atü (bei warmem Motor) 1 Öldunstentlüfter ins Freie																															
a) Nebenstromölfiltergehäuse Anzugsmoment b) Filtereinsatz wahlweise	Borgward 2,5 mkg Knecht EN 108 Hengst E 11.14 Bosch FJSJ 24 S 3 Z From C 842																															
<u>Wasserpumpe</u> a) Antrieb der Wasserpumpe b) Abdichtung der Wasserpumpe c) Spaltmaß zw. Gehäuse u. Flügelrad Schmierung d) Thermostat Öffnungstemperatur e) Ventilator$\varnothing$	Flügelpumpe mit Ventilator zusammen am Motorgehäuse befestigt von der Kurbelwelle durch Keilriemen 9,5 x 925/975 Gleitringdichtung AB 16,5.35.16/6 0,3 - 0,5 mm Schmierfettbüchse 80° ± 2° C 355 $\varnothing$ mm (Spezial 380 $\varnothing$ mm) dyn. ausgewuchtet																															
<u>Vergaser</u> a) Hauptdüse b) Leerlaufdüse c) Pumpendüse d) Luftkorrekturdüse e) Lufttrichter f) Leerlaufdüse Starterkraftstoffdüse Starterluftdüse g) Mischrohr h) Schwimmgewicht i) Schwimmernadelventil Einspritzpumpe k) Splintstellung l) Einspritzrohr m) Mischrohrträger	Solex 32 PJCB <table><tbody><tr><td>a) Hauptdüse</td><td>130</td></tr><tr><td>b) Leerlaufdüse</td><td>55</td></tr><tr><td>c) Pumpendüse</td><td>40</td></tr><tr><td>d) Luftkorrekturdüse</td><td>175</td></tr><tr><td>e) Lufttrichter</td><td>26</td></tr><tr><td>f) Leerlaufdüse</td><td>1,6</td></tr><tr><td>Starterkraftstoffdüse</td><td>150</td></tr><tr><td>Starterluftdüse</td><td>4</td></tr><tr><td>g) Mischrohr</td><td>35</td></tr><tr><td>h) Schwimmgewicht</td><td>5,7 g</td></tr><tr><td>i) Schwimmernadelventil</td><td>1,5 $\varnothing$ mm</td></tr><tr><td>Einspritzpumpe</td><td>Nr. 73 reich 0,9 - 1,2 cm³/Hub</td></tr><tr><td>k) Splintstellung</td><td>mitte</td></tr><tr><td>l) Einspritzrohr</td><td>niedrig (0,8)</td></tr><tr><td>m) Mischrohrträger</td><td>Res. 5,5</td></tr></tbody></table>	a) Hauptdüse	130	b) Leerlaufdüse	55	c) Pumpendüse	40	d) Luftkorrekturdüse	175	e) Lufttrichter	26	f) Leerlaufdüse	1,6	Starterkraftstoffdüse	150	Starterluftdüse	4	g) Mischrohr	35	h) Schwimmgewicht	5,7 g	i) Schwimmernadelventil	1,5 $\varnothing$ mm	Einspritzpumpe	Nr. 73 reich 0,9 - 1,2 cm ³ /Hub	k) Splintstellung	mitte	l) Einspritzrohr	niedrig (0,8)	m) Mischrohrträger	Res. 5,5	
a) Hauptdüse	130																															
b) Leerlaufdüse	55																															
c) Pumpendüse	40																															
d) Luftkorrekturdüse	175																															
e) Lufttrichter	26																															
f) Leerlaufdüse	1,6																															
Starterkraftstoffdüse	150																															
Starterluftdüse	4																															
g) Mischrohr	35																															
h) Schwimmgewicht	5,7 g																															
i) Schwimmernadelventil	1,5 $\varnothing$ mm																															
Einspritzpumpe	Nr. 73 reich 0,9 - 1,2 cm ³ /Hub																															
k) Splintstellung	mitte																															
l) Einspritzrohr	niedrig (0,8)																															
m) Mischrohrträger	Res. 5,5																															
<u>Kraftstoff-Förderpumpe</u> Antrieb	PE 10209 e (Solex) durch Exzenter der Nockenwelle																															

	Ansauggeräuschkämpfer mit Naßluftfilter	Knecht GD807/1 Mann & Hummel A 545-02 (- oder Spezial-Ausf. Ölbadluftfilter)
	a) Batterie: Spannung u. Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Spritzwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad Zündspule d) Zündverteiler ZündEinstellung (statisch) Abstand d. Unterbrecherkontakte Zündfolge Verstellwinkel des Zündverters - bei Motor-Drehzahl 800 U/min 1000 U/min 2000 U/min 2500 - 3200 U/min e) Zündkerzen (wahlweise)	6 Volt 84 Ah Bosch LJ/GEF 160/6/2500 R 11 m R RS/TB 160/6/1 Bosch EGD 0,6/6 A R 2 $9 : 117 = (1 : 13)$ Bosch ZF /0 K 6/1 VJR 4 BR 15 im OT 0,4 mm 1 - 3 - 4 - 2 <u>an Schwungrad gemessen!</u> $10^{\circ} - 16^{\circ}$ $14^{\circ} - 19^{\circ}$ $27^{\circ} - 32^{\circ}$ $32^{\circ} - 37^{\circ}$ Bosch W 225 T 1, Beru 225/14U2, Champion L-85

Gruppe 31 Kuplung

	Fabrikat Typ a) Druckplatte b) Kuplungsscheibe (m. Torsionsd.) c) Einstellmaß von Ausrückhebel bis z. Auflagefläche d. Kuppl. Scheibe d) Ausrückweg e) Abnutzung zulässig bis: f) Kuplungsscheiben-Breite Belag verbraucht bei g) Spiel zw. Ausrücklager und Ausrückhebel h) Tiefenmaß von Auflagefläche der Kupplungsanschraubplatte zur Auflagefläche der Kuplungsscheibe im Schwungrad	Fichtel u. Sachs K 12 K/SSZ Einscheiben - trocken K 12 K K 12 SSZ 49 mm 8 mm 11 mm 9,1 + 0,3 mm gespannt 9,8 + 0,3 mm ungesp. 6,6 mm gespannt 7,3 mm ungesp. 2 mm (entspr. Fußhebelweg von ca. 30 mm) 29 mm
---	---	--

Gruppe 32 Getriebe

	Wechselgetriebe 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang Tachometerantrieb Tachometer Wegdr.	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Übersetzung</th><th colspan="2">(1 - 4 Gg. synchronisiert)</th></tr> <tr> <th>zusammengeschaltet sind Zahnrad</th><th>Zähnezahl</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 5,077</td><td>$\frac{1}{6} \mid \frac{5}{11}$</td><td>$\frac{20}{33} \mid \frac{40}{13}$</td></tr> <tr> <td>1 : 2,514</td><td>$\frac{1}{6} \mid \frac{3}{8}$</td><td>$\frac{20}{33} \mid \frac{32}{21}$</td></tr> <tr> <td>1 : 1,473</td><td>$\frac{1}{6} \mid \frac{2}{7}$</td><td>$\frac{20}{33} \mid \frac{25}{28}$</td></tr> <tr> <td>1 : 1</td><td colspan="2">direkter Antrieb</td></tr> <tr> <td>1 : 4,4</td><td>$\frac{1}{6} \mid \frac{4}{9} < 10$</td><td>$\frac{20}{30} \mid \frac{32}{12} < 19$</td></tr> </tbody> </table> Schraubenrad 5 Z, Ritzel 10 Z (= 1 : 2) 1,38	Übersetzung	(1 - 4 Gg. synchronisiert)		zusammengeschaltet sind Zahnrad	Zähnezahl	1 : 5,077	$\frac{1}{6} \mid \frac{5}{11}$	$\frac{20}{33} \mid \frac{40}{13}$	1 : 2,514	$\frac{1}{6} \mid \frac{3}{8}$	$\frac{20}{33} \mid \frac{32}{21}$	1 : 1,473	$\frac{1}{6} \mid \frac{2}{7}$	$\frac{20}{33} \mid \frac{25}{28}$	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 4,4	$\frac{1}{6} \mid \frac{4}{9} < 10$	$\frac{20}{30} \mid \frac{32}{12} < 19$
Übersetzung	(1 - 4 Gg. synchronisiert)																					
	zusammengeschaltet sind Zahnrad	Zähnezahl																				
1 : 5,077	$\frac{1}{6} \mid \frac{5}{11}$	$\frac{20}{33} \mid \frac{40}{13}$																				
1 : 2,514	$\frac{1}{6} \mid \frac{3}{8}$	$\frac{20}{33} \mid \frac{32}{21}$																				
1 : 1,473	$\frac{1}{6} \mid \frac{2}{7}$	$\frac{20}{33} \mid \frac{25}{28}$																				
1 : 1	direkter Antrieb																					
1 : 4,4	$\frac{1}{6} \mid \frac{4}{9} < 10$	$\frac{20}{30} \mid \frac{32}{12} < 19$																				