

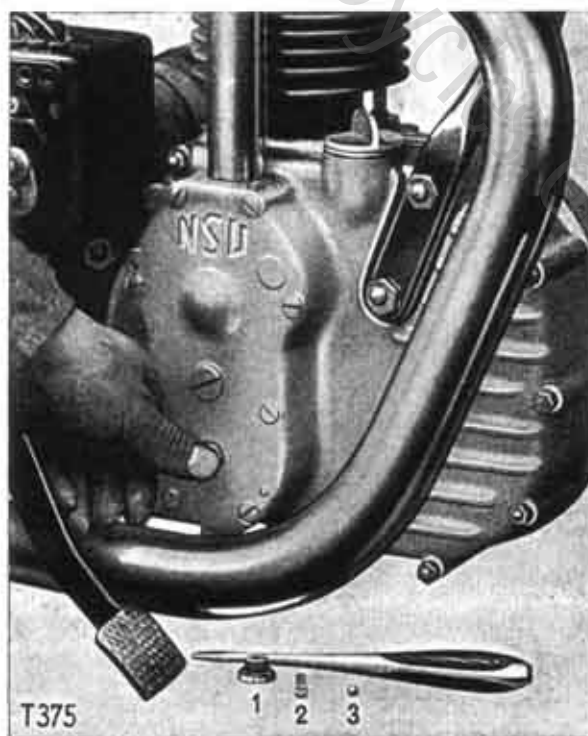
Trotz wiederholten Hinweises, im Sommer dickflüssige Öle zu verwenden, werden nicht selten dünnflüssige Öle getankt. Für diese Öle hat sich aber das Rückschlagventil-Federchen 56221 während der heißen Jahreszeit als zu stark erwiesen. Wir empfehlen daher, dieses Federchen gegen eine schwächere Ausführung auszuwechseln, um eine übermäßige Erhitzung des Motors und Schäden, wie Kolbenfressen, zu vermeiden.

Beim Einbauen des Rückschlagventil-Federchens hat man sich davon zu überzeugen, daß dieses Federchen 2 vor dem Einschrauben des Verschluss-Stopfens 1 mit seinem großen Durchmesser auf dem Grund des Stopfenloches aufliegt!

In diesem Zusammenhang sei noch auf einen Punkt hingewiesen:

Beim Ölwechsel oder falls einmal zu spät Öl nachgefüllt worden ist, kann sich vor der Saugpumpe ein Luftsack gebildet haben, welcher die Ölförderung unterbindet. In diesem Fall läßt man den Motor langsam laufen, schraubt den unteren Verschluss-Stopfen 1 ab und nimmt das Federchen 2 sowie die Kugel 3 heraus. Die Pumpe wird nun nach kurzer Zeit Öl fördern. Damit nun kein Öl unnötig verloren geht, hält man die Öffnung, sobald Öl kommt, mit dem Daumen — wie abgebildet — zu und stellt den Motor ab. Hierbei kann man den Ölrücklauf nach Öffnen des Öleinfüllstopfens genau kontrollieren.

Die benötigte Anzahl Federchen 56221 wollen Sie bei unserer Teileversand-Abteilung anfordern.





## 201 OSL und 251 OSL Steuergehäuse geöffnet

Wir haben uns entschlossen, den Oelpumpenantrieb serienmäßig durch Einbau einer zweigängigen Schnecke größer zu übersetzen. In gleicher Weise sind auch die bei der Kundschaft befindlichen Maschinen dieser beiden Typen abzuändern, weshalb wir Sie wohl bitten dürfen, uns hierbei zu unterstützen. Die Auswechslung der Antriebsschnecke ist in knapp  $\frac{1}{4}$  Stunden erledigt und läßt sich leicht mit einer Reparatur oder Kontroll-Durchsicht verbinden.

Man geht folgendermaßen vor:

Zuerst wird die Auspuffanlage nach Lösen der beiden Befestigungsmuttern abgenommen, sodann hängt man die Bremszugstange hinten am Bremshebel aus, worauf der Fußbremshebel nach unten hängt und so bei den weiteren Arbeiten nicht mehr stört. Der Steuergehäusedeckel wird nun nach Entfernen der 8 Gehäuseschrauben vorsichtig abgehoben, damit die Dichtung nicht verletzt wird. Das ausfließende Öl fängt man zweckmäßigerweise in einem untergestellten Gefäß auf. Sobald die lingsgängige Achsmutter gelöst ist, kann die Antriebsschnecke von Hand oder allenfalls unter Benützung zweier Schraubenzieher in der oben dargestellten Weise leicht abgezogen werden. Beim Aufschieben der zweigängigen Schnecke beachte man, daß sich der Keil nicht nach hinten schiebt und ziehe die Achsmutter wieder gut fest. Die weitere Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Die Befestigungsschrauben für den Deckel ziehe man kreuzweise gleichmäßig fest.

Die benötigte Anzahl zweigängiger Antriebsschnecken 90 003 wollen Sie bei unserer Teileversand-Abteilung anfordern. Die ausgebauten Antriebsschnecken 90 677 erbitten wir zur gegebenen Zeit zurück.

**Bemerkung:** 2-gängige Antriebsschnecken 90 003 sind eingebaut:  
bei 201 OSL ab Maschine 886058/191978  
bei 251 OSL ab Maschine 886506/192138



Die Schaltverriegelung wurde serienmäßig  
ab Maschine 1043 422/251 458

mit einer einstellbaren Feder (7) versehen, um ein Herauspringen der Gänge zu unterbinden. Der Einbau dieser Neuerung kann auch an bereits gelieferten Maschinen vorgenommen werden, bei welchen die Gänge nicht halten.

Der Umbau wird wie folgt vorgenommen:

1. Verschußschraube (1) entfernen.
2. Schraube (4) in den Getriebedeckel einschrauben.
3. Bolzen (3) für Schaltverriegelung auf Feder (7) aufstecken und mit wagrecht gestellter Schneide bis zum Anliegen an der Schaltgabel in Schraube (4) einführen.
4. Stellschraube (5) mit aufgesetzter Gegenmutter (6) bis auf 5 mm Gewinde-Überstand (siehe Abbildung) einschrauben und durch die Gegenmutter sichern, dabei Stellschraube (5) mit dem Schraubenzieher festhalten.

Sollte sich nach längerem Gebrauche eine Verstärkung der Federkraft als notwendig erweisen, dann ist die Stellschraube (5) nach Lösen der Gegenmutter (6) um 1 oder 2 Gewindgänge hineinzuschrauben. Man vergesse jedoch nie, nach vorgenommener Verstellung mit der Gegenmutter wieder zu sichern.

Die Feder (7), Teil-Nr. 99740, ist zur Zeit noch nicht greifbar, weshalb wir als Übergangs-Ausführung 2 Federn (2), Teil-Nr. 52712, verwenden, welche in ihrer Wirkung die Feder (7) ohne weiteres ersetzen.

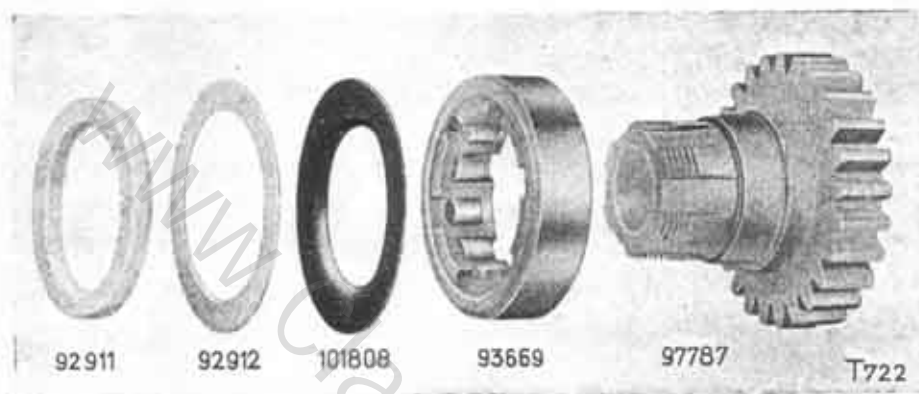
Zur näheren Erläuterung diene nachstehende Aufstellung:

Abbildung Nr.	Teil-Nr.	Benennung	Ursprüngliche Ausführung	Zwischen-Ausführung	Neue Ausführung
1	52710	Verschußschraube für Schaltverriegelung	1	—	—
2	52712	Feder	1	2	—
3	52711	Bolzen	1	1	1
4	99671	Schraube	—	1	1
5	99672	Stellschraube	—	1	1
6	95823	Gegenmutter	—	1	1
7	99740	Feder	—	—	1

Die Teile können durch unsere Abteilung Teileversand bezogen werden.

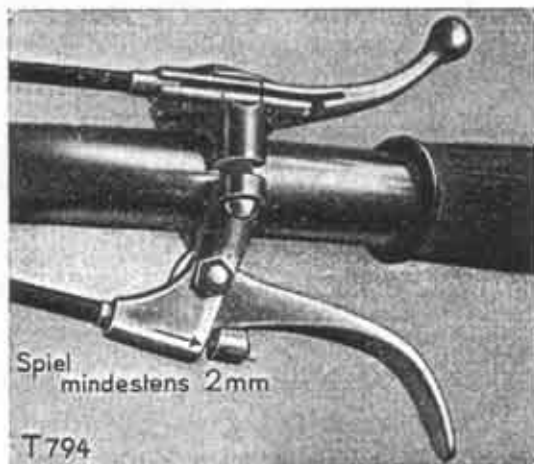
Viergang-Getriebe, welche am Kettenrad Fett verlieren, versehe man am Lager zum Rad für direkten Eingriff mit der neu herausgebrachten Abdeckscheibe Teil-Nr. 101808.

Der Einbau dieser Scheibe erfolgt nach der unten stehenden Abbildung in der Weise, daß ihr Hals nach dem Lager zu zeigt. Aus der Abbildung ist auch die Reihenfolge ersichtlich, nach welcher beim Wiedereinbau vorzugehen ist.



Zur Erreichung ganz geringen Achsialspieles an der Getriebehauptwelle, entferne man im Bedarfsfall eine oder mehrere der im Getriebedeckel zwischen Pendelkugellager 54536 und Flachgewindemutter 54539 eingelegten Ausgleichscheiben 54537 (39,5×26×0,25).

Die Abdeckscheibe Teil-Nr. 101808 kann durch unsere Abteilung Teileversand bezogen werden.



Bei Maschinen mit Aluminiumkopf und gekapselten Ventilen muß der Bowdenzug zum Ventilheber

**mindestens 2 mm Spiel haben.**

Ein Nichtbeachten dieser Vorschrift kann zu kostspieligen Defekten führen, weil sich Aus- und Einlaßventil berühren können.

Das notwendige Spiel erreicht man durch entsprechendes Nachregulieren der Stellschraube, welche unten links an der vorderen Befestigung des Kraftstoffbehälters angebracht ist. Sobald das Auslaßventil beginnt, angehoben zu werden, muß der Handhebel am Lenker bereits soweit gezogen sein, daß ein Spalt von **mindestens 2 mm** vorhanden ist. Die Stellschraube ist nach erfolgtem Einstellen durch die Gegenmutter wieder gut zu sichern.

Eine Kontrolle der Ventilheberbetätigung ist ab und zu in obenbeschriebenem Sinne vorzunehmen.

Es hat sich als notwendig herausgestellt, noch auf folgende Punkte hinzuweisen:

1. Das Auslaßventil soll nur **ganz knapp** angehoben werden können, d. h. der Motor darf sich an der Startkurbel erst dann durchtreten lassen, wenn der Ventilheber-Hebel so weit gezogen ist, daß er am Lenker anschlägt.
2. Es ist grundverkehrt, wie dies schon vorkam, den Ventilheber einstellen zu wollen, obwohl das eine oder andere Ventil nicht ganz geschlossen ist. **Beim Einstellen des Ventilhebers müssen beide Ventile geschlossen sein.** Der Motor wird bis zum Verdichtungshub durchgedreht, was man ja an dem an der Startkurbel auftretenden Widerstand merkt; in dieser Stellung sind die Ventile geschlossen.
3. Die Regulierschraube zur Ventilheberbetätigung wird unter Beachtung des Punktes 1 und 2 so weit verstellt, bis der Motor an der Startkurbel durchgetreten werden kann.

























