



# Der große BORGWARD

## Technische Daten

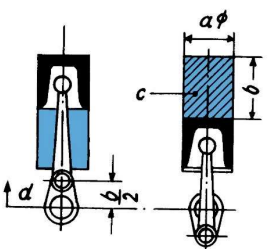


### Einstellmaße und Toleranzen

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

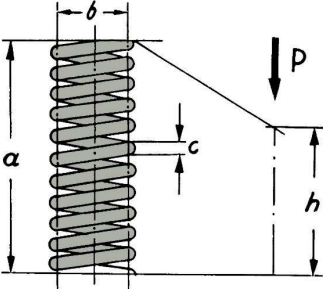
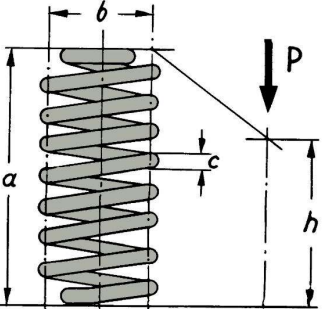
(Ausgabe vom 1. 9. 60)

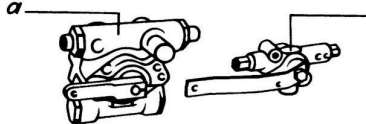
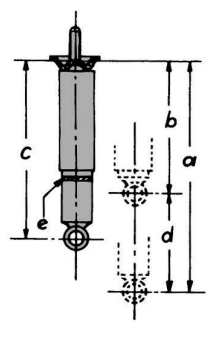
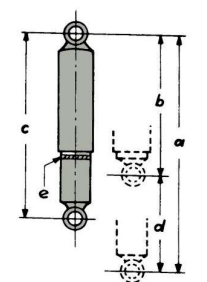
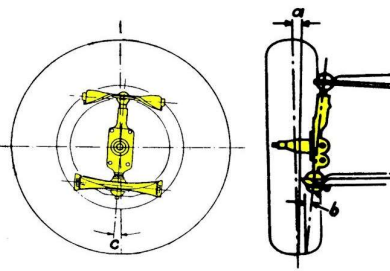
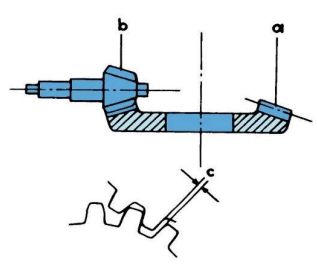
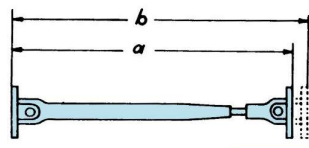
### Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

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

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

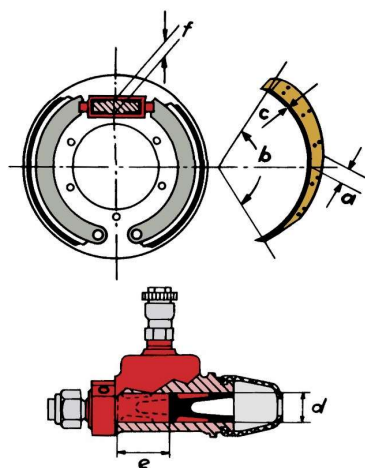
### Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

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

<u>Luftfederung</u> a) Regelventil vorn links vorn rechts b) hinten	100 030 50 10 100 030 50 15 100 030 50 20																																					
<u>Stoßdämpfer vorn</u> a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe e) Toleranz Kennzeichen	<table><thead><tr><th colspan="2">bei Schraubenfeder 100 033 01 01</th><th colspan="2">bei Luftfederung 100 033 01 03</th></tr></thead><tbody><tr><td>a)</td><td>325 mm</td><td>a)</td><td>305 mm</td></tr><tr><td>b)</td><td>226 mm</td><td>b)</td><td>215 mm</td></tr><tr><td>c)</td><td>279 mm</td><td>c)</td><td>260 mm</td></tr><tr><td>d)</td><td>99 mm</td><td>d)</td><td>90 mm</td></tr><tr><td>Prüfhub</td><td>25 mm   75 mm</td><td>Prüfhub</td><td>25 mm   75 mm</td></tr><tr><td>Drehzahl</td><td>100 U/min</td><td>Drehzahl</td><td>100 U/min</td></tr><tr><td>Zugstufe</td><td>60 ± 15 kg   215 ± 20 kg*</td><td>Zugstufe</td><td>31 kg   127 ± 8 kg*</td></tr><tr><td>Druckstufe</td><td>20 ± 10 kg   60 ± 10 kg*</td><td>Druckstufe</td><td>19 kg   47 ± 4 kg*</td></tr></tbody></table> <p>* (Plus ohne) Minus mit Tesakreppband</p>	bei Schraubenfeder 100 033 01 01		bei Luftfederung 100 033 01 03		a)	325 mm	a)	305 mm	b)	226 mm	b)	215 mm	c)	279 mm	c)	260 mm	d)	99 mm	d)	90 mm	Prüfhub	25 mm   75 mm	Prüfhub	25 mm   75 mm	Drehzahl	100 U/min	Drehzahl	100 U/min	Zugstufe	60 ± 15 kg   215 ± 20 kg*	Zugstufe	31 kg   127 ± 8 kg*	Druckstufe	20 ± 10 kg   60 ± 10 kg*	Druckstufe	19 kg   47 ± 4 kg*	
bei Schraubenfeder 100 033 01 01		bei Luftfederung 100 033 01 03																																				
a)	325 mm	a)	305 mm																																			
b)	226 mm	b)	215 mm																																			
c)	279 mm	c)	260 mm																																			
d)	99 mm	d)	90 mm																																			
Prüfhub	25 mm   75 mm	Prüfhub	25 mm   75 mm																																			
Drehzahl	100 U/min	Drehzahl	100 U/min																																			
Zugstufe	60 ± 15 kg   215 ± 20 kg*	Zugstufe	31 kg   127 ± 8 kg*																																			
Druckstufe	20 ± 10 kg   60 ± 10 kg*	Druckstufe	19 kg   47 ± 4 kg*																																			
<u>Stoßdämpfer hinten</u> a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe e) Toleranz Kennzeichen	<table><thead><tr><th colspan="2">bei Schraubenfeder Boge 055 033 01 06</th><th colspan="2">bei Luftfederung 100 033 02 00</th></tr></thead><tbody><tr><td>a)</td><td>306 mm</td><td>a)</td><td>306 mm</td></tr><tr><td>b)</td><td>223 mm</td><td>b)</td><td>215 mm</td></tr><tr><td>c)</td><td>265 mm</td><td>c)</td><td>260 mm</td></tr><tr><td>d)</td><td>83 mm</td><td>d)</td><td>90 mm</td></tr><tr><td>Prüfhub</td><td>25 mm   75 mm</td><td>Prüfhub</td><td>25 mm   75 mm</td></tr><tr><td>Drehzahl</td><td>100 U/min</td><td>Drehzahl</td><td>100 U/min</td></tr><tr><td>Zugstufe</td><td>100 ± 15 kg   215 ± 20 kg*</td><td>Zugstufe</td><td>29 kg   181 ± 10 kg*</td></tr><tr><td>Druckstufe</td><td>45 ± 10 kg   65 ± 10 kg*</td><td>Druckstufe</td><td>18 kg   56 ± 4 kg*</td></tr></tbody></table> <p>* (Plus ohne) Minus mit Tesakreppband</p>	bei Schraubenfeder Boge 055 033 01 06		bei Luftfederung 100 033 02 00		a)	306 mm	a)	306 mm	b)	223 mm	b)	215 mm	c)	265 mm	c)	260 mm	d)	83 mm	d)	90 mm	Prüfhub	25 mm   75 mm	Prüfhub	25 mm   75 mm	Drehzahl	100 U/min	Drehzahl	100 U/min	Zugstufe	100 ± 15 kg   215 ± 20 kg*	Zugstufe	29 kg   181 ± 10 kg*	Druckstufe	45 ± 10 kg   65 ± 10 kg*	Druckstufe	18 kg   56 ± 4 kg*	
bei Schraubenfeder Boge 055 033 01 06		bei Luftfederung 100 033 02 00																																				
a)	306 mm	a)	306 mm																																			
b)	223 mm	b)	215 mm																																			
c)	265 mm	c)	260 mm																																			
d)	83 mm	d)	90 mm																																			
Prüfhub	25 mm   75 mm	Prüfhub	25 mm   75 mm																																			
Drehzahl	100 U/min	Drehzahl	100 U/min																																			
Zugstufe	100 ± 15 kg   215 ± 20 kg*	Zugstufe	29 kg   181 ± 10 kg*																																			
Druckstufe	45 ± 10 kg   65 ± 10 kg*	Druckstufe	18 kg   56 ± 4 kg*																																			
<b>Gruppe 04 Vorderachse</b>																																						
<u>Vorderachse - Bauart</u>  Vorspur a) Radsturz b) Spreizung c) Nachlauf Spurdifferenzwinkel bei 20° Einschlag	Doppelquerlenker <u>Radwinkel: Schraubenfeder bei 130 kg</u> Belastung der Vordersitze gemessen! <u>Radwinkel: Luftfederung bei 220 mm</u> zwischen Schweller u. Boden gemessen! 0 mm 1° 30' - 30' 5° 30' + 30' 1° - 30' 2° 45' ± 30'																																					
<b>Gruppe 06 Hinterachse</b>																																						
<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																																					
<b>Gruppe 07 Gelenkwelle</b>																																						
<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<sup>2</sup> | vorn Duplex | hinten Simplex  
418 cm<sup>2</sup> | 418 cm<sup>2</sup>

50 mm

110°

6 mm

230  $\varnothing$  mm

+ 2 mm (232  $\varnothing$  mm)

22,2  $\varnothing$  mm

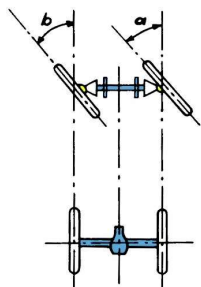
30 mm

2 x 25,4  $\varnothing$  mm

20,64  $\varnothing$  mm

mechn. auf Hinterräder wirkend

## Gruppe 11 Lenkung



Fabrikat

Type

Übersetzung

Lenkradumdrehungen bei Gesamt-  
ausschlag

a) äußerer Radeinschlag

b) innerer Radeinschlag

Lenkrad  $\varnothing$

ZF - Gemmer

(Rollenzahnsegment)

GB 16 c

1:15,5 Gesamt 1:12,90

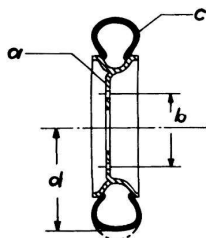
3,7

32°

42°

440  $\varnothing$

## Gruppe 12 Räder und Bereifung



Räder Art

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

6,40 - 13 WW Sportwagenausführung

Straße

Autobahn

1,8 atÜ

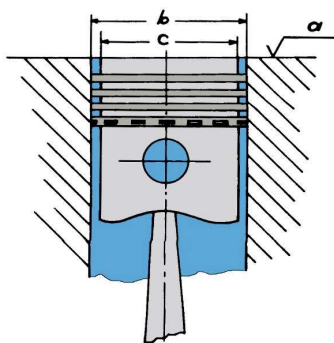
2,0 atÜ

2,0 atÜ

2,2 atÜ

304 mm

## Gruppe 30 Motor



Zylinderblock

a) auf der Kopffläche des Zylinder-  
blockes eingeschlagen

(Zyl. Bohrungskennzahl)

0

+ 1

+ 2

+ 3

Reparaturstufe

Übermaß

1

0,5 mm

2

1,0 mm

Spaltmaß

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

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

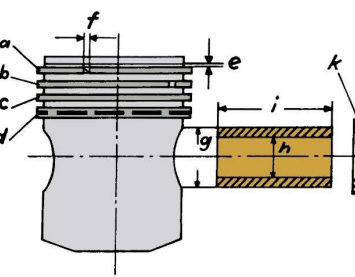
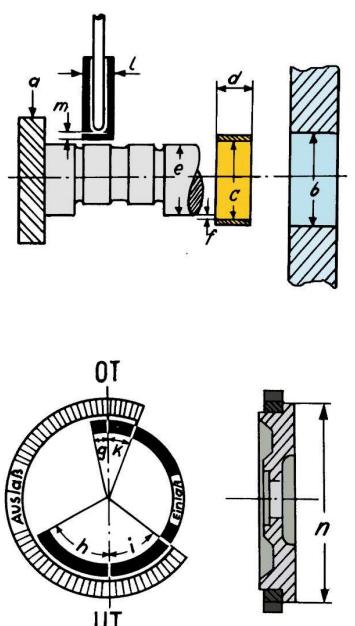
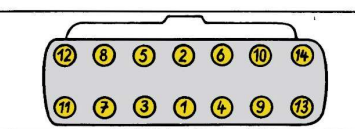
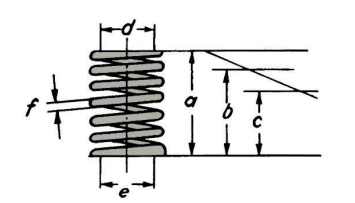
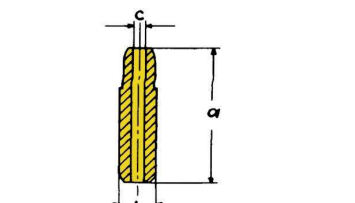
75,45  $\varnothing$  mm

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

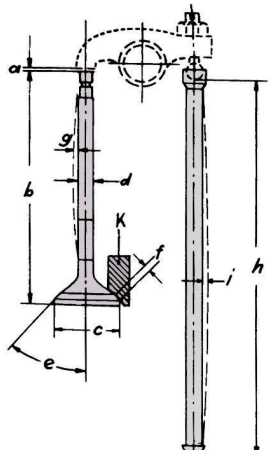
75,95  $\varnothing$  mm

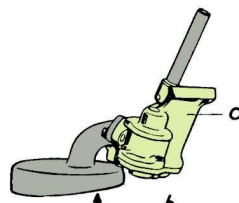
0 mm

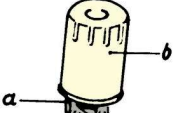
<u>Kurbelwelle</u> Härtung	geschlagen in einem Stück weichnitriert <u>Achtung! Diese</u> Kurbelwelle darf nicht nachgeschliffen werden! Weichnitrierte Kurbelwellen mit Untermaß-Lagerzapfen sind im Austausch lieferbar.	
Lagerung der Kurbelwelle	4 mal 64 Ø H 6 mm = (+ 0,019)	
a) Lagerbohrung im Gehäuse Kurbelwellenlagerschalen	b) für Zapfen Ø 60 h 6 mm = 59,75 h 6 mm = 59,5 h 6 mm = 59,25 h 6 mm = 59 h 6 mm = -0,019	c) Wandstärke 1,986 - 1,976 mm 2,111 - 2,101 mm 2,236 - 2,226 mm 2,361 - 2,351 mm 2,486 - 2,476 mm
Reparaturstufe 1    normal Untermaß 0,25 mm 2            0,5 mm 3            0,75 mm 4            1,0 mm	0,028 - 0,078 mm 28 ± 0,1 mm	
d) Lagerspiel der Hauptlager	normal   Reparaturstufe 1    2    3    4	
e) Breite der Lagerschale    I - III Lager	35,85 mm (+ 0,05)   36,20   36,40   36,60   36,80	
f)		

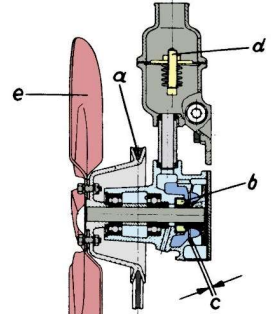
	<p><u>Kolben mit Kolbenbolzen</u> Kolben-Typ</p> <p>a) Kompressionsring in Nute I b) Winkelring II c) Nasenring III d) Ölschlitzring IV e) Höhenspiel der Kolbenringe f. Ringe f) Spaltmaß an der Stoßstelle f. Ringe g) Kolbenbolzen <math>\varnothing</math> Kennzeichen Farbe weiß / grün schwarz/gelb h) Innen <math>\varnothing</math> i) Länge k) Kolbenbolzensicherung</p>	<p>Kolben <math>\varnothing</math> (siehe unter Zyl.-Block) 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 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>Kolbenauge</th></tr><tr><td>22,000-21,997<math>\varnothing</math> mm</td><td>21,998-21,995<math>\varnothing</math> mm</td></tr><tr><td>21,997-21,994<math>\varnothing</math> mm</td><td>21,995-21,992<math>\varnothing</math> mm</td></tr></table> <p>15 mm <math>\varnothing</math> 62 mm <math>\varnothing</math> 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											
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																		
	<p><u>Nockenwelle</u></p> <p>a) Antrieb Nockenwelle gelagert b) Bohrungs <math>\varnothing</math> im Gehäuse c) Nockenwellenlager Innen <math>\varnothing</math> (ein- gepreßt und nachgearbeitet) d) Breite e) Lagerzapfen <math>\varnothing</math> f) Lagerspiel Steuerzeiten g) Einlaß öffnet h) Einlaß schließt i) Auslaß öffnet k) Auslaß schließt l) Stoßelkappen <math>\varnothing</math> m) Bodenhöhe n) Schwungrad <math>\varnothing</math> Schwungradverstellung Anzugsmoment d. Schwungradschr.</p>	<p>schrägverzahnte Stirnräder im Motorgehäuse 4 mal 45 <math>\varnothing</math> H 7 mm = (+ 0,025) 41 <math>\varnothing</math> H 7 mm = (+ 0,025) 24 <math>\pm</math> 0,1 mm 41 <math>\varnothing</math> f 7 mm = <math>\begin{pmatrix} - 0,025 \\ - 0,050 \end{pmatrix}</math> 0,025 - 0,075 mm - bei Ventilspiel 0,38 mm gemessen!</p> <table><tr><th></th><th>bei n)</th></tr><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></table> <p>22 <math>\varnothing</math> f 7 mm = <math>\begin{pmatrix} - 0,020 \\ - 0,041 \end{pmatrix}</math> 5,5 mm 280 <math>\varnothing</math> mm an OT-Punkt-Markierung 1° auf dem Schwungrad <math>\varnothing</math> gemessen bei n) = 2,44 mm 6 mkg</p>		bei n)	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							
	bei n)																		
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																		
	<p><u>Zylinderkopf</u> Anzugsmoment d. Zylinderkopfmuttern Reihenfolge des Anziehens</p>	<p>einteilig Spez.-Leichtmetall-Guß in 2 Stufen anziehen 6 mkg <math>\rightarrow</math> 10 mkg siehe Abbildung</p>																	
	<p><u>Ventilfeder</u></p> <p>a) ungespannte Länge b) geschlossenes Ventil c) geöffnetes Ventil d) oberer Innen <math>\varnothing</math> e) unterer Innen <math>\varnothing</math> 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>35,2 mm " 8,7 kg</td><td>38,6 mm " 20,5 kg</td></tr><tr><td>26,2 mm " 18,8 kg</td><td>29,6 mm " 45,5 kg</td></tr><tr><td rowspan="2">} 16,8 <math>\varnothing</math> mm</td><td>23,5 <math>\varnothing</math> mm</td></tr><tr><td>25,3 <math>\varnothing</math> mm</td></tr><tr><td>2,6 <math>\varnothing</math> mm</td><td>4 <math>\varnothing</math> 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	35,2 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	25,3 $\varnothing$ mm	2,6 $\varnothing$ mm	4 $\varnothing$ mm	6 2/3	4 3/4	9	7
innere Feder	äußere Feder																		
45 mm Federbel. 0 kg	48,5 mm Federbel. 0 kg																		
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																		
	25,3 $\varnothing$ mm																		
2,6 $\varnothing$ mm	4 $\varnothing$ mm																		
6 2/3	4 3/4																		
9	7																		
	<p><u>Ventilführung</u></p> <p>a) Länge b) Außen <math>\varnothing</math> c) Innen <math>\varnothing</math> Material</p>	<p>60 mm 15 <math>\varnothing</math> s 6 = <math>\begin{pmatrix} + 0,028 \\ + 0,039 \end{pmatrix}</math> 9 <math>\varnothing</math> H 8 = (+ 0,022) Sondergußeisen</p>																	

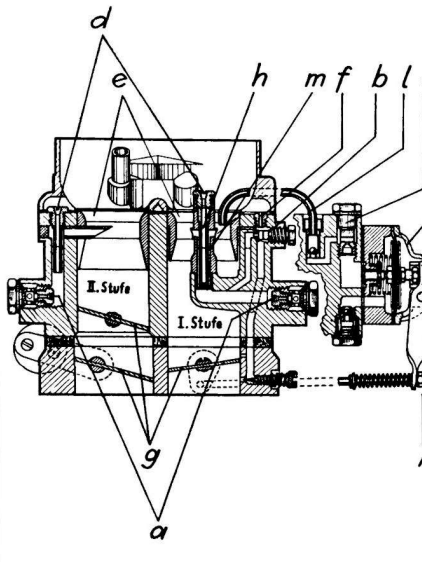


a) Ventilspiel bei warmem Motor	Einlaß und Auslaß 0,2 mm	
b) Ventil - Länge	Einlaß 111 mm	Auslaß 112 mm
c) Kegel Ø	36 Ø mm	31 Ø mm
d) Schaftstärke	9 Ø mm e 7 = $\begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}$	
e) Kegelwinkel	45 Ø 30'	
f) Sitzbreite im Sitzring	1,2 - 1,4 mm	2,0 - 2,2 mm
g) zulässiger Schlag am Ventilschaft	0,02 mm	
zulässiger Schlag am Ventilkegel	0,03 mm	
h) Stoßstangen-Länge	264,8 - 0,8 mm	
i) zulässiger Schlag der Stoßstange	0,1 - 0,2 mm	
k) Ventilsitzring	Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl	

a) Ölpumpe	Zahnradpumpe von der Nockenwelle	
Bauart		
Antrieb		
b) Ansaug-Grobfilterung	Drahtsieb vor der Ölpumpe	
Öldruck bei mittlerer Drehzahl	mindestens 1,5 atü (bei warmem Motor)	
Kurbelgehäuse-Entlüftung	1 Öldunstentlüfter ins Freie	


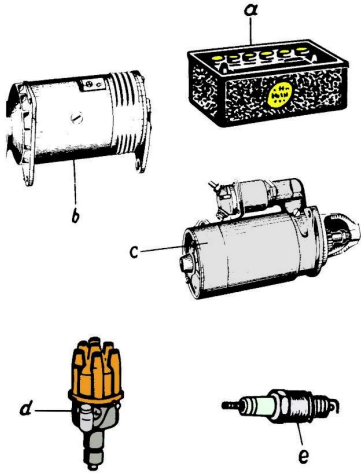
a) Nebenstromölfiltergehäuse	Borgward	
Anzugsmoment Gehäuse am Motorgeh.	2,5 mkg	
b) Nebenstromfilter (mit Gehäuse)	Fram PB 50	

Wasserpumpe	Flügelpumpe mit Ventilator zusammen am Motorgehäuse befestigt	
a) Antrieb der Wasserpumpe	von der Kurbelwelle durch Keilriemen 9,5 x 900 / 950	
b) Abdichtung der Wasserpumpe	Gleitringsdichtung AB 16,5 . 35 . 16/6	
c) Spaltmaß zw. Gehäuse u. Flügelrad	0,3 - 0,5 mm	
Schmierung	wartungsfrei	
d) Thermostat Öffnungstemperatur	80° ± 2° C	
e) Ventilator Ø	380 Ø mm	
	dyn. ausgewuchtet	

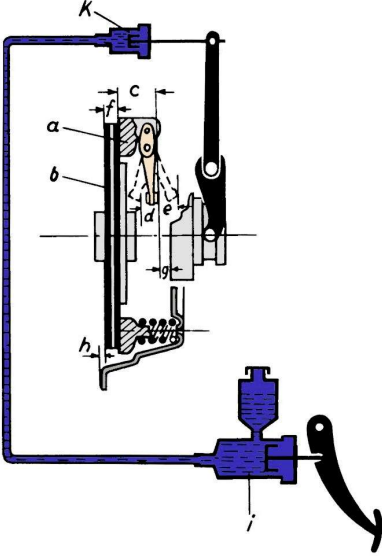
Kraftstoffanlage	1. Stufe	2. Stufe	
Vergaser	Solex 34 PAITA		
a) Hauptdüse	125	140	
b) Leerlaufdüse	50	-	
c) Pumpendüse	80	-	
d) Luftkorrekturdüse	250	100 c	
e) Lufttrichter	22	25	
f) Leerlaufluftdüse	1,8	-	
g) Drosselklappenstellung	8°	17°	
Starterkraftstoffdüse	180		
Starterluftdüse	5		
h) Mischrohr	44		
Schwimmergewicht	7,3 g		
Schwimmernadelventil	2,5 Ø mm		
i) Einspritzpumpe	Nr. 831	1,4 cm <sup>3</sup> / Hub	
k) Verstellung	durch Sechskantmutter hoch (0,8) cal.		
l) Einspritzrohr	Res. 5,5		
m) Mischrohrträger			

Kraftstoff-Förderpumpe	PE 10209 e (Solex)
Antrieb	durch Exzenter der Nockenwelle

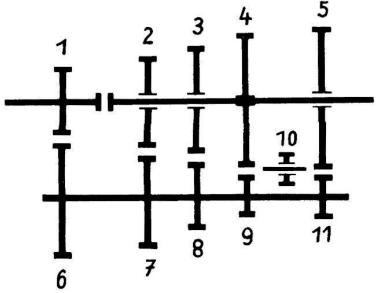
Luftpresser nur b. Luftfederung	114 300 76 00 (Bosch)
Antrieb	durch Keilriemen 9,5 x 925/975

	Ansaugergeräuschdämpfer mit Naßluftfilter f. Schraubenfeder f. Luftfeder	Knecht GD 783/10 Knecht GD 783/14 mit Rohr für Luftpresser
	a) Batterie: Spannung u. Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Spritzwand c) Anlasser Übersezung Anlasser/Schwungrad Zündspule d) Zündverteiler ZündEinstellung (statisch) Abstand der Unterbrecherkontakte Zündfolge Verstellwinkel des Zündverters bei Motor-Drehzahl 500 U/min 1000 U/min 1500 U/min 1850 U/min e) Zündkerzen (wahlweise)	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! $0^{\circ} - 7^{\circ}$ $16^{\circ} - 21^{\circ}$ $20^{\circ} - 26^{\circ}$ $25^{\circ} - 29^{\circ}$ Bosch W 175 T 1 kittlos, Beru 175/14

### Gruppe 31 Kupplung

	Fabrikat Typ a) Druckplatte b) Kupplungsscheibe (m. Torsionsd.) c) Einstellmaß von Ausrückhebel bis z. Auflagefläche d. Kuppl.Scheibe d) Ausrückweg e) Abnützung zulässig bis f) Kupplungsscheiben Breite Belag verbraucht bei g) Spiel zw. Ausrücklager und Ausrückhebel h) Tiefenmaß von Auflagefläche der Kupplungsanschraubplatte zur Auf- lagefläche der Kupplungsscheibe am Schwungrad i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder	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 $\varnothing$ mm    30 mm Hub 22,2 $\varnothing$ mm    23 mm Hub
---	--	--

### Gruppe 32 Getriebe

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