

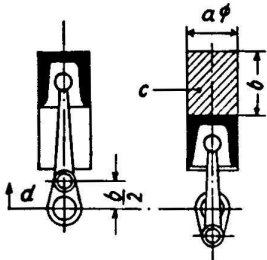
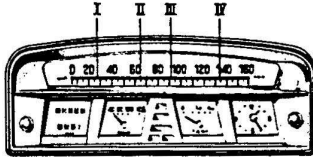
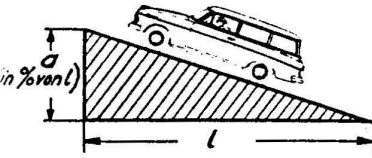
Technische Daten **Einstellmaße und Toleranzen** **Isabella TS, TS de Luxe, Coupé**

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

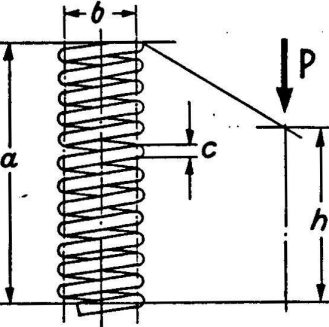
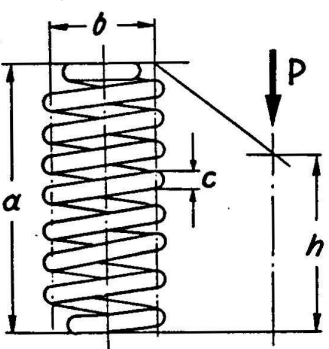
(Ausgabe vom 16.4.60)

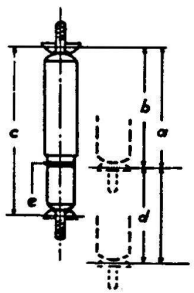
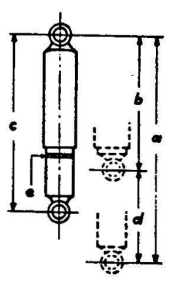
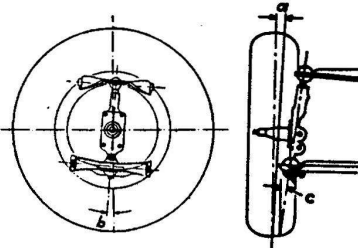
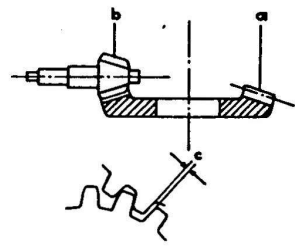
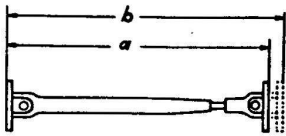
Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben		
Baureihe des Fahrgestells Baureihe des Motors Bauart des Motors Fahrgestellnummer (ab 1955 { ab 1956 { ab 1959 Motornummer 4 M 1,5 II TS (ab 1955 { ab 1959	Isabella TS, TS de Luxe 4 M 1,5 II TS 4 Takt - Otto 731 497 - 750 000 1 100 001 - 1 137 800 1 140 001 - 95 001 - 120 330 1 330 001 -	Coupé 346 001 - 349 419 365 001 -

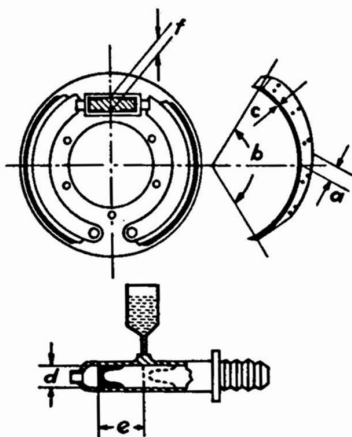
	<u>Leistungen</u> Zylinderzahl Zylinderanordnung a) Zylinderbohrung b) Hub c) Hubraum Verdichtungsverhältnis Höchstleistung bei 5400 U/min d) max. Drehmoment bei 3000 U/min Literleistung Niedr. Kraftstoffverbrauch Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung Spez. Drehzahl des Motors bei 100 km/h Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 (bei Meßgeschwindigkeit 98 km/h)	4 in Reihe 75 \varnothing mm 84,5 mm 1493 cm ³ 1 : 8,2 75 PS (nach DIN 10020) 11,6 mkg 50 PS/l 222 g/PS _h bei 3000 U/min 15,2 m/sek 3570 U/min 9,8 kg/cm ² 8,35 kg/cm ² 9,2 l/100 km
	<u>Höchstgeschwindigkeit in den Gängen</u> 1. Gang (I) 2. Gang (II) 3. Gang (III) 4. Gang (IV) Rückwärts-Gang	bei 5400 U/min 38 km/h 70 km/h 110 km/h 150 km/h ca. 25 km/h
	a) <u>Steigfähigkeit in den Gängen</u> 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang	42 % 22 % 14 % 11 % 43 %

Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

	<u>Vorderfeder-Bauart</u> a) Länge unbelastet b) Feder \varnothing c) Federdraht \varnothing Anzahl der wirks. Windungen Federrate (pro cm Federweg) Federgruppe durch Farbstrich gekennzeichnet: rot Bei Einbau sind nur Federn gleicher Farb- zeichen zu verwenden gelb grün max. Federbelastung bei Länge	Schraubenfeder 345 mm 91 \varnothing mm 14,6 \varnothing mm 11,5 54 kg/cm \pm 4 % P bei h) = 260 mm 432,2 - 448,4 kg 448,5 - 463,6 kg 463,7 - 478,8 kg 769 kg/202 mm
	<u>Hinterfeder - Bauart</u> a) Länge unbelastet b) Feder \varnothing c) Federdraht \varnothing Anzahl der wirks. Windungen Federrate (pro cm Federweg) Federgruppe durch Farbstrich gekennzeichnet: rot Bei Einbau sind nur Federn gleicher Farb- zeichen zu verwenden gelb grün max. Federbelastung bei Länge	Schraubenfeder 366 mm 130 \varnothing mm 13,8 \varnothing mm 7,5 22 kg/cm P bei h) = 230 mm 285 - 295 kg 295,1 - 305 kg 305,1 - 315 kg 490 kg/146 mm

<u>Stoßdämpfer vorn 055 033 01 05/09</u>	<u>05 (Fa. Boge)</u> 299 mm 199 mm 250 mm 100 mm <table><tr><td><u>25 mm</u></td><td><u>75 mm</u></td><td><u>25 mm</u></td><td><u>75 mm</u></td></tr><tr><td colspan="2">100 U/min</td><td colspan="2">100 U/min</td></tr><tr><td>60±15 kg*</td><td>215±20 kg*</td><td>70±10 kg*</td><td>190±25 kg*</td></tr><tr><td>20±10 kg*</td><td>60±10 kg*</td><td>40± 8 kg*</td><td>50± 8 kg*</td></tr></table>	<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>	<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>	100 U/min		100 U/min		60±15 kg*	215±20 kg*	70±10 kg*	190±25 kg*	20±10 kg*	60±10 kg*	40± 8 kg*	50± 8 kg*	<u>09 (Fa. Stabilus)</u> 
<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>	<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>															
100 U/min		100 U/min																
60±15 kg*	215±20 kg*	70±10 kg*	190±25 kg*															
20±10 kg*	60±10 kg*	40± 8 kg*	50± 8 kg*															
a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe e) Toleranz Kennzeichen	* (Plus ohne / Minus mit Tesakreppband)																	
<u>Stoßdämpfer hinten 055 033 01 06/10</u>	<u>06 (Fa. Boge)</u> 306 mm 223 mm 265 mm 83 mm <table><tr><td><u>25 mm</u></td><td><u>75 mm</u></td></tr><tr><td colspan="2">100 U/min</td></tr><tr><td>100 ± 15 kg*</td><td>215 ± 20 kg*</td></tr><tr><td>45 ± 10 kg*</td><td>65 ± 10 kg*</td></tr></table>	<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>	100 U/min		100 ± 15 kg*	215 ± 20 kg*	45 ± 10 kg*	65 ± 10 kg*	<u>10 (Fa. Stabilus)</u> 								
<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>																	
100 U/min																		
100 ± 15 kg*	215 ± 20 kg*																	
45 ± 10 kg*	65 ± 10 kg*																	
a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe e) Toleranz Kennzeichen	* (Plus ohne / Minus mit Tesakreppband)																	
Gruppe 04 Vorderachse																		
<u>Vorderachse - Bauart</u> a) Radsturz Vorspur (Räder gedrückt) b) Nachlauf c) Spreizung Spurdifferenzwinkel bei 20° Einschlag	Doppelquerlenker Radwinkel bei 160 kg Belastung der Vordersitze gemessen! 0° - 1° 0 mm 3° ± 30' 6° ± 15' 2°40' ± 30'																	
Gruppe 06 Hinterachse																		
<u>Hinterachse - Bauart</u> Hinterachsuntersetzung a) Tellerrad Zähnezahl b) Kegelrad Zähnezahl c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller- u. Kegelrad	Doppelgelenk - Pendelachse 1 : 3,9 39 10 0,15 - 0,18 mm																	
Gruppe 07 Gelenkwelle																		
<u>Gelenkwelle</u> a) zusammengeschobene Länge b) Einbaulänge max. Unwucht	1278 mm 1300 mm 25 cmgr. (bei 3500 U/min)																	

Gruppe 08 Bremse



Fabrikat u. Type der Bremse
Art

wirksame Gesamtbremsfläche

a) Bremsbelag Breite
b) Sektor
c) Dicke
Bremsstrommel \varnothing
Ausdreh-Grenzmaß \varnothing

d) Hauptbremszylinder
e) Hub

Radbremszylinder vorn
f) hinten

Borgward / Teves
Öldruck-Innenbacken-Bremse
vorn Duplex | hinten Simplex

744 cm²

50 mm

100°

6 mm

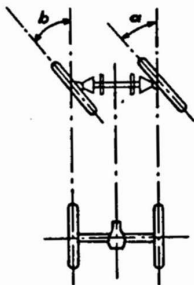
230 \varnothing mm
+ 2 mm (232 \varnothing mm)

25,4 \varnothing mm

36 mm

2 x 28,57 \varnothing mm
22,2 \varnothing mm

Gruppe 11 Lenkung



Fabrikat

Type

Übersetzung

Lenkradumdrehungen bei Gesamtausschlag

a) äußerer Radeinschlag
b) innerer Radeinschlag
Lenkrad \varnothing

ZF-Gemmer
(Rollzahnsegment)

GB 16 c

1 : 15,5

3,7

32°

42°

425 \varnothing

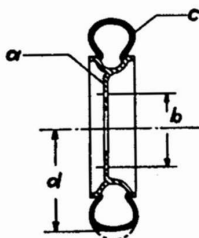
Ate - Ross
(Einfinger)

S11

1 : 14,5

3,22

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

4 (1 Reserve)

4 1/2 J x 13

112 mm

5

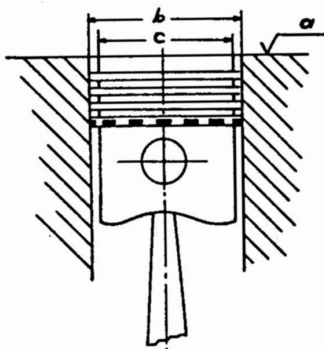
5,90 - 13

Straße
1,5 atü
1,7 atü

Autobahn
1,9 atü
2,0 atü

290 mm

Gruppe 30 Motor



Zylinderblock

a) auf der Kopfplatte des Zylinderblocks eingeschlagen
(Zyl. Bohrungskennzahl)

0
+ 1
+ 2
+ 3

Reparaturstufe Übermaß

1 0,5 mm
2 1,0 mm

Spaltmaß

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

c) Kolben \varnothing

74,95 \varnothing mm
74,96 \varnothing mm
74,97 \varnothing mm
74,98 \varnothing mm

75,500 \varnothing mm - 75,509 \varnothing mm
76,000 \varnothing mm - 76,009 \varnothing mm

75,45 \varnothing mm
75,95 \varnothing mm

0 mm

Kurbelwelle
Härtung bis Motor 1 337 828
ab Motor 1 337 829

Lagerung der Kurbelwelle

a) Lagerbohrung im Gehäuse
Kurbelwellenlagerschalen

	normal
Reparaturstufe 1	Untermaß 0,25 mm
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 2,236 - 2,230 mm
54,25 h 6 mm =)	2,361 - 2,355 mm
54 h 6 mm =)	2,486 - 2,480 mm

0,028 - 0,078 mm
28 \pm 0,1 mm

normal	Reparatur- stufe	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
I. Super - Mikro II. + III. Dreistoff
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
Pleuellüchse
Bolzen Kennzeichen Farbe (weiß)
(schwarz)
h) Außen \varnothing
i) Breite
Pleuellagerschalen

	normal
Reparaturstufe 1	Untermaß 0,25 mm
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

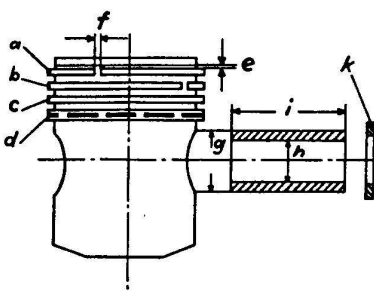
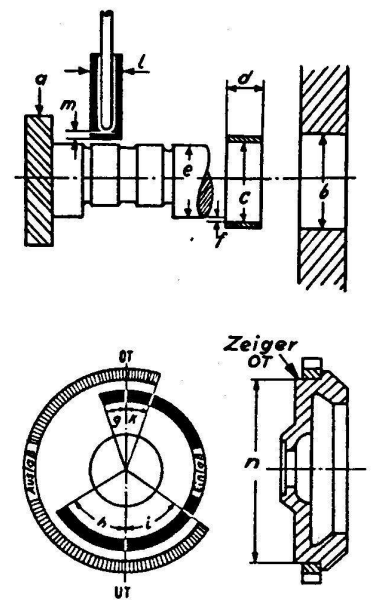
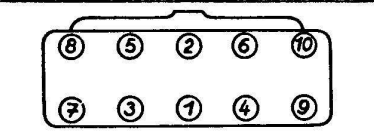
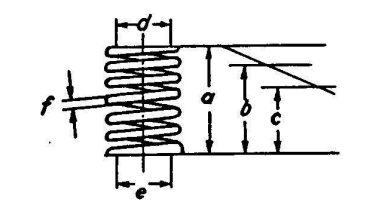
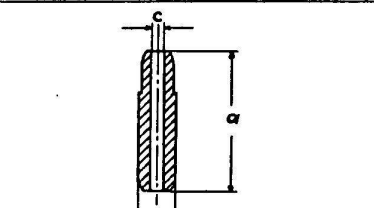
160 \pm 0,15 mm
29 - 0,065
- 0,117 mm
26 + 0,3 mm
52 \varnothing H 6 mm = (+ 0,019)
25 \varnothing H 7 mm = (+ 0,025)

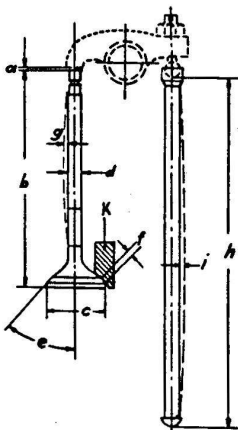
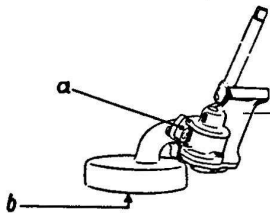
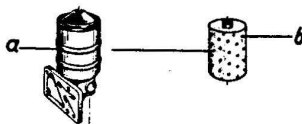
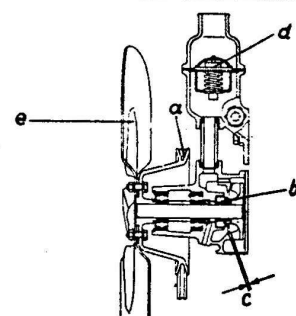
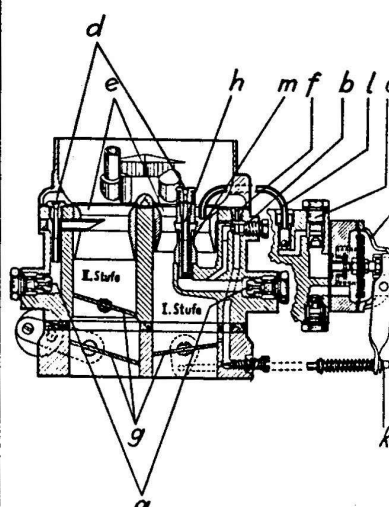
f) Buchsen \varnothing (eingebaut)	g) Bolzen \varnothing
22,012 - 22,014 mm	22,000 - 21,997 mm
22,007 - 22,009 mm	21,997 - 21,994 mm


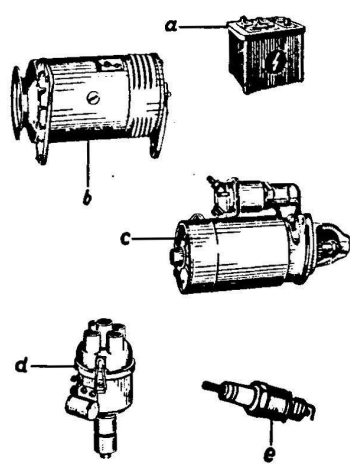
25 \varnothing s 6 mm (+ 0,048)
(+ 0,035)
26 \pm 0,15 mm

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 2,238 - 2,228 mm
47,25 j 6 mm =)	- 0,005 2,363 - 2,353 mm
47 j 6 mm =)	2,488 - 2,478 mm

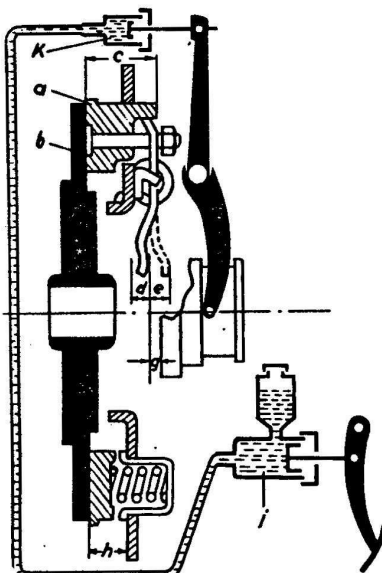
0,013 - 0,068 mm
25 \pm 0,1 mm
0,065 - 0,150 mm
Dreistofflager
4,5 mkg
höchstens 5 g
0,006 mm
2,8 \pm 0,2 mm

	<p><u>Kolben mit Kolbenbolzen</u></p> <p>Kolben-Typ</p> <p>a) Kompressionsring in Nute I b) Winkelring II c) Nasenring III d) Ölschlittring 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</p>	<p>Kolben \varnothing (siehe unter Zyl.-Block)</p> <p>Mahle 2 K 15685/12</p> <p>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</p> <p>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</p> <table><tr><th>Kolbenbolzen</th><th>Kolbenaug</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><tr><td colspan="2">15 mm \varnothing</td></tr><tr><td colspan="2">62 mm \varnothing</td></tr></table> <p>Sprengring A 22 DIN 73123</p>	Kolbenbolzen	Kolbenaug	22,000 - 21,997 \varnothing mm	21,998 - 21,995 \varnothing mm	21,997 - 21,994 \varnothing mm	21,995 - 21,992 \varnothing mm	15 mm \varnothing		62 mm \varnothing								
Kolbenbolzen	Kolbenaug																		
22,000 - 21,997 \varnothing mm	21,998 - 21,995 \varnothing mm																		
21,997 - 21,994 \varnothing mm	21,995 - 21,992 \varnothing mm																		
15 mm \varnothing																			
62 mm \varnothing																			
	<p><u>Nockenwelle</u></p> <p>a) Antrieb Nockenwelle gelagert b) Bohrung \varnothing im Gehäuse c) Nockenwellenlager Innen \varnothing (eingepreßt und nachgearbeitet) d) Breite e) Lagerzapfen \varnothing f) Lagerspiel Steuerzeiten</p> <p>g) Einlaß öffnet h) Einlaß schließt i) Auslaß öffnet k) Auslaß schließt</p> <p>l) Stoßelkappen \varnothing m) Bodenhöhe n) Schwungrad \varnothing bei Zeigerspitze Schwungradverstellung</p> <p>Anzugsmoment d. Schwungradschr.</p>	<p>schrägverzahnte Stirnräder im Motorgehäuse 3 mal</p> <p>45 \varnothing H 7 mm = (+ 0,025)</p> <p>41 \varnothing H 7 mm = (+ 0,025)</p> <p>28 \pm 0,1 mm 41 \varnothing f 7 mm = (- 0,025) (- 0,050)</p> <p>0,025 - 0,075 mm bei Ventilspiel 0,38 mm gemessen!</p> <table><tr><th colspan="2">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> <p>22 \varnothing f 7 mm (- 0,020) (- 0,041)</p> <p>5,5 mm 255 \varnothing mm an OT-Punkt-Markierung 1° auf dem Schwungrad \varnothing gemessen bei n) = 2,22 mm 6 mkg</p>	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																		
	<p><u>Zylinderkopf</u></p> <p>Anzugsmoment d. Zylinderkopfmuttern</p> <p>Reihenfolge des Anziehens</p>	<p>einteilig Spez.-Leichtmetall-Guß</p> <p>in 2 Stufen anziehen 6 mkg \rightarrow 10 mkg siehe Abbildung</p>																	
	<p><u>Ventilfeder</u></p> <p>a) ungespannte Länge b) geschlossenes Ventil c) geöffnetes Ventil d) oberer Innen \varnothing e) unterer Innen \varnothing f) Drahtstärke wirksame Windungen Gesamtwindungen</p>	<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>35,7 mm " 9,4 kg</td><td>39,5 mm " 20,0 kg</td></tr><tr><td>26,7 mm " 18,5 kg</td><td>30,5 mm " 44,0 kg</td></tr><tr><td rowspan="2">} 16,8 \varnothing</td><td>23,5 \varnothing mm</td></tr><tr><td>25,3 \varnothing mm</td></tr><tr><td>2,6 mm</td><td>4 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	35,7 mm " 9,4 kg	39,5 mm " 20,0 kg	26,7 mm " 18,5 kg	30,5 mm " 44,0 kg	} 16,8 \varnothing	23,5 \varnothing mm	25,3 \varnothing mm	2,6 mm	4 mm	6 2/3	4 3/4	9	7
innere Feder	äußere Feder																		
45 mm Federbel. 0 kg	48,5 mm Federbel. 0 kg																		
35,7 mm " 9,4 kg	39,5 mm " 20,0 kg																		
26,7 mm " 18,5 kg	30,5 mm " 44,0 kg																		
} 16,8 \varnothing	23,5 \varnothing mm																		
	25,3 \varnothing mm																		
2,6 mm	4 mm																		
6 2/3	4 3/4																		
9	7																		
	<p><u>Ventilführung</u></p> <p>a) Länge b) Außen \varnothing c) Innen \varnothing Material</p>	<p>60 mm</p> <p>15 \varnothing s 6 = (+ 0,028) (- 0,039)</p> <p>9 \varnothing H 8 = (+ 0,022)</p> <p>Sondergußeisen</p>																	

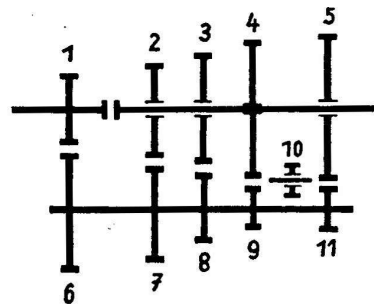
<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel \varnothing</p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite im Sitzring</p> <p>g) zulässiger Schlag am Ventilschaft zulässiger Schlag am Ventilkegel</p> <p>h) Stoßstangen-Länge</p> <p>i) zulässiger Schlag der Stoßstange</p> <p>k) Ventilsitzring</p>	<p>Einlaß und Auslaß 0,2 mm</p> <table><tr><td>Einlaß</td><td>Auslaß</td></tr><tr><td>111 mm</td><td>112 mm</td></tr><tr><td>36 \varnothing mm</td><td>31 \varnothing mm</td></tr><tr><td colspan="2">9 \varnothing mm e 7 = $\begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}$</td></tr><tr><td colspan="2">45 \varnothing 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">0,03 mm</td></tr><tr><td colspan="2">264,8 - 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></table>	Einlaß	Auslaß	111 mm	112 mm	36 \varnothing mm	31 \varnothing mm	9 \varnothing mm e 7 = $\begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}$		45 \varnothing 30°		1,2 - 1,4 mm	2,0 - 2,2 mm	0,02 mm		0,03 mm		264,8 - 0,8 mm		0,1 - 0,2 mm		Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl																
Einlaß	Auslaß																																					
111 mm	112 mm																																					
36 \varnothing mm	31 \varnothing mm																																					
9 \varnothing mm e 7 = $\begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}$																																						
45 \varnothing 30°																																						
1,2 - 1,4 mm	2,0 - 2,2 mm																																					
0,02 mm																																						
0,03 mm																																						
264,8 - 0,8 mm																																						
0,1 - 0,2 mm																																						
Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl																																						
<p>a) Ölpumpe</p> <p>Bauart</p> <p>Antrieb</p> <p>b) Ansaug-Grobfilterung</p> <p>Öldruck bei mittlerer Drehzahl</p> <p>Kurbelgehäuse-Entlüftung</p>	<p>Zahnradpumpe von der Nockenwelle</p> <p>Drahtsieb vor der Ölpumpe mindestens 1,5 atü (bei warmem Motor)</p> <p>1 Öldunstentlüfter ins Freie</p>																																					
<p>a) Nebenstromölfiltergehäuse</p> <p>Anzugsmoment</p> <p>b) Filtereinsatz wahlweise</p>	<p>Borgward</p> <p>2,5 mkg</p> <p>Knecht EN 108 Hengst E 11.14</p> <p>Bosch FJSJ 24 S 3 Z Fram C 842</p>																																					
<p><u>Wasserpumpe</u></p> <p>a) Antrieb der Wasserpumpe</p> <p>b) Abdichtung der Wasserpumpe</p> <p>c) Spaltmaß zw. Gehäuse u. Flügelrad</p> <p>Schmierung</p> <p>d) Thermostat Öffnungstemperatur</p> <p>e) Ventilator \varnothing</p>	<p>Flügelpumpe mit Ventilator zusammen am Motorgehäuse befestigt von der Kurbelwelle durch Keilriemen 9,5 x 925/975</p> <p>Gleitringdichtung AB 16,5.35.16/6 0,3 - 0,5 mm</p> <p>Schmierfettbüchse 80° ± 2° C</p> <p>355 \varnothing mm (Spezial 380 \varnothing mm) dyn. ausgewuchtet</p>																																					
<p><u>Kraftstoffanlage</u></p> <p><u>Vergaser</u></p> <p>a) Hauptdüse</p> <p>b) Leerlaufdüse</p> <p>c) Pumpendüse</p> <p>d) Luftkorrekturdüse</p> <p>e) Lufttrichter</p> <p>f) Leerlaufluftdüse</p> <p>g) Drosselklappenstellung</p> <p>Starterkraftstoffdüse</p> <p>Starterluftdüse</p> <p>h) Mischrohr</p> <p>Schwimmergewicht</p> <p>Schwimmernadelventil</p> <p>i) Einspritzpumpe</p> <p>k) Verstellung</p> <p>l) Einspritzrohr</p> <p>m) Mischrohrträger</p>	<table><tr><th>1. Stufe</th><th>2. Stufe</th></tr><tr><td colspan="2">Solex 32 PAITA</td></tr><tr><td>127,5</td><td>140</td></tr><tr><td>45</td><td>-</td></tr><tr><td>50</td><td>-</td></tr><tr><td>220</td><td>110</td></tr><tr><td>22</td><td>25</td></tr><tr><td>2,0</td><td>-</td></tr><tr><td>8°</td><td>17°</td></tr><tr><td>150</td><td></td></tr><tr><td>4</td><td></td></tr><tr><td>44</td><td></td></tr><tr><td>7,3 g</td><td></td></tr><tr><td>2,0 \varnothing mm</td><td></td></tr><tr><td>Nr. 821</td><td>1,3 - 1,5 cm³/Hub</td></tr><tr><td colspan="2">mitte</td></tr><tr><td colspan="2">hoch (0,5)</td></tr><tr><td colspan="2">Res. 5,5</td></tr></table>	1. Stufe	2. Stufe	Solex 32 PAITA		127,5	140	45	-	50	-	220	110	22	25	2,0	-	8°	17°	150		4		44		7,3 g		2,0 \varnothing mm		Nr. 821	1,3 - 1,5 cm ³ /Hub	mitte		hoch (0,5)		Res. 5,5		
1. Stufe	2. Stufe																																					
Solex 32 PAITA																																						
127,5	140																																					
45	-																																					
50	-																																					
220	110																																					
22	25																																					
2,0	-																																					
8°	17°																																					
150																																						
4																																						
44																																						
7,3 g																																						
2,0 \varnothing mm																																						
Nr. 821	1,3 - 1,5 cm ³ /Hub																																					
mitte																																						
hoch (0,5)																																						
Res. 5,5																																						
<p><u>Kraftstoff-Förderpumpe</u></p> <p>Antrieb</p>	<p>PE 10209 e (Solex)</p> <p>durch Exzenter der Nockenwelle</p>																																					

	Ansaugerdüschdämpfer mit Naßluftfilter	Knecht GD 783/12 (- 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/GEG 180/6 2300 R 22 m R RS/TBA 180/6/1 Bosch EGD 0,6/6 A R 2 $9 : 117 = (1 : 13)$ Bosch TK 6 A 3 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, Bosch 175 T 1 (kittlose Ausf.) Beru 225/14, Champion L-85

Gruppe 31 Kupplung

	Fabrikat Typ a) Druckplatte b) Kupplungsscheibe (m. Torsionsd.) c) Einstellmaß von Ausrückhebel bis z. Auflagefläche d. Kuppl. Scheibe d) Ausrückweg e) Abnutzung zulässig bis: f) Kupplungsscheiben-Breite Belag verbraucht bei g) Spiel zw. Ausrücklager und Ausrückhebel h) Tiefenmaß von Auflagefläche der Kupplungsanschraubplatte zur Auflagefläche der Kupplungsscheibe im Schwungrad i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder	Fichtel u. Sachs K 12 K/SSZ Einscheiben - tracken 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. 20 mm) 29 mm $19,05 \varnothing$ mm 30 mm Hub $25,4 \varnothing$ mm 23 mm Hub
--	---	--

Gruppe 32 Getriebe

	Wechselgetriebe 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang Tachometerantrieb Tachometer (Anzeigebereich) Wegdrehzahl	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Übersetzung</th> <th colspan="2">(1 - 4 Gg. synchronisiert)</th> </tr> <tr> <th>zusammengeschaltet sind</th> <th>Zählnezahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 3,86</td> <td>$\frac{1}{6} \frac{5}{11}$</td> <td>$\frac{21}{32} \frac{38}{15}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 2,15</td> <td>$\frac{1}{6} \frac{3}{8}$</td> <td>$\frac{21}{32} \frac{32}{22}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1,36</td> <td>$\frac{1}{6} \frac{2}{7}$</td> <td>$\frac{21}{32} \frac{25}{28}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 4,06</td> <td>$\frac{1}{6} \frac{4}{9} < 10$</td> <td>$\frac{21}{32} \frac{32}{12} < 19$</td> </tr> </tbody> </table> Schraubenrad 5 Z, Ritzel 10 Z (= 1 : 2) Isabella TS, TS de Luxe Coupé 0 - 160 km/h 0 - 180 km/h 1,02 1,04	Übersetzung	(1 - 4 Gg. synchronisiert)		zusammengeschaltet sind	Zählnezahl	1 : 3,86	$\frac{1}{6} \frac{5}{11}$	$\frac{21}{32} \frac{38}{15}$	1 : 2,15	$\frac{1}{6} \frac{3}{8}$	$\frac{21}{32} \frac{32}{22}$	1 : 1,36	$\frac{1}{6} \frac{2}{7}$	$\frac{21}{32} \frac{25}{28}$	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 4,06	$\frac{1}{6} \frac{4}{9} < 10$	$\frac{21}{32} \frac{32}{12} < 19$
Übersetzung	(1 - 4 Gg. synchronisiert)																					
	zusammengeschaltet sind	Zählnezahl																				
1 : 3,86	$\frac{1}{6} \frac{5}{11}$	$\frac{21}{32} \frac{38}{15}$																				
1 : 2,15	$\frac{1}{6} \frac{3}{8}$	$\frac{21}{32} \frac{32}{22}$																				
1 : 1,36	$\frac{1}{6} \frac{2}{7}$	$\frac{21}{32} \frac{25}{28}$																				
1 : 1	direkter Antrieb																					
1 : 4,06	$\frac{1}{6} \frac{4}{9} < 10$	$\frac{21}{32} \frac{32}{12} < 19$																				