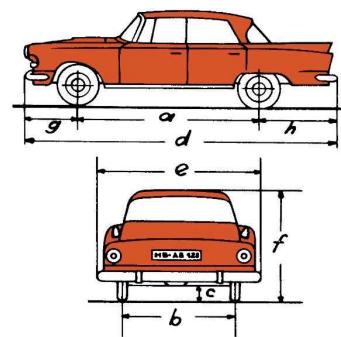
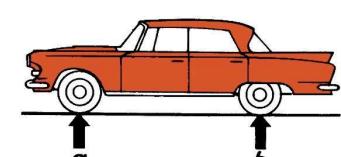
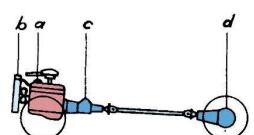


Der große BORGWARD
Technische Daten
Einstellmaße und Toleranzen

(Angaben vorbehaltlich, da diese ggf., durch technische Neuerungen bedingt, Veränderungen unterliegen.)
 (Ausgabe vom 1. 9. 60)

Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

Baureihe des Fahrgestells	Typ 100	
Baureihe des Motors	6 M 2,3 II TS	
Bauart des Motors	4 Takt - Otto	
Fahrgestellnummer	1 230 001	
Motornummer 6 M 2,3 II TS	1 270 001	
<u>Abmessungen</u>		
a) Radstand	2650 mm	
b) Spurweite vorn	1360 mm	
hinten	1370 mm	
Wendekreis - Ø ca.	11,40 m	
c) Bodenfreiheit bel. ca.	170 mm	
d) Fahrzeug - Länge	4715 mm	
e) Breite	1738 mm	
f) Höhe	1420 mm	
g) Überhang vorn	828 mm	
h) hinten	1237 mm	
<u>Gewichte</u>		
zul. Gesamtgewicht	1650 kg	
Leergewicht	1275 kg	
zul. Belastung	5 Personen + 50 kg	
a) zul. Vorderachsdruck	820 kg	
b) zul. Hinterachsdruck	880 kg	
zul. Anhänger-Gesamtgewicht	1200 kg	
gebremst	670 kg	
ungebremst	186 kg	
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)		
<u>Füllmengen</u>		
a) Motor-Ölwechsel	4,75 l	
b) Kühlanlage	8,4 l	
Frostschutzmittel bis -20° C	2,9 l	
bis -30° C	3,7 l	
Kraftstoffbehälter	46 l	
c) Getriebe-Ölwechsel	1 l	
d) Hinterachs-Ölwechsel	1,5 l	



	<p><u>Leistungen</u></p> <p>Zylinderzahl Zylinderanordnung a) Zylinderbohrung b) Hub c) Hubraum Verdichtungsverhältnis Höchstleistung bei 5000 U/min d) max. Drehmoment bei 2200 U/min Literleistung Niedr. Kraftstoffverbrauch Spez. Drehzahl des Motors bei 100 km/h Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/h Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 (bei Meßgeschwindigkeit 110 km/h)</p>	6 in Reihe 75 Ø mm 84,5 mm 2240 cm ³ 1 : 8,7 100 PS (nach DIN 70020) 16,1 mkg 44,7 PS/I 210 g/PSh bei 3000 U/min 3420 U/min 9,6 m/sek 9,05 kg/cm ² 8,05 kg/cm ² 12 l/100 km
	<p><u>Höchstgeschwindigkeit in den Gängen</u></p> <p>1. Gang (I) 2. Gang (II) 3. Gang (III) 4. Gang (IV) Rückwärtsgang</p>	bei 5470 U/min 41 km/h 74 km/h 118 km/h 160 km/h 25 km/h
	<p><u>a) Steigungsfähigkeit in den Gängen</u></p> <p>1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang</p>	bei 2 Pers. u. 30 kg Gep. 55,4 % 27,1 % 15,8 % 11,7 % 60 % bei 5 Pers. u. 50 kg Gep. 46,5 % 23,9 % 13,4 % 9,5 % 51 %

Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

	<p><u>Vorderfeder - Bauart 100 031 01 03</u></p> <p>a) Länge unbelastet b) Feder Ø c) Federdraht Ø Anzahl der wirks. Windungen mittlere Federrate (pro cm Federweg) Federgruppe durch Farbstrich gekennzeichnet: rot Bei Einbau sind nur Federn gleicher Farb- zeichen zu verwenden</p>	<p>Schraubenfeder 360 mm 98 Ø mm 14,6 Ø mm 10 58,5 kg/cm ± 5 % <u>P bei h) = 254 mm</u> 494 - 511,2 kg 511,3 - 528,5 kg 528,6 - 546 kg max. Federbelastung bei Länge 1070 kg/ 174 mm</p>
	<p><u>Hinterfeder - Bauart 100 032 01 02</u></p> <p>a) Länge unbelastet b) Feder Ø c) Federdraht Ø Anzahl der wirksamen Windungen mittlere Federrate (pro cm Federweg) Federgruppe durch Farbstrich gekennzeichnet: rot Bei Einbau sind nur Federn gleicher Farb- zeichen zu verwenden</p>	<p>Schraubenfeder 356 mm 114,5 Ø mm 13,8 Ø mm 8,5 29,5 kg/cm ± 5 % <u>P bei h) = 210 mm</u> 403,7 - 417,8 kg 417,9 - 432 kg 432,1 - 446,3 kg 770 kg/ 128 mm</p>

<u>Luftfederung</u>				
a) Regelventil vorn links vorn rechts		100 030 50 10 100 030 50 15		
b) hinten		100 030 50 20		
<u>Stoßdämpfer vorn</u>		<u>bei Schraubenfeder</u>	<u>bei Luftfederung</u>	
a) Länge - ausgezogen		100,033 01 01	100 033 01 03	
b) - zusammengedrückt		325 mm	305 mm	
c) - Einbau		226 mm	215 mm	
d) Hub		279 mm	260 mm	
Prüfhub		99 mm	90 mm	
Drehzahl		25 mm 75 mm	25 mm 75 mm	
Zugstufe		100 U/min	100 U/min	
Druckstufe		60 ± 15 kg 215 ± 20 kg*	31 kg 127 ± 8 kg*	
e) Toleranz Kennzeichen		20 ± 10 kg 60 ± 10 kg*	19 kg 47 ± 4 kg*	
* (Plus ohne) Minus mit Tesakreppband				
<u>Stoßdämpfer hinten</u>		<u>bei Schraubenfeder</u>	<u>bei Luftfederung</u>	
a) Länge - ausgezogen		Boge 055 033 01 06	100 033 02 00	
b) - zusammengedrückt		306 mm		
c) - Einbau		223 mm		
d) Hub		265 mm		
Prüfhub		83 mm		
Drehzahl		25 mm 75 mm	25 mm 75 mm	
Zugstufe		100 U/min	100 U/min	
Druckstufe		100 ± 15 kg 215 ± 20 kg*	29 kg 181 ± 10 kg*	
e) Toleranz Kennzeichen		45 ± 10 kg 65 ± 10 kg*	18 kg 56 ± 4 kg*	
* (Plus ohne) Minus mit Tesakreppband				

Gruppe 04 Vorderachse

<u>Vorderachse - Bauart</u>	<u>Doppelquerlenker</u> <u>Radwinkel: Schraubenfederung bei 130 kg</u> Belastung der Vordersitze gemessen! <u>Radwinkel: Luftfederung bei 220 mm zwischen</u> Schweller u. Boden gemessen! 0 mm	
Vorspur a) Radsturz b) Spreizung c) Nachlauf Spurdifferenzwinkel bei 20° Einschlag	1° 30' - 30' 5° 30' + 30' 1° - 30' 2° 45' + 30'	

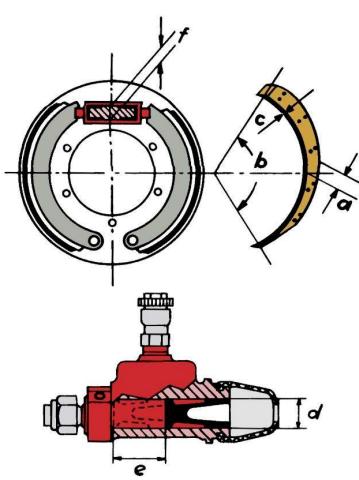
Gruppe 06 Hinterachse

<u>Hinterachse - Bauart</u> Hinterachsuntersetzung	<u>Doppelgelenk - Pendelachse</u> 1 : 3,9 39 10 0,15 - 0,18 mm	
---	--	--

Gruppe 07 Gelenkwelle

<u>Gelenkwelle v. Getriebe z.</u> Hinterachse		
a) zusammengeschobene Länge b) Einbaulänge max. Unwucht	1278 mm 1300 mm 25 cmgr. (bei 3500 U/min)	

Gruppe 08 Bremse



Fabrikat u. Typ der Bremse

Art

wirksame Gesamtbremsfläche

a) Bremsbelag Breite

b) Sektor

c) Dicke

Bremstrommel \varnothing

Ausdreh-Grenzmaß

d) Hauptbremszylinder

e) Hub

Radbremszylinder vorn

f) hinten

Handbremse

Borgward / Teves

Öldruck-Innenbacken-Bremse

836 cm ²	vorn Duplex	hinten Simplex
	418 cm ²	418 cm ²

50 mm

110°

6 mm

230 \varnothing mm

+ 2 mm (232 \varnothing mm)

22,2 \varnothing mm

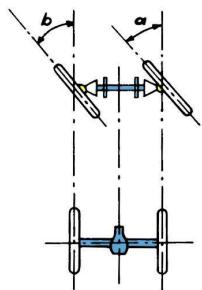
30 mm

2 x 25,4 \varnothing mm

20,64 \varnothing mm

mechn. auf Hinterräder wirkend

Gruppe 11 Lenkung



Fabrikat

ZF - Gemmer

(Rollenzahnsegment)

GB 16 c

1:15,5 Gesamt 1:12,90

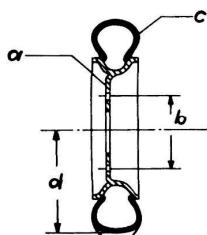
3,7

32°

42°

440 \varnothing

Gruppe 12 Räder und Bereifung



Räder Art

Stahlscheiben-Rad

4 (1 Reserve)

4 1/2 J x 13

112 mm

5

6,40 - 13 WW Sportwagenausführung

Straße

Autobahn

1,8 atü

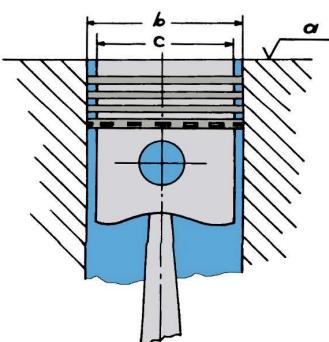
2,0 atü

2,0 atü

2,2 atü

304 mm

Gruppe 30 Motor



Zylinderblock

a) auf der Kopffläche des Zylinderblocks eingeschlagen

(Zyl. Bohrungskennzahl)

b) Grenzmaß der Zyl. Bohrung

c) Kolben \varnothing

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

74,95 \varnothing mm

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

74,96 \varnothing mm

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

74,97 \varnothing mm

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

74,98 \varnothing mm

Reparaturstufe

Übermaß

1

0,5 mm

2

1,0 mm

Spaltmaß

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

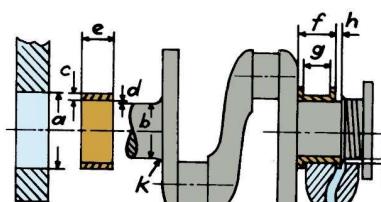
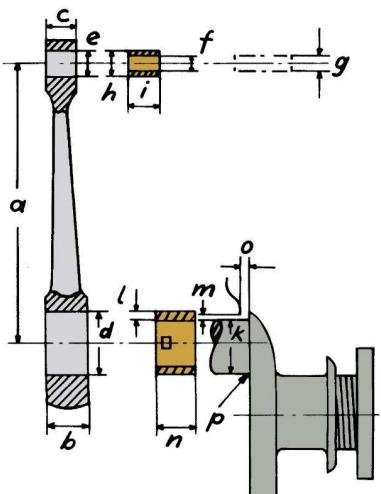
75,45 \varnothing mm

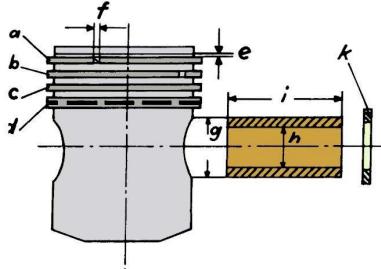
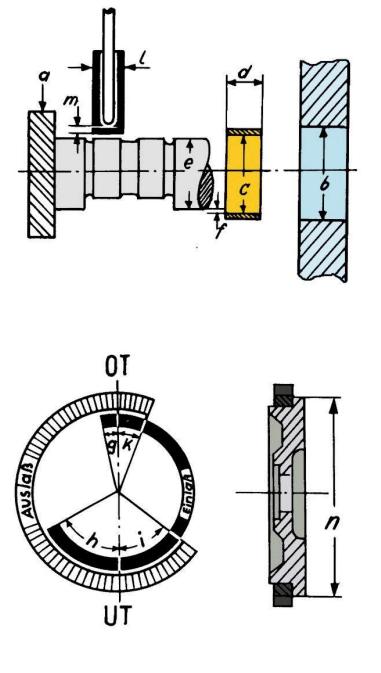
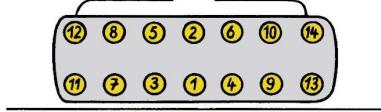
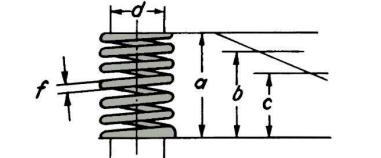
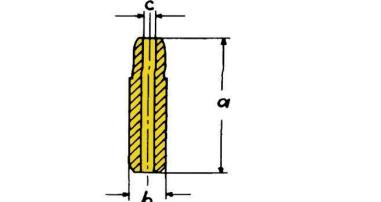
76,000 \varnothing mm - 76,009 \varnothing mm

75,95 \varnothing mm

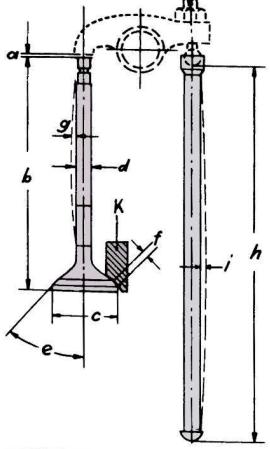
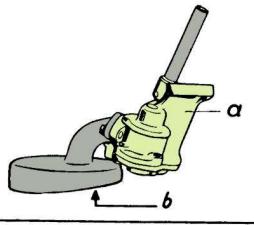
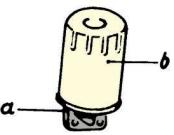
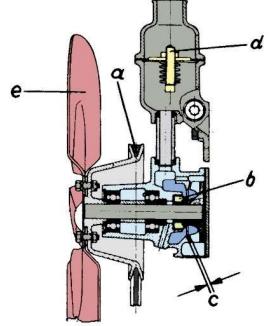
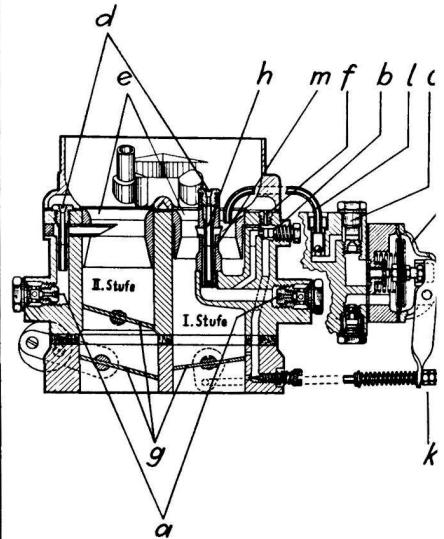
0 mm



<p><u>Kurbelwelle</u> Härtung</p> <p>Lagerung der Kurbelwelle</p> <p>a) Lagerbohrung im Gehäuse</p> <p>Kurbelwellenlagerschalen</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>normal</td> </tr> <tr> <td>Reparaturstufe 1</td> <td>Untermaß 0,25 mm</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>0,5 mm</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0,75 mm</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>1,0 mm</td> </tr> </table> <p>d) Lagerspiel der Hauptlager</p> <p>e) Breite der Lagerschale I - III Lager</p> <p>f) (Paßlager) IV Lager</p> <p>g) Innenbreite der IV Lagerschale</p> <p>h) Axialspiel des Paßlagers</p> <p>Werkstoff der Lagerschalen</p> <p>Anzugsmoment d. Hauptlagerschr.</p> <p>i) Einbauspiel am Öl-Rücklaufgew.</p> <p>zul. Schlag i. mittleren Hauptlager</p> <p>zulässige Unrundung im Hauptlager</p> <p>zulässige Konizität in Lagerlänge</p> <p>k) Schleifradien der Lagerzapfen</p>		normal	Reparaturstufe 1	Untermaß 0,25 mm	2	0,5 mm	3	0,75 mm	4	1,0 mm	<p>geschlagen in einem Stück weichnitriert Achtung! Diese Kurbelwelle darf nicht nachgeschliffen werden!</p> <p>Weichnitrierte Kurbelwellen mit Untermaß-Lagerzapfen sind im Austausch lieferbar.</p> <p>4 mal</p> <p>$64 \varnothing H 6 \text{ mm} = (+0,019)$</p> <p>b) für Zapfen \varnothing</p> <table border="1"> <tr> <td>60 h 6 mm =</td> <td rowspan="4">-0,019</td> <td>c) Wandstärke</td> </tr> <tr> <td>59,75 h 6 mm =</td> <td>1,986 - 1,976 mm</td> </tr> <tr> <td>59,5 h 6 mm =</td> <td>2,111 - 2,101 mm</td> </tr> <tr> <td>59,25 h 6 mm =</td> <td>2,236 - 2,226 mm</td> </tr> </table> <p>59 h 6 mm =</p> <p>$0,028 - 0,078 \text{ mm}$</p> <p>$28 \pm 0,1 \text{ mm}$</p> <table border="1"> <tr> <td>normal</td> <td>Reparaturstufe</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>35,85 mm (+0,05)</td> <td>36,20</td> <td>36,40</td> <td>36,60</td> <td>36,80</td> </tr> </table> <p>$32 + 0,04 \text{ mm}$</p> <p>$0,10 - 0,19 \text{ mm}$</p> <p>Dreistoff</p> <p>in 2 Stufen anziehen! 6 mkg \rightarrow 10 mkg</p> <p>$0,120 - 0,196 \text{ mm}$</p> <p>0,04 mm bei Einspannen in den Endlagern</p> <p>$0,025 \text{ mm}$</p> <p>$0,01 \text{ mm}$</p> <p>$2,8 \pm 0,2 \text{ mm}$</p>	60 h 6 mm =	-0,019	c) Wandstärke	59,75 h 6 mm =	1,986 - 1,976 mm	59,5 h 6 mm =	2,111 - 2,101 mm	59,25 h 6 mm =	2,236 - 2,226 mm	normal	Reparaturstufe	1	2	3	4	35,85 mm (+0,05)	36,20	36,40	36,60	36,80	
	normal																															
Reparaturstufe 1	Untermaß 0,25 mm																															
2	0,5 mm																															
3	0,75 mm																															
4	1,0 mm																															
60 h 6 mm =	-0,019	c) Wandstärke																														
59,75 h 6 mm =		1,986 - 1,976 mm																														
59,5 h 6 mm =		2,111 - 2,101 mm																														
59,25 h 6 mm =		2,236 - 2,226 mm																														
normal	Reparaturstufe	1	2	3	4																											
35,85 mm (+0,05)	36,20	36,40	36,60	36,80																												
<p><u>Pleuelstange</u></p> <p>a) Länge</p> <p>b) Breite unten</p> <p>c) Breite oben</p> <p>d) Bohrungs \varnothing unten</p> <p>e) Bohrungs \varnothing oben</p> <p>Pleuelbüchse</p> <p>Bolzen Kennzeichen Farbe (weiß) (schwarz)</p> <p>h) Außen \varnothing</p> <p>i) Breite</p> <p>Pleuellagerschalen</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>normal</td> </tr> <tr> <td>Reparaturstufe 1</td> <td>Untermaß 0,25 mm</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>0,5 mm</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0,75 mm</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>1 mm</td> </tr> </table> <p>m) Lagerspiel der Pleuellager</p> <p>n) Breite der Pleuellagerschalen</p> <p>o) Axialspiel der Pleuelstange</p> <p>Werkstoff der Lagerschalen</p> <p>Anzugsmoment f. Pleuelschrauben</p> <p>zulässiger Gewichtsunterschied der Pleuelstange</p> <p>zulässige Unrundung im Pleuel-Lagerzapfen</p> <p>p) Schleifradien der Lagerzapfen</p>		normal	Reparaturstufe 1	Untermaß 0,25 mm	2	0,5 mm	3	0,75 mm	4	1 mm	<p>$160 \pm 0,15 \text{ mm}$</p> <p>$29 \pm 0,065 \text{ mm}$</p> <p>$29 \pm 0,117 \text{ mm}$</p> <p>$26 \pm 0,3 \text{ mm}$</p> <p>$52 \varnothing H 6 \text{ mm} = (+0,019)$</p> <p>$25 \varnothing H 7 \text{ mm} = (+0,021)$</p> <p>f) Büchsen \varnothing (eingebaut)</p> <table border="1"> <tr> <td>22,012 - 22,014 mm</td> <td>g) Bolzen \varnothing</td> </tr> <tr> <td>22,007 - 22,009 mm</td> <td>$22,000 - 21,997 \text{ mm}$</td> </tr> </table> <p>$25 \varnothing s 6 \text{ mm} = (+0,048)$</p> <p>$25 \varnothing s 6 \text{ mm} = (+0,035)$</p> <p>$26 \pm 0,15 \text{ mm}$</p> <p>k) Zapfen \varnothing</p> <table border="1"> <tr> <td>48 j 6 mm =</td> <td rowspan="5">+0,011 -0,005</td> <td>l) Wandstärke</td> </tr> <tr> <td>47,75 j 6 mm =</td> <td>$1,988 - 1,978 \text{ mm}$</td> </tr> <tr> <td>47,5 j 6 mm =</td> <td>$2,113 - 2,103 \text{ mm}$</td> </tr> <tr> <td>47,25 j 6 mm =</td> <td>$2,238 - 2,228 \text{ mm}$</td> </tr> <tr> <td>47 j 6 mm =</td> <td>$2,363 - 2,353 \text{ mm}$</td> </tr> </table> <p>$0,013 - 0,068 \text{ mm}$</p> <p>$25 \pm 0,1 \text{ mm}$</p> <p>$0,065 - 0,150 \text{ mm}$</p> <p>Dreistoff-Lager</p> <p>$4 \pm 0,1 \text{ mkg}$</p> <p>höchstens 5 g</p> <p>$0,006 \text{ mm}$</p> <p>$2,8 \pm 0,2 \text{ mm}$</p>	22,012 - 22,014 mm	g) Bolzen \varnothing	22,007 - 22,009 mm	$22,000 - 21,997 \text{ mm}$	48 j 6 mm =	+0,011 -0,005	l) Wandstärke	47,75 j 6 mm =	$1,988 - 1,978 \text{ mm}$	47,5 j 6 mm =	$2,113 - 2,103 \text{ mm}$	47,25 j 6 mm =	$2,238 - 2,228 \text{ mm}$	47 j 6 mm =	$2,363 - 2,353 \text{ mm}$						
	normal																															
Reparaturstufe 1	Untermaß 0,25 mm																															
2	0,5 mm																															
3	0,75 mm																															
4	1 mm																															
22,012 - 22,014 mm	g) Bolzen \varnothing																															
22,007 - 22,009 mm	$22,000 - 21,997 \text{ mm}$																															
48 j 6 mm =	+0,011 -0,005	l) Wandstärke																														
47,75 j 6 mm =		$1,988 - 1,978 \text{ mm}$																														
47,5 j 6 mm =		$2,113 - 2,103 \text{ mm}$																														
47,25 j 6 mm =		$2,238 - 2,228 \text{ mm}$																														
47 j 6 mm =		$2,363 - 2,353 \text{ mm}$																														

	<p><u>Kolben mit Kolbenbolzen</u></p> <p><u>Kolben-Typ</u></p> <p>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 / grün schwarz/gelb h) Innen \varnothing i) Länge k) Kolbenbolzensicherung</p>	<p><u>Kolben \varnothing (siehe unter Zyl.-Block)</u></p> <p>Mahle 2 K 15 685/12 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 border="1" data-bbox="881 460 1343 617"> <thead> <tr> <th>Kolbenbolzen</th> <th>Kolbenauge</th> </tr> </thead> <tbody> <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></td> <td>15 mm \varnothing</td> </tr> <tr> <td></td> <td>62 mm \varnothing</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sprengring A 22 DIN 73123</p>	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		15 mm \varnothing		62 mm \varnothing																									
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																																				
	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 l) Stößelkappen \varnothing m) Bodenhöhe n) Schwungrad \varnothing Schwungradverstellung</p> <p>Anzugsmoment d. Schwungradschr.</p>	<p><u>schrägverzahnte Stirnräder</u> im Motorgehäuse 4 mal 45 \varnothing H 7 mm = (+ 0,025) 41 \varnothing H 7 mm = (+ 0,025) 24 \pm 0,1 mm 41 \varnothing f 7 mm = (- 0,025) (- 0,050) 0,025 - 0,075 mm - bei Ventilspiel 0,38 mm gemessen! bei n)</p> <table border="1" data-bbox="881 1010 1343 1235"> <tbody> <tr> <td>14° v. OT =</td> <td>34 mm v. OT</td> </tr> <tr> <td>60° n. UT =</td> <td>147 mm n. UT</td> </tr> <tr> <td>52° v. UT =</td> <td>127 mm v. UT</td> </tr> <tr> <td>22° n. OT =</td> <td>54 mm v. OT</td> </tr> <tr> <td>22 \varnothing f 7 mm =</td> <td>(- 0,020) (- 0,041)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5,5 mm</td> </tr> </tbody> </table> <p>280 \varnothing mm an OT-Punkt-Markierung 1° auf dem Schwungrad \varnothing gemessen bei n) = 2,44 mm 6 mkg</p>	14° v. OT =	34 mm v. OT	60° n. UT =	147 mm n. UT	52° v. UT =	127 mm v. UT	22° n. OT =	54 mm v. OT	22 \varnothing f 7 mm =	(- 0,020) (- 0,041)		5,5 mm																							
14° v. OT =	34 mm v. OT																																				
60° n. UT =	147 mm n. UT																																				
52° v. UT =	127 mm v. UT																																				
22° n. OT =	54 mm v. OT																																				
22 \varnothing f 7 mm =	(- 0,020) (- 0,041)																																				
	5,5 mm																																				
	<p><u>Zylinderkopf</u> Anzugsmoment d. Zylinderkopfmuttern Reihenfolge des Anziehens</p>	<p>einteilig Spez.-Leichtmetall-Guß in 2 Stufen anziehen 6 mkg \rightarrow 10 mkg siehe Abbildung</p>																																			
	<p><u>Ventilfeder</u></p> <p>a) ungespannte Länge geschlossenes Ventil b) geöffnetes Ventil c) oberer Innen \varnothing d) unterer Innen \varnothing e) Drahtstärke f) wirksame Windungen Gesamtwindungen</p>	<table border="1" data-bbox="881 1516 1343 1785"> <thead> <tr> <th></th> <th>innere Feder</th> <th>äußere Feder</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>45 mm Federbel.</td> <td>0 kg</td> <td>48,5 mm Federbel.</td> <td>0 kg</td> </tr> <tr> <td>35,2 mm "</td> <td>8,7 kg</td> <td>38,6 mm "</td> <td>20,5 kg</td> </tr> <tr> <td>26,2 mm "</td> <td>18,8 kg</td> <td>29,6 mm "</td> <td>45,5 kg</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">}</td><td>16,8 \varnothing mm</td><td>23,5 \varnothing mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">}</td><td>2,6 \varnothing mm</td><td>25,3 \varnothing mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">}</td><td>6 2/3</td><td>4 \varnothing mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">}</td><td>9</td><td>4 3/4</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">}</td><td></td><td>7</td> </tr> </tbody> </table>		innere Feder	äußere Feder	45 mm Federbel.	0 kg	48,5 mm Federbel.	0 kg	35,2 mm "	8,7 kg	38,6 mm "	20,5 kg	26,2 mm "	18,8 kg	29,6 mm "	45,5 kg	}		16,8 \varnothing mm	23,5 \varnothing mm	}		2,6 \varnothing mm	25,3 \varnothing mm	}		6 2/3	4 \varnothing mm	}		9	4 3/4	}			7
	innere Feder	äußere Feder																																			
45 mm Federbel.	0 kg	48,5 mm Federbel.	0 kg																																		
35,2 mm "	8,7 kg	38,6 mm "	20,5 kg																																		
26,2 mm "	18,8 kg	29,6 mm "	45,5 kg																																		
}		16,8 \varnothing mm	23,5 \varnothing mm																																		
}		2,6 \varnothing mm	25,3 \varnothing mm																																		
}		6 2/3	4 \varnothing mm																																		
}		9	4 3/4																																		
}			7																																		
	<p><u>Ventilführung</u></p> <p>a) Länge Außen \varnothing b) Innen \varnothing Material</p>	<p>60 mm 15 \varnothing s 6 = (+ 0,028) (+ 0,039) 9 \varnothing H 8 = (+ 0,022) Sondergußeisen</p>																																			



<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) <u>Ventil</u> - Länge c) Kegel \emptyset d) Schaftröhre e) Kegelwinkel f) Sitzbreite im Sitzring g) zulässiger Schlag am Ventilschaft h) zulässiger Schlag am Ventilkegel i) Stoßstangen-Länge j) zulässiger Schlag der Stoßstange k) Ventilsitzring</p>	<p>Einlaß und Auslaß 0,2 mm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Einlaß</th> <th>Auslaß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>111 mm</td> <td>112 mm</td> </tr> <tr> <td>36 \emptyset mm</td> <td>31 \emptyset mm</td> </tr> <tr> <td>9 \emptyset mm e 7 = (- 0,025) (- 0,040)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>45 \emptyset 30°</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,2 - 1,4 mm</td> <td>2,0 - 2,2 mm</td> </tr> <tr> <td>0,02 mm</td> <td></td> </tr> <tr> <td>0,03 mm</td> <td></td> </tr> <tr> <td>264,8 - 0,8 mm</td> <td></td> </tr> <tr> <td>0,1 - 0,2 mm</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl</p>	Einlaß	Auslaß	111 mm	112 mm	36 \emptyset mm	31 \emptyset mm	9 \emptyset mm e 7 = (- 0,025) (- 0,040)		45 \emptyset 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																										
Einlaß	Auslaß																																													
111 mm	112 mm																																													
36 \emptyset mm	31 \emptyset mm																																													
9 \emptyset mm e 7 = (- 0,025) (- 0,040)																																														
45 \emptyset 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																																														
<p>a) <u>Ölpumpe</u> Bauart Antrieb</p> <p>b) Ansaug-Grobfilterung Öldruck bei mittlerer Drehzahl Kurbelgehäuse-Entlüftung</p>	<p>Zahnradpumpe von der Nockenwelle Drahtsieb vor der Ölpumpe mindestens 1,5 atü (bei warmem Motor) 1 Öldunstentlüftung ins Freie</p>																																													
<p>a) Nebenstromölfiltergehäuse Anzugsmoment Gehäuse am Motorgeh. b) Nebenstromfilter (mit Gehäuse)</p>	<p>Borgward 2,5 mkg Fram PB 50</p>																																													
<p><u>Wasserpumpe</u></p> <p>a) Antrieb der Wasserpumpe b) Abdichtung der Wasserpumpe c) Spaltmaß zw. Gehäuse u. Flügelrad Schmierung d) Thermostat Öffnungstemperatur e) Ventilator \emptyset</p>	<p>Flügelpumpe mit Ventilator zusammen am Motorgehäuse befestigt von der Kurbelwelle durch Keilriemen 9,5 x 900 / 950 Gleitringdichtung AB 16,5 . 35 . 16/6 0,3 - 0,5 mm wartungsfrei 80° \pm 2° C 380 \emptyset mm dyn. ausgewuchtet</p>																																													
<p><u>Kraftstoffanlage</u> <u>Vergaser</u></p> <p>a) Hauptdüse b) Leerlaufdüse c) Pumpendüse d) Luftkorrekturdüse e) Lufttrichter f) Leerlaufluftdüse g) Drosselklappenstellung Starterkraftstoffdüse Starterluftdüse h) Mischrohr Schwimmergewicht Schwimmeradelventil i) Einspritzpumpe k) Verstellung l) Einspritzrohr m) Mischrohrträger</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>1. Stufe</th> <th>2. Stufe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Solex 34 PITA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>125</td> <td>140</td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>250</td> <td>100 c</td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>1,8</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>8°</td> <td>17°</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>180</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>44</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7,3 g</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2,5 \emptyset mm</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,4 cm³ / Hub</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nr. 831</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>durch Sechskantmutter</td> </tr> <tr> <td></td> <td>hoch (0,8) cal.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Res. 5,5</td> </tr> </tbody> </table>	1. Stufe	2. Stufe	Solex 34 PITA		125	140	50	-	80	-	250	100 c	22	25	1,8	-	8°	17°			180		5		44				7,3 g		2,5 \emptyset mm		1,4 cm ³ / Hub				Nr. 831			durch Sechskantmutter		hoch (0,8) cal.		Res. 5,5	
1. Stufe	2. Stufe																																													
Solex 34 PITA																																														
125	140																																													
50	-																																													
80	-																																													
250	100 c																																													
22	25																																													
1,8	-																																													
8°	17°																																													
180																																														
5																																														
44																																														
7,3 g																																														
2,5 \emptyset mm																																														
1,4 cm ³ / Hub																																														
Nr. 831																																														
	durch Sechskantmutter																																													
	hoch (0,8) cal.																																													
	Res. 5,5																																													
<p><u>Kraftstoff-Förderpumpe</u> Antrieb</p>	<p>PE 10209 e (Solex) durch Exzenter der Nockenwelle</p>																																													
<p><u>Luftpresser nur b. Luftfederung</u> Antrieb</p>	<p>114 300 76 00 (Bosch) durch Keilriemen 9,5 x 925/975</p>																																													

	Ansauggeräuschdämpfer mit Naßluftfilter f. Schraubenfederung f. Luftfederung	Knecht GD 783/10 Knecht GD 783/14 mit Rohr für Luftpresser
	<p>a) Batterie: Spannung u. Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Spritzwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad Zündspule d) Zündverteiler Zündeneinstellung (statisch) Abstand der Unterbrecherkontakte Zündfolge Verstellwinkel des Zündverteilers bei Motor-Drehzahl 500 U/min 1000 U/min 1500 U/min 1850 U/min e) Zündkerzen (wahlweise)</p>	<p>12 Volt 52 Ah Bosch LJ/GG 240/12 2400 R 8 RS/UA 240/12/38 Bosch EGD 1/12 A R 2 9 : 117 = (1 : 13) Bosch TK 12 A 10 VJR 6 BR 62 im OT 0,4 mm 1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4 an Schwungrad gemessen! 0° - 7° 16° - 21° 20° - 26° 25° - 29° Bosch W 175 T 1 kittlos, Beru 175/14</p>

Gruppe 31 Kupplung

	<p>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 am Schwungrad i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder</p>	<p>Fichtel & Sachs H 18 Einscheiben - trocken H 18 S P H 228 C B L 51 mm 8 mm 13 mm 9,1+0,3 mm gespannt 10,4+0,3 mm ungesp. 5,8 mm gespannt 7,1 mm ungesp. 2,5 mm (entspr. Fußhebelweg von ca. 30 mm) 0,3 mm 19,05 Ø mm 30 mm Hub 22,2 Ø mm 23 mm Hub</p>
--	--	---

Gruppe 32 Getriebe

	Wechselgetriebe	(4 V. 1 R)	(1. - 4. Gang synchronisiert)	
		Übersetzung	zusammengeschaltet sind Zahnrad Zähnezahl	
	1. Gang	1 : 3,86	$\frac{1 5}{6 11}$	$\frac{21 38}{32 15}$
	2. Gang	1 : 2,15	$\frac{1 3}{6 8}$	$\frac{21 31}{32 22}$
	3. Gang	1 : 1,36	$\frac{1 2}{6 7}$	$\frac{21 25}{32 28}$
	4. Gang	1 : 1	direkter Antrieb	
	Rückwärts-Gang	1 : 4,06	$\frac{1 4}{6 9} < 10$	$\frac{21 32}{32 12} < 19$
Tachometerantrieb Tachometer (Anzeigebereich) Wegdrehzahl		Schraubenrad 5 Z, Ritzel 10 Z (= 1 : 2) 0 - 180 km/h 1,04		