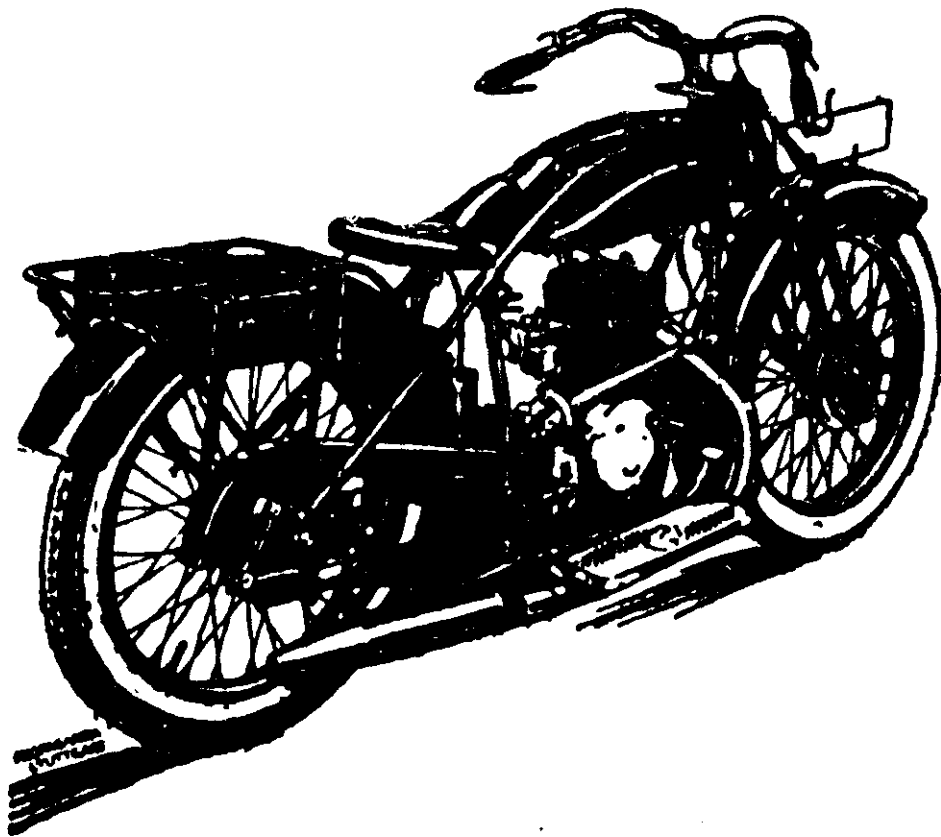


NSU

**Beschreibung
und Anleitung
zur Bedienung**

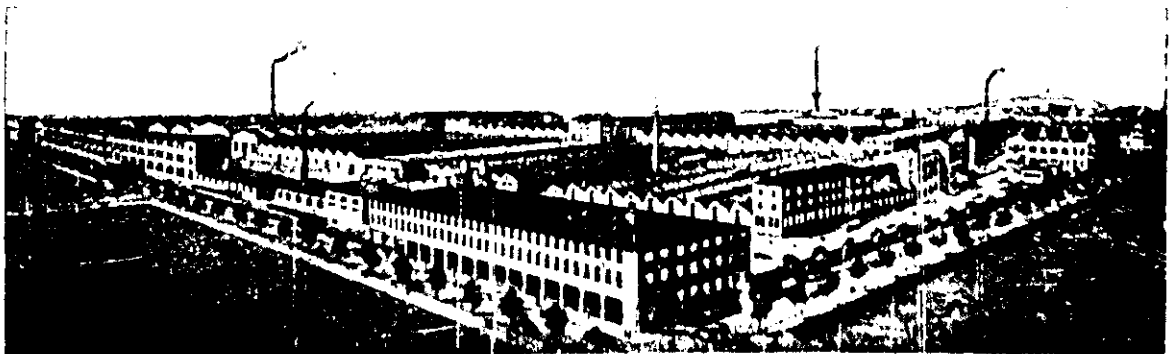


**Herausgegeben von
NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G.
Neckarsulm**

BESCHREIBUNG
UND ANLEITUNG
ZUR BEDIENUNG
EINES
NSU
MOTORRADES



HERAUSGEGEBEN VON
NSU VEREINIGTE FAHRZEUGWERKE
AKT.-GES. NECKARSULM



N

S

U

ist das erste deutsche Werk, welches im Jahre 1901 das Motorrad eingeführt hat. Das Verdienst

Bahnbrecher

dafür geworden zu sein, dürfen daher die NSU - Werke für sich in Anspruch nehmen. Die hohe technische Vollendung verdankt der NSU - Motor seinen vielseitigen, im Laufe einer nahezu 30jährigen Praxis festgestellten vorteilhaften Konstruktionseinzelheiten, die dem Motor nicht nur eine grosse Schnelligkeit, sondern auch bei langen Dauerfahrten erprobte Stabilität verleihen. Auch den Behaglichkeits-
erfordernissen ist in der Ausstattung des NSU - Motorrades muster-
gültig entsprochen. Desgleichen sind neben gewerblicher Sparsam-
keit auch die sportlichen Leistungen der NSU -

MOTORRÄDER

hervorragend.

Die NSU - Motorräder sind ohne industrielle Beihilfe in jedem Jahre

von Sieg zu Sieg

gefahren worden, weil bei ihren hervorragenden Qualitäten nicht der Zufall, sondern die auf praktisch-wissenschaftlicher Forschung fußende Konstruktionstechnik ausschlaggebend war. Deshalb hat auch das NSU - Motorrad trotz aller Neuerscheinungen seine domi-
nierende Stellung stets behaupten können.

NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.G., Neckarsulm
Gegründet 1873

Vorwort.

*Das vorliegende Buch behandelt das Wesen und die Bedürfnisse des
NSU - Krafrades mit Kettenantrieb in besonderer Berücksichtigung der
Typen*

*500 ccm Einzylinder mit seitlichgesteuertem Motor
500 ccm Einzylinder mit kopfgesteuertem Motor
250 ccm Einzylinder mit kopfgesteuertem Motor
250 ccm Einzylinder mit seitlichgesteuertem Motor*

*Da die
Konstruktionen beider
Typen, mit Ausnahme der
Ventilsteuerungen, nach einheitlichen
Prinzipien durchgeführt sind, konnte die
Behandlung des Stoffes gemeinsam vorgenommen
werden, ohne dadurch die Nutzanwendung zu erschweren.
Die Abweichungen sind in jedem Kapitel besonders vermerkt.
Im übrigen soll das Büchlein dem Krafradfahrer auch
ein Berater darüber sein, was er zu tun hat, um
die Lebensdauer seines Fahrzeugs zu ver-
längern, und wie eine scheinbar
schwer zu beseitigende Störung
im regelmässigen Gang
der Maschine
zu beheben
ist.*

*Werden die gemachten Angaben befolgt und willige Lehre genommen,
so gestaltet sich das Motorradfahren für jedermann zu einem genuß-
reichen Vergnügen. Die in den nachstehenden Beschreibungen und
Abbildungen vorkommenden Merzkahlen haben mit der Numerierung
der Ersatzteile nichts zu tun; für letztere sind besondere Ersatzteile-
Listen zu jedem Modell vorrätig.*

NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.G., Neckarsulm

Achtung!

In Ihrem eigenen Interesse empfehlen wir auf das dringendste, Ihre neue Maschine die ersten 400 km zu schonen und im direkten Gang nicht über 50 km Geschwindigkeit zu fahren.

Die einzelnen Teile sollen langsam einlaufen, damit sie später ein Mindestmaß von Kraft benötigen und die Maschine ihre Höchstleistung hergeben kann. Durch langsames Einlaufen werden Ihnen viele Unannehmlichkeiten erspart und die Lebensdauer Ihrer Maschine wird dadurch wesentlich erhöht!

NSU 250 ccm-Einzyylinder-Tourenmodell

mit Kettenantrieb — Abnehmbarer Zylinderkopf

(Bremsleistung ca. 6 PS).

Für die Freunde des Kettenantriebs haben wir unsere bewährte 250 ccm-Klasse mit diesem neuen Tourenmodell bereichert. Es ist das Ideal-Modell, das sowohl den sportlich eingestellten Tourenfahrer, als auch den im Berufs- und Geschäftsleben stehenden Privatfahrer nach jeder Richtung hin befriedigt. Die Fahrweise kann jeder Situation im Großstadtverkehr angepaßt und bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 80 Kilometer die Stunde gesteigert werden. 1 Liter Brennstoff reicht für etwa 30-35 Kilometer, 1 Liter Öl für etwa 500 Kilometer Fahrt aus.

Ausführung:

Rahmen: Oben und unten durchgehender Doppelrohrrahmen aus nahtlosen Stahlrohren. Weich abgedeckter, breiter Müdensattel. Fußbretter. Gepäckträger mit gefütterten Werkzeugtaschen und Fußluftpumpe. Hinter-Rahmenständer mit Wippe. Vorderrahmenständer. Emaillierung schwarz, blanke Teile vernickelt.

Vorder-Federgabel mit Doppelfederung und Stoßdämpfern. Neuer Sportlenker in vernickelter Ausführung.

Laufräder: Niederdruck-Bereitung 26x2,85 auf CC 1 Felge. Naben und Speichen schwarz. Hinterrad mittels Steckachse leicht herausnehmbar.

Bremsen: Vorder- und Hinterrad-Innenbackenbremse mit gleichem Durchmesser.

Betriebsstoffbehälter: Schwarz emailliert mit Goldlinien abgesetzt, ca. 8,5 Liter Brennstoff, Ölbehälter unten am Motorgehäuse angegossen, ca. 1 Liter fassend.

Getriebe-Blockmotor: Viertakter mit Aluminium-Kolben, 69 mm Bohrung, 88 mm Kolbenhub, mit nebeneinander, stehend angeordneten Ventilen. Bremsleistung ca. 6 PS (Hubv. 247 ccm).

Schmierung: Zahnradpumpe im Kurbelgehäuse. Schmierstellen für Hochdruckschmierung eingerichtet. Ölstand-Kontrolle.

Vergasung: Amac-Zweikolbenvergaser für alle Betriebsstoffe einstellbar. Gas- und Luftgemisch-Regulierung von der Lenkstange aus.

Zündung: Geschlossener Magnet-Apparat (System Bosch). Zündverstellhebel an der Lenkstange.

Wechselgetriebe mit drei Geschwindigkeiten, dessen Zahnräder dauernd im Eingriff bleiben und durch Klauen gekuppelt werden. Moto- und Getriebegehäuse aus einem Stück. Kugel- und Rollenlagerung. Segmentalthebel am Getriebegehäuse angeordnet.

Trocken-Lamellen-Kupplung, die durch Hand- und Fußhebel ausgehoben werden kann.

Kraftübertragung vom Motor mittels Stirnräder auf das Wechselgetriebe, vom Wechselgetriebe auf das Hinterrad durch 1:1:2 Rollenkette.

Das **Uebersetzungsverhältnis** beträgt: im III. Gang 1:6 = 100%, im II. Gang 1:9,7 = 67,5%, im I. Gang 1:15,8 = 37,2%.

Die **Abmessungen und Gewichte** sind folgende: Radstand 1330 mm, Gesamtlänge 1990 mm, Gesamtbreite 830 mm, Gesamthöhe 920 mm, Sitzhöhe 730 mm. Gewicht des Motorrades ohne Brennstoff und Zubehör, jedoch mit Werkzeug 115 kg.

Auf Wunsch mit kombinierter Zündlicht-Anlage „System Bosch“ gegen Mehrpreis!

NSU 250 ccm Einzyl.-Spezial-Sportmodell.

(Bremsleistung ca. 10 PS.)

Dieses Modell dient den besonderen Interessen der Sportwelt. Es ist der rühmlichst bekannte Motorrad-Typ, mit dem NSU eine Reihe erstklassiger Siege in den größten Veranstaltungen erringen konnte, als deren Endergebnis die Motorrad-Meisterschaft in der 250 ccm-Klasse zu buchen ist. Die Fahrweise kann jeder Situation im Großstadtverkehr angepaßt und bis zur Höchstgeschwindigkeit von etwa 100 Kilometer in der Stunde gesteigert werden. 1 Liter Brennstoff reicht für etwa 30 Kilometer, 1 Liter Öl für etwa 300 Kilometer Fahrt aus.

Ausführung:

- Rahmen:** Oben und unten durchgehender Doppelrohrrahmen aus nahtlosen Stahlrohren. Weich abgefederter Sattel. Verstellbare Fußraster. Gepäckträger mit ledergefütterten Werkzeugtaschen und Fußlftpumpe. Hinter- und Vorderrahmenstände. Emaillierung schwarz, blanke Teile vernickelt.
- Vorder-Federgabel** mit Doppelfederung und Stoßdämpfern. Neuer verstellbarer Sportlenker in vernickelter Ausführung.
- Laufräder** mit Hochdruckreifen $26 \times 2\frac{1}{2}$ auf Wunsch Ballonbereifung $26 \times 2,85$ auf CCI Felge passend. Naben und Speichen schwarz. Hinterrad mittels Steckachse leicht herausnehmbar.
- Bremsen:** Vorder- und Hinterrad-Innenbacken-Bremse mit gleichem Durchmesser.
- Betriebsstoffbehälter:** Schwarz emailliert mit Goldlinien abgesetzt, ca. 7^l Liter Brennstoff, Ölbehälter unten am Motorgehäuse angegossen, ca. 1^l Ltr. fassend.
- Getriebe-Blockmotor:** Viertakter mit Aluminiumkolben, Einzylinder, 63 mm Bohrung, 80 mm Hub mit im Zylinderkopf hängenden Ventilen. Bremsleistung ca. 10 PS (Hubv. 217 ccm).
- Schmierung:** Zahradpumpe im Kurbelgehäuse. Schmierstellen für Hochdruckschmierung eingerichtet.
- Vergasung:** Amac-Zweikolbenvergaser für alle Betriebsstoffe einstellbar. Gas- und Luftgemischregulierung von der Lenkstange aus.
- Zündung:** Geschlossener Magnetapparat (System Bosch). Zündverstellhebel an der Lenkstange.
- Wechselgetriebe** mit 3 Geschwindigkeiten, dessen Zahnräder dauernd im Eingriff bleiben und durch Klauen gekuppelt werden. Motor- und Getriebegehäuse aus einem Stück. Kugel- und Rollenlagerung. Segmentschalthebel am Getriebegehäuse angeordnet.
- Trocken-Lamellenkupplung**, die durch Handhebel ausgehoben werden kann.
- Kraftübertragung** vom Motor mittels Stirnräder auf das Wechselgetriebe; vom Wechselgetriebe auf das Hinterrad durch $1\frac{1}{2} \times 7\frac{1}{2}$ Rollenkette.
- Das Uebersetzungsverhältnis** beträgt: im III. Gang 1:5,8 = 100%; im II. Gang 1:7,7 = 75%; im I. Gang 1:12,5 = 46,8%.
- Die Abmessungen und Gewichte** sind folgende: Radstand 1330 mm, Gesamtlänge 1990 mm, Gesamtbreite 830 mm, Gesamthöhe 920 mm, Sitzhöhe 730 mm, Gewicht mit Bereifung und Werkzeugen ca. 110 kg.

Auf Wunsch mit kombinierter Zündlicht-Anlage „System Bosch“ gegen Mehrpreis!

Inhalts - Verzeichnis.

Vorwort	Seite 3
-------------------	------------

I. Teil.

Konstruktion und Arbeitsweise des Motors	11
Arbeitsweise des Motors	12
Allgemeine Beschreibung	16
Konstruktion des Motors	19
Einstellung des Vergasers	30
Einstellung der Leerlaufdüse	31
Die Zündung	35
Der Lichtmagnetzündler	38
Das Wechselgetriebe	43
Die Kupplung	47
Die Lagerung der Laufräder	49
Die Bremsen	51
Die Federgabel	53
Der Rahmen	55

II. Teil.

Instandhaltung	57
Die Pflege des Motorrades	58
Das Schmiersystem des Motors	59
Die außenliegenden Schmierstellen	61
Schmiertabelle	65
Schmierplan	66
Vergaser-Störungen	67

	Seite
Zündungs-Störungen	69
Einstellung des Lichtmagnetzünders	72
Befestigen des Kabels am Magnetzündler	75
Befestigen des Kabels am Lichtmagnetzündler	75
Nachsehen des Kolbens und der Ventile	76
Kupplungs- und Getriebestörungen	86
Ein- und Ausbau der Kugellager der Laufräder	91
Die Antriebkette	93
Behandlung der Reifen	97
Stahlseilreifen	105

III. Teil.

Betriebsanleitungen	111
Allgemeine Anweisungen	116
Motorrad-Beleuchtung	120
Die Batterie-Anlage	122
Schaltbild	124
Die Werkzeuge	128
Das 500 ccm Einzylinder-Motorrad mit Seitenwagen	132

IV. Teil.

Auszug aus der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 und vom 28. Juli 1926	135
--	-----



I. Teil:

Konstruktion und Arbeitsweise des Motors.



Arbeitsweise des Motors.

Die Seele des Motorrades ist der Motor; von seiner konstruktiven Durchbildung hängt in erster Linie die Güte des Motorrades ab.

Bevor wir zur eigentlichen Beschreibung des Motors übergehen, dürfte es für manchen unserer Leser von Interesse sein, zunächst etwas über die

Verbrennungs- und Arbeits-Vorgänge im Motor

zu erfahren.

Der bei unseren Motorrädern vornehmlich verwendete Brennstoff, das Benzin, ist ein Petroleum-Destillat von 0,68 bis 0,72 spezifischem Gewicht und einem Heizwert von 10 000 bis 11 000 W.-E. (1 Wärme-Einheit ist die Wärmemenge, die erforderlich ist, um die Temperatur von 1 kg Wasser um 1° C zu erhöhen). Das aus Steinkohlenteer destillierte Benzol, mit einem spezifischen Gewicht bis zu 0,88, ist weniger verflüchtbar und daher auch schwerer zu vergasen, hat aber ungefähr denselben Heizwert wie Benzin. Diese Kohlenwasserstoffe CH werden im Vergaser in Dunstform mit Luft gemischt und im Motor verdichtet und verbrannt, wobei etwa 20% der in dem Gemisch enthaltenen thermischen Energie sich in mechanische Arbeit umsetzen. Bei der Verbrennung verbindet sich der Kohlenstoff C mit dem Sauerstoff O der Luft zu Kohlensäure CO₂, während der Wasserstoff H mit dem Sauerstoff O zu Wasser H₂O verbrennt. Es verbinden sich also zwei Atome Sauerstoff mit einem Atom Kohlenstoff und ein Atom Sauerstoff mit zwei Atomen Wasserstoff. Da das Atomgewicht vom Wasserstoff = 1, dasjenige vom Kohlenstoff = 12 ist, und die atmosphärische Luft etwa 23% Sauerstoff vom Atomgewicht 16 enthält, so sind zur Verbrennung von 1 kg CH theoretisch

$$\left(\frac{12}{13} \cdot \frac{2 \cdot 16}{12} + \frac{1}{13} \cdot \frac{16}{2} \right) \frac{100}{23} \cong 13,4 \text{ kg}$$

bezw. $\frac{13,4}{1,3} \cong 10,3 \text{ cbm Luft erforderlich.}$

Ein derartig brennstoffreiches Gemisch kann aber im Motor nur ungenügend ausgenutzt werden; man verdünnt daher die Mischung behufs besserer thermischer Ausbeute durch Luftzusatz bis zur Grenze der Zündfähigkeit so, daß die Verbrennung, je nach dem Grade der Verdichtung, mit der ein- und einhalbfachen bis doppelten der oben errechneten Luftmenge stattfindet. Wird das Gemisch in dem allseitig dicht verschlossenen Motorzylinder zur Entzündung gebracht, so erhitzt die bei der nahezu plötzlichen Verbrennung freiwerdende Wärme die eingeschlossene Gasmenge auf eine gewisse Temperatur T_z unter gleichzeitiger Steigerung des Gasdruckes bis zu einer bestimmten Spannung p_z . War die Temperatur des Gemisches vor der Verbrennung T_c und seine Spannung p_c , so besteht nach den Lehren der Thermodynamik unter der tatsächlich nie ganz zutreffenden Annahme einer augenblicklichen Verbrennung die Beziehung

$$\frac{p_c}{T_c} = \frac{p_z}{T_z} \quad \text{also } p_z = \frac{p_c \cdot T_z}{T_c}$$

Diese Formel in ihrer Nutzanwendung auf den Motor besagt, daß der Explosionsdruck p_z , also auch die Motorleistung, um so größer ist, je höher die Spannung p_c des Gasgemisches vor der Verbrennung war, mit anderen Worten, je höher es verdichtet wurde, je niedriger seine Temperatur T_c , also je kälter es in diesem Zustande war und je höher die Verbrennungstemperatur T_z gesteigert wird.

Hiermit sind wir bei den inneren Arbeitsvorgängen im Motor angelangt. Der Motor arbeitet im Viertakt in der Reihenfolge, daß der Kolben beim ersten Niedergang das Gasgemisch durch das Einlaßventil aus dem Vergaser in den Zylinder ansaugt (Ansaughub); kurz nach Ueberschreitung der untersten Kolbenstellung, des sogenannten Totpunktes, schließt sich dieses Ventil und der Kolben verdichtet bei seinem Rückgang das im Zylinder eingeschlossene Gemisch (Kompressions- oder Verdichtungshub). Ist der Kolben in der Nähe des oberen Totpunktes angelangt, so erfolgt die Zündung. Der während der fast augenblicklichen Verbrennung sich steigernde Gasdruck treibt jetzt den Kolben arbeitleistend wieder nach unten (Explosions- oder Verbrennungshub). Noch vor Beendigung dieses Krafthubes öffnet sich das Auslaßventil, um die nunmehr verbrannten Gase nach dem Auspufftopf ins Freie entweichen zu lassen. Beim darauffolgenden Hochgang des Kolbens werden diese Gase durch das offengehaltene Auslaßventil vollends ausgestoßen (Ausschubhub).

Nachdem der Kolben den oberen Totpunkt überschritten hat, schließt sich das Auslaßventil; einen Augenblick später öffnet sich das Einlaßventil und das Ansaugen des frischen Gasgemisches beginnt aufs neue. Hiernach ist also jeder vierte Hub ein Krafthub; während der übrigen Zeit und besonders während der Kompressionsperiode wirkt der Kolben hemmend.

Die im Zylinder während der vier Hübe jeweils auftretenden Spannungen sind aus dem Diagramm Abb. 1 ersichtlich. Beim Ansaughub sinkt die Spannung unter den atmosphärischen Luftdruck, weil das Gemisch den sogenannten Ansaugwiderstand im Vergaser

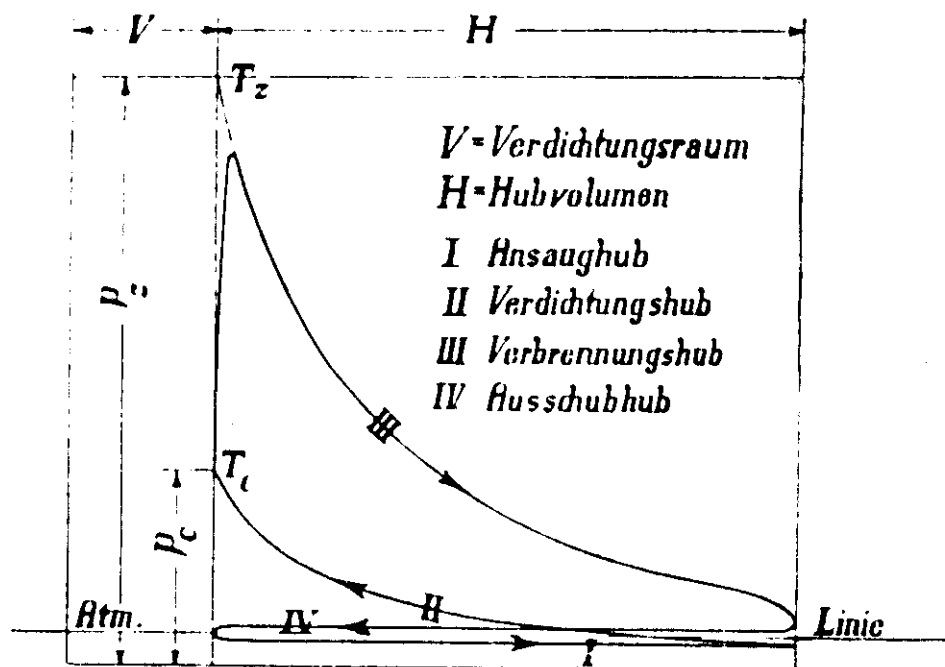


Abb. 1.

und in den Einlaßorganen überwinden muß. Während des darauffolgenden Kompressionshubes wird das angesaugte Gemisch bis zur Endspannung p_c verdichtet, je größer der Unterdruck war, desto kleiner wird die Spannung p_c , desto kleiner aber auch die Verbrennungsspannung p_z des Explosionshubes und die Arbeitsleistung des Motors. Hierauf beruht das Wesen der Drosselklappe als Regulierorgan. Bei nur wenig geöffneter Drosselklappe ist der Luftwiderstand im Vergaser groß, infolgedessen sinkt die Saugspannung erheblich unter die atmosphärische Linie mit der Wirkung, daß die Leistung des Motors bzw. die Geschwindigkeit des Rades mit der verringerten Ladung abnimmt. Umgekehrt nimmt die Leistung des Motors mit der Kompressionsspannung zu; man ist daher immer bestrebt, diese Spannung möglichst hoch zu treiben und hat im

praktischen Betrieb darauf zu achten, daß sie nicht durch **undichte Ventile oder undichte Kolbenringe** verloren geht. Die Spannung p_z nimmt im weiteren Verlauf des Explosionshubes stetig ab, um beim Öffnen des Auslaßventiles bis auf den Druck, den die Gase bei ihrem Austritt in die Atmosphäre vorfinden, zu fallen. Dieser Druck hält auf der ganzen Länge des jetzt folgenden Ausschubhubes an, er liegt stets über dem atmosphärischen Luftdruck und ist abhängig von dem Widerstand, den die Auspuffgase in den Auslaßorganen und im Auspufftopf vorfinden.

Aus dem Verlauf des Spannungsdiagramms Abb. 1 läßt sich die während des Verbrennungshubs wirkende mittlere Spannung p_m ermitteln. Bezeichnet man die Zylinderbohrung in cm mit D , so ist die wirksame Kolbenfläche

$$F \text{ in qcm} = \frac{D^2 \pi}{4}$$

Wird die mittlere Spannung auf einen qcm bezogen in kg gemessen, so erhält man eine mittlere Kolbenkraft

$$P = p_m \cdot F = p_m \frac{D^2 \pi}{4}$$

Der Kolbenhub in cm sei H und die Kurbelachse mache n Umdrehungen in der Minute, so wird die Kolbengeschwindigkeit v in m sec

$$v = \frac{H \cdot n}{3000}$$

Die Arbeitsleistung in Kilogrammometer ist dann $A = v \cdot P$ und da 75 kgm eine PS sind und außerdem nur jeder vierte Hub ein Krafthub ist, so erhält man als Leistung in PS für den Einzylindermotor:

$$PS = \frac{v \cdot P}{4 \cdot 75} = \frac{H \cdot n}{4 \cdot 75 \cdot 3000} \cdot p_m \frac{D^2 \pi}{4}$$

Die mittlere Spannung p_m kann etwa $= 4$ kg gesetzt und n im Mittel zu 1800 angenommen werden, woraus die Leistung

$$PS = 0,00628 D^2 \cdot H \text{ folgt.}$$

Die Versteuerung des Motors geschieht nach der Größe des Hubraums, der nach folgender Formel zu errechnen ist (Kraftfahrzeug-Steuer-Gesetz vom 1. April 1928):

$$H = 0,00078 \cdot i \cdot d \cdot d \cdot s$$

worin

H den Hubraum in Kubikzentimeter,

i die Anzahl der Zylinder des Motors,

d den Durchmesser des Zylinders (Bohrung) in Millimeter,

s den Kolbenhub in Millimeter

bedeutet.

Beispiel: Zweizylinder-Motor mit 63 Millimeter Bohrung und 80 Millimeter Hub

$$H = 0,00078 \times 2 \times 63 \times 63 \times 80 \\ = 495 \text{ ccm.}$$

Da bei Krafträder für 100 ccm Hubraum oder ein Teil davon	RM. 8.—
hiez u 20% Zuschlag =	RM. 1.60
	RM. 9.60

entrichtet werden müssen, so errechnet sich die Jahressteuer in unserem Beispiel auf:

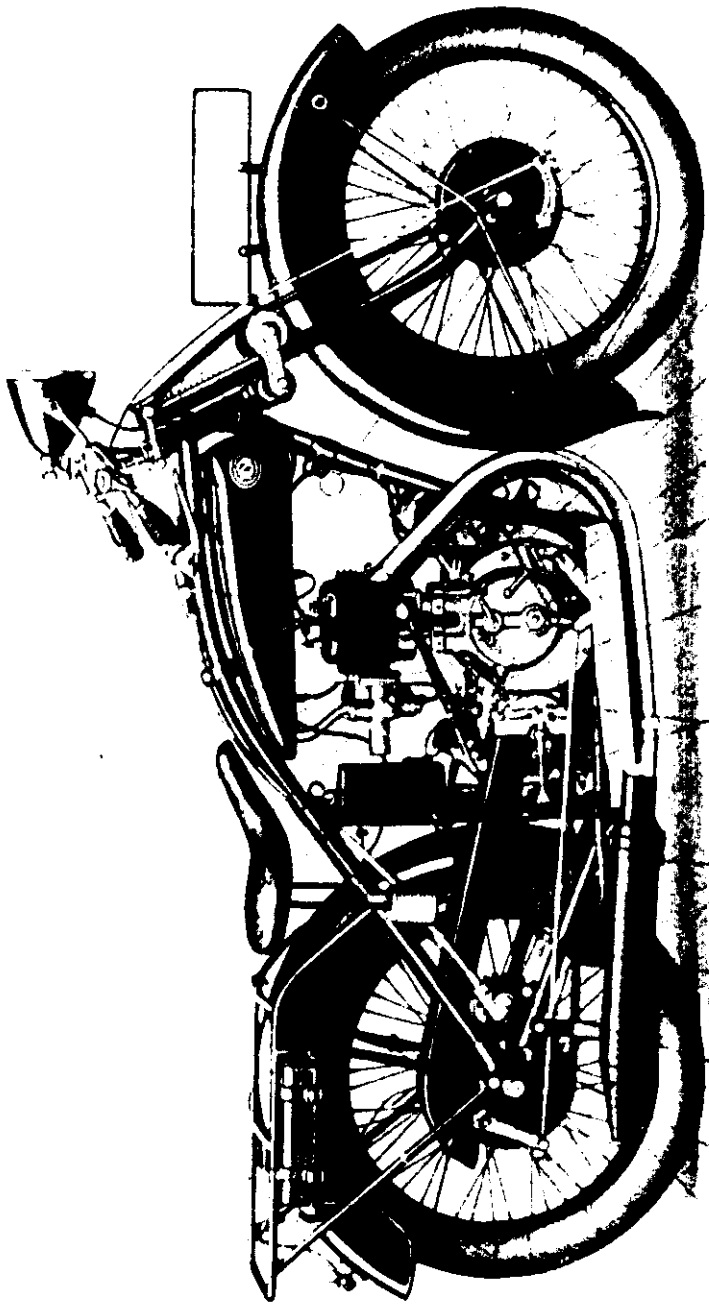
$$5 \times 9.60 = \text{RM. 48.—.}$$

Die bei der Verbrennung des Gasgemisches freiwerdende Wärme setzt sich, wie schon erwähnt, nur teilweise in mechanische Arbeit um. Ein Teil geht mit den Auspuffgasen ins Freie und der Rest tritt in die Zylinderwandungen über. Der letztere Teil dieser Wärme muß fortwährend abgeführt werden, um ein Glühendwerden der Wandungen und vorzeitiges Verbrennen des Gemisches während des Kompressionshubes zu verhüten. Zu diesem Zweck ist der Zylinder mit Kühlrippen versehen, an denen die kalte Luft bei der raschen Fahrt des Rades vorbeistreicht und so die überschüssige Wärme abführt. Bei stillstehendem Rade ist diese Abkühlung ungenügend; es empfiehlt sich daher, den Motor, solange das Rad unbeweglich steht, nur vorübergehend laufen zu lassen.

Allgemeine Beschreibung.

500 ccm Einzylinder seitlichgesteuert.

Der mit den Zahlen 7, 35, 41 bezeichnete Rahmen ist ein aus besten gezogenen Stahlrohren hergestellter Doppelrohrrahmen, der durch seinen räumlichen Aufbau eine große Stabilität besitzt. In dem aus einem Schmiedestück hergestellten Steuerungskopf 7 ist die Federgabel 10 drehbar in Kugellagern gelagert. Ihr Zweck ist, die unvermeidlichen horizontalen und vertikalen Stöße der Fahrbahn aufzufangen und dieselben durch ein Dehnen oder Zusammendrücken zweier großer Spiralfedern zu vernichten. Um die Schwingungen der oft sich wiederholenden Stöße bei schneller Fahrt zu dämpfen, ist mit der unteren Lasche 8 ein Scheibendämpfer verbunden, welcher aus einer Ferodoscheibe und zwei



Alb. 2

dieselbe pressenden Metallscheiben 9 besteht. Die so mit dem Rahmen verbundene Federgabel stützt sich auf die Achse des Vorderrades. Die Achse ist mit verstellbaren Konen auf Kugeln an der Vorderradnabe gelagert, welche auf der rechten Seite angegossen die Vorderradbremse 12 enthält. An dem mit der Federgabel verbundenen Lenker ist rechts der Handhebel 6 sowie die beiden Vergaserhebel 4 angebracht, linksseitig der Handhebel 2 zur Kupplungsbetätigung, der Hebel 44 zur Betätigung des Ventilhebers und der Hebel 3 zur Verstellung des Zündzeitpunktes. Der Handhebel 6 ermöglicht durch die Bremszugstange 11 die Betätigung der Vorderradbremse. Bei eingetretener Abnutzung des Ferodobelags der Bremsbacken kann die Bremse durch eine praktische Verstellvorrichtung 13 nachgestellt werden. Zum Abhalten des von dem Vorderrad hochgeschleuderten Straßenschmutzes ist zwischen der Federgabel und dem Reifen ein stabiles Kastenschutzblech mit seitlicher Abdeckung angebracht, das in der gleichen Form auch am Hinterrad verwendet wird. An dieser Stelle endet der Rahmen in zwei Gabelenden, in welchen die ausziehbare Hinterradnabe mit eingebauten Gummistoßdämpfern sitzt. Nach Aufstellen auf den Hinterradständer 24 kann durch Ausziehen der Achse 30 das Rad bei Reifenpannen auf einfache Weise ohne Demontage der Kette und des Zahnkranzes herausgenommen werden. Die Betätigung der Innenbackenbremse, die ebenfalls auf der Hinterradnabe sitzt, erfolgt durch das Fußbremspedal 18, welches durch eine Zugstange mit dem Bremshebel verbunden ist. Dieser Hebel besitzt dieselbe Nachstellmöglichkeit wie der der Vorderradbremse. Die Drahtspeichenräder haben CC 1 Felge & Conti-Ballonreifen $27 \times 3\frac{1}{2}$ ". Durch die Schraube 26 ist an den Gabelenden ein einfaches Kettenspannen ermöglicht. Der Gepäckträger 34, der sich in der oberen Hinterpartie des Rahmens auf dem Gabelende und auf dem Schutzblech abstützt, ist aus kräftigen Stahlrohren hergestellt und trägt, seitlich bis zur Hälfte eingelassen, die Werkzeugtaschen 33, welche in Segeltuchhüllen schön geordnet das nötige Werkzeug enthalten. Auf der linken Seite des Gepäckträgers ist noch die Handluftpumpe 52 befestigt. Der Sattel 36 ist bei dieser Maschine zwecks besonders guter Federung an drei Punkten aufgehängt, von denen die obere Aufhängung 40 zugleich als hintere Aufhängung für den Benzintank 39 dient. Letzterer hält 12 Liter Brennstoff, welcher für ca. 250 km Fahrt ausreicht. Um die Maschine mit Beiwagen fahren zu können, sind am Rahmen beiderseitig für Links- und Rechtsanschluß vier

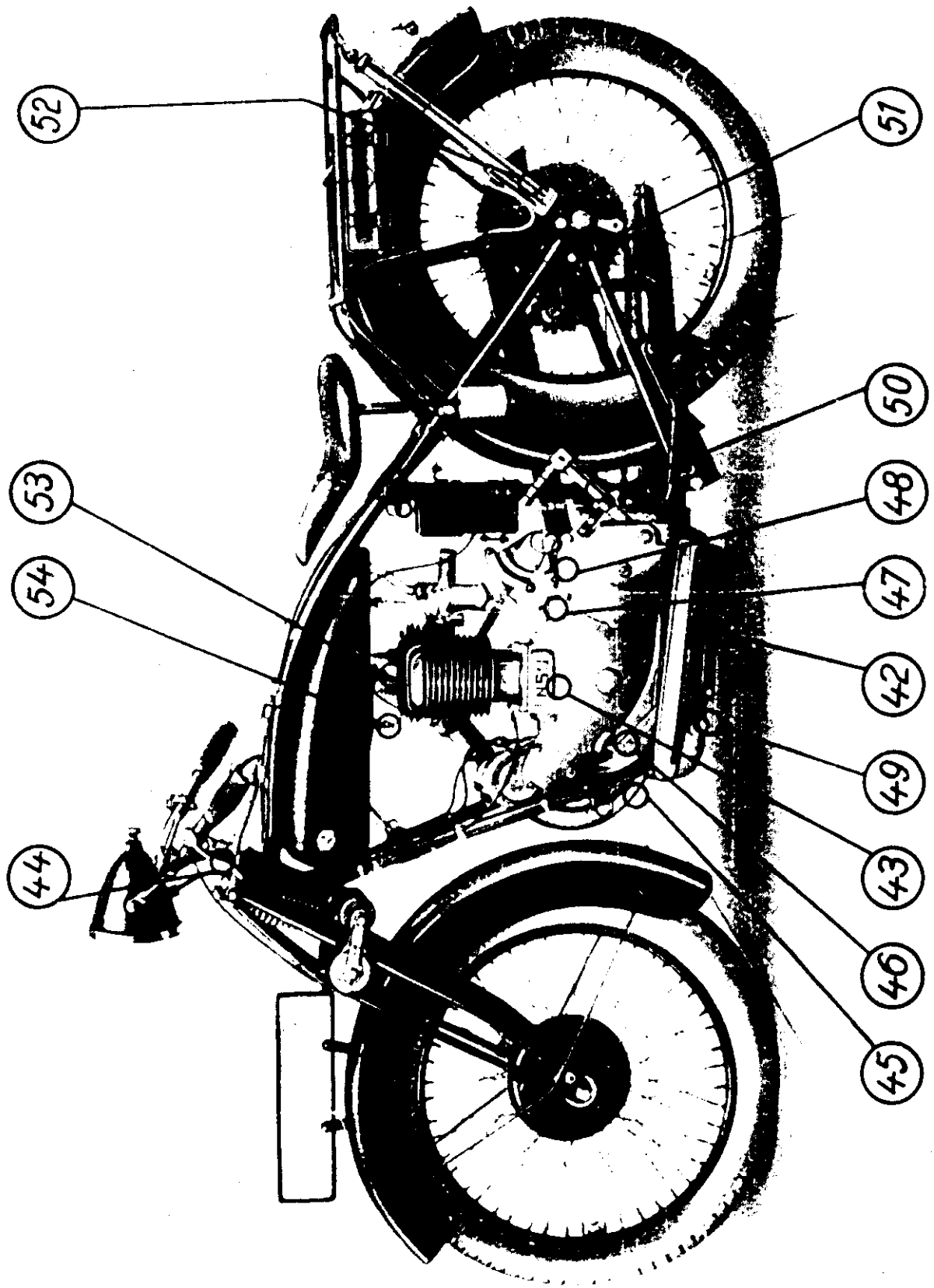


Abb. 3.

Befestigungspunkte 35, 14, 16 und die Bohrung 51 am Gabelende unterhalb der Schraube 26 geschaffen. Am tiefsten Punkt des Rahmens ist der Hinterradständer 24 mit der Rückzugfeder 23 angebracht. Durch seine eigenartige Form, die einen Wälzhebel darstellt, ist es möglich, die Maschine spielend leicht auf den Ständer zu heben. Bei Vorderradreifenpannen kann die Maschine auch vorn auf den Vorderradständer 42 gestellt werden.

Das Kurbelgehäuse 43 ist mit dem Getriebegehäuse in einem Block gegossen und an vier Punkten aufgehängt. Der Antrieb zwischen Motor und Getriebe erfolgt durch Zahnräder. Ueber dem Getriebe, am Gehäuse angegossen, sitzt die Schaltung, die mit dem Handhebel 38 betätigt wird. Der Zylinder 1 trägt den Amac-Zweikolben-Vergaser 37. Vor dem Zylinder sitzt der Magnetzündler bzw. die Zündlichtmaschine 15. Der Oeltank ist hier durch eine entsprechende Ausbildung des Kurbelgehäuses ersetzt. Der Behälterinhalt, 2 Liter, wird durch eine Zahnräderpumpe mit Umlaufschmierung an die Schmierstellen gefördert. Auf der rechten Seite des Motors sitzt der Ventilheber 17, welcher durch den Handhebel 44 von der Lenkstange aus betätigt wird. Ferner der Gehäuseentlüfter 22, der Oelkontrollstab 20, die Oelregulierschraube 19 mit Oelreiber für Zylinderzusatzschmierung; an der hinteren Fußbrettaufhängung befestigt das Auspuffrohr 45, das in den Auspufftopf 27 mündet. Am Kettenschutzdeckel gelagert, sitzt der Kupplungshebel 21, der mit dem Handkupplungshebel 2 oder Fußhebel 46 betätigt wird. Ueber dem Hebel 21 ist das Kettenschutzblech 32 befestigt, welches nach dem Hinterrad 31 läuft und bis dorthin die Kette und den Kettenkranz mit Bremstrommel 29 gegen Verschmutzen schützt. Die Hinterradbremse ist mit der Verstellvorrichtung 28 ebenfalls nachstellbar. In der Bremsscheibe der Hinterradbremse gelagert, sitzt der Tachometerantrieb 25, der mittels Ritzel vom Zahnkranz des Hinterrades bewerkstelligt wird. Auf dem Kurbelgehäuse sitzen der Oeleinfüllstutzen für den Motor 47 und der Getriebefetteinfüllstutzen 48. Am tiefsten Punkt des Gehäuses sitzt die Oelablaßschraube 49, durch welche der Inhalt des Oelbehälters abgelassen werden kann. Am hinteren Ende des Motors ist der Kickstarter 50 zu ersehen, mit welchem der Motor in Gang gesetzt wird. Auf dem Zylinderkopf sitzt der Einspritzhahn 53, durch welchen vom Benzintank aus durch die Einspritzleitung 54 hindurch Benzin in den Zylinder gespritzt werden kann, um das Anwerfen des Motors zu erleichtern.

250 ccm Einzylinder kopfgesteuert.

Ganz wenig unterscheidet sich hiervon das 250 ccm 1 Zyl.-Sportmodell. Der Rahmen, die Vorderradnabe, die Hinterradnabe und die Blockkonstruktion von Getriebe und Motor sind gleich in der Ausführung und nur entsprechend dem Kubikinhalt des Motors leichter gehalten.

Der Brennstoffbehälter faßt ca. 7 Liter, während das Kurbelgehäuse hier nur $1\frac{1}{4}$ Liter Oel aufnimmt. Der Oeleinfüllstutzen sitzt nicht wie bei dem 500 ccm Motor neben dem Getriebefetteinfüllstutzen, sondern vorne links an der Seite des Kurbelgehäuses.

Anstatt der Fußbretter sind hier Fußraster am Rahmen angebracht, auf denen der Fahrer bei größeren Geschwindigkeiten einen besseren Halt findet.

Konstruktion des Motors.

Abb. 4—10.

Der 500 ccm Touren-Motor wird, wie die Sportmotoren (250 ccm und 500 ccm) in Blockkonstruktion gebaut, d. h. der Motor ist mit dem Getriebe in einem Gehäuse untergebracht, doch so, daß beide ganz unabhängig voneinander demontiert werden können. Er hat 80 mm Bohrung und 99 mm Kolbenhub mit seitlich stehenden Ventilen und leistet bei 1,9 St. PS ca. 11 PS an der Bremse. Da schon auf Seite 12 die Arbeitsweise des Viertaktmotors beschrieben ist, können wir an dieser Stelle darauf verzichten.

Der Motor besteht in der Hauptsache aus dem Zylinder 1, dem Zylinder-Kopf 2, dem Kolben 3 und Pleuelstange 4, den Schwungscheiben 5, mit Kurbelzapfen 6, den beiden Achsen 7—8 und dem Gehäuse 9.

Der mit reichlich großen Kühlrippen versehene Zylinder ist mit 4 Muttern auf dem Gehäuse festgeschraubt und aus Spezial-Grauguß gegossen. Er trägt den aus demselben Material hergestellten abnehmbaren Zylinder-Kopf, mit 6 Kopfschrauben befestigt. Zwischen Zylinder und Zylinderkopf liegt eine Kupfer-Asbestdichtung 10, die neben der absoluten Abdichtung eine Wärmeleitung zwischen beiden Körpern herstellt. An der rechten Seite des Zylinders angegossen, sitzen die Ventilkammern, in welchen sich das von unten gesteuerte Einlaßventil 11 und das

Auslaßventil 12 befinden. In der Nähe des Einlaßventils in den Zylinderkopf eingeschraubt, sitzt die Zündkerze 13. Oben links auf dem Zylinder befindet sich der Einspritzhahn 14. Die in der

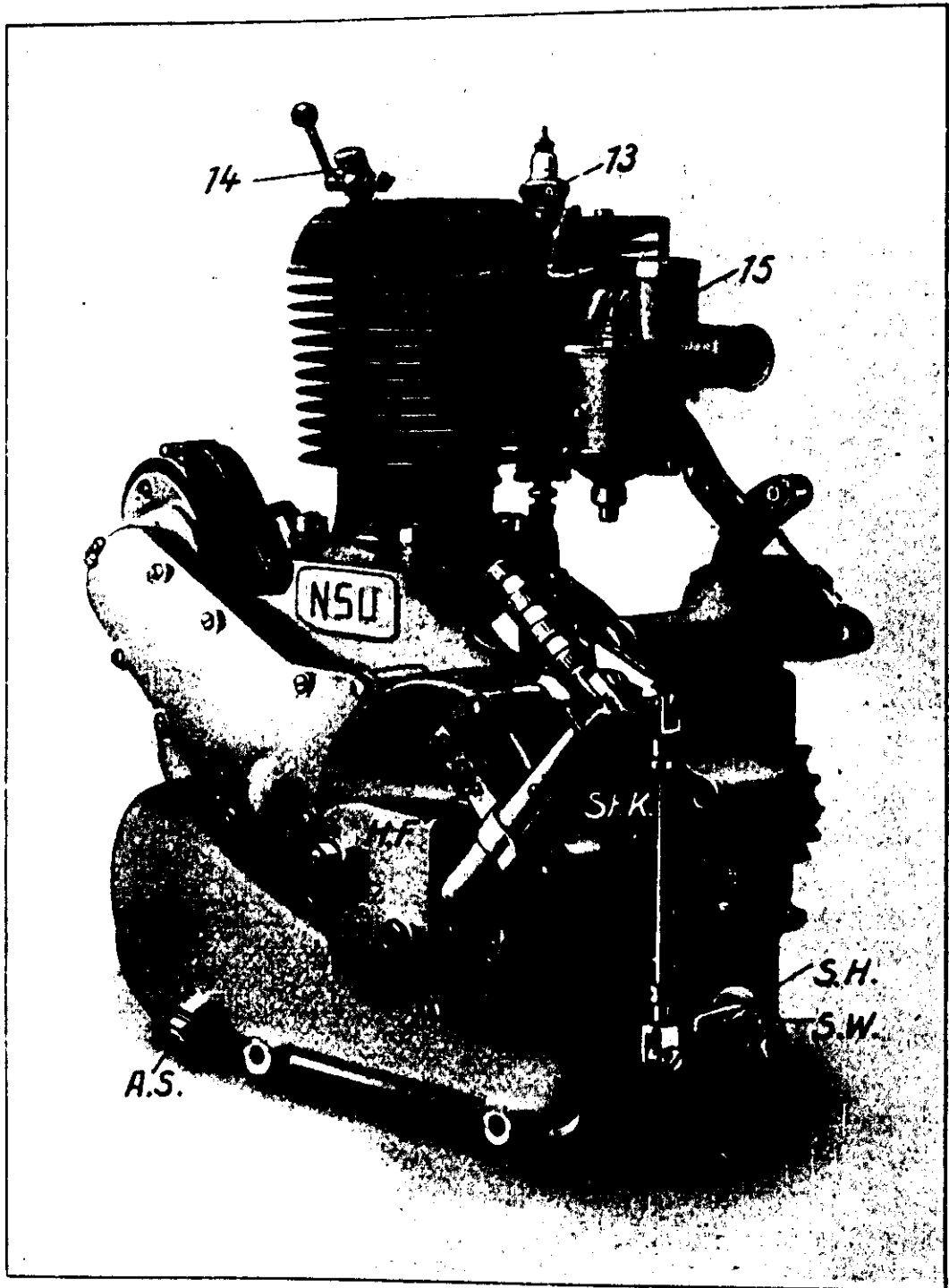


Abb. 4.

Fahrtrichtung liegende Vorderseite der Ventilkammern ist als Auslaßkanal gewählt, an welchem das Auspuffrohr angeschlossen ist. Auf der Rückseite ist der Vergaser 15 angeflanscht.

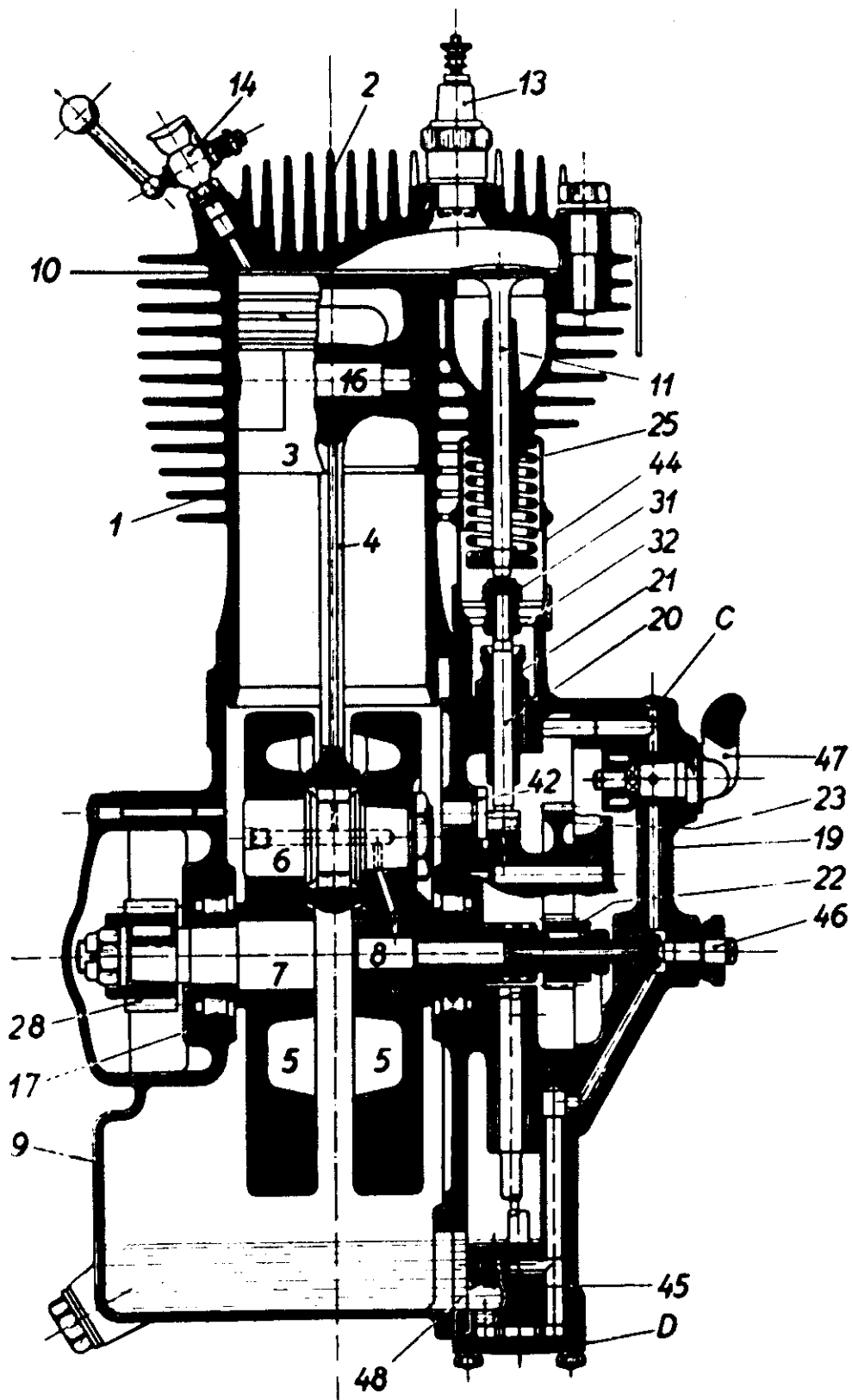


Abb. 5.

Der Kolben 3 ist aus einer Spezial-Aluminium-Legierung gegossen und besitzt 3 federnde Ringe, um einen gasdichten Abschluß zu erreichen. Er ist durch den Kolbenbolzen 16 mit der Pleuelstange 4 verbunden. Diese hat ovalen Querschnitt und ist aus Chromnickelstahl hergestellt. Sie ist auf 2 Reihen Rollen auf dem Kurbelzapfen 6 gelagert.

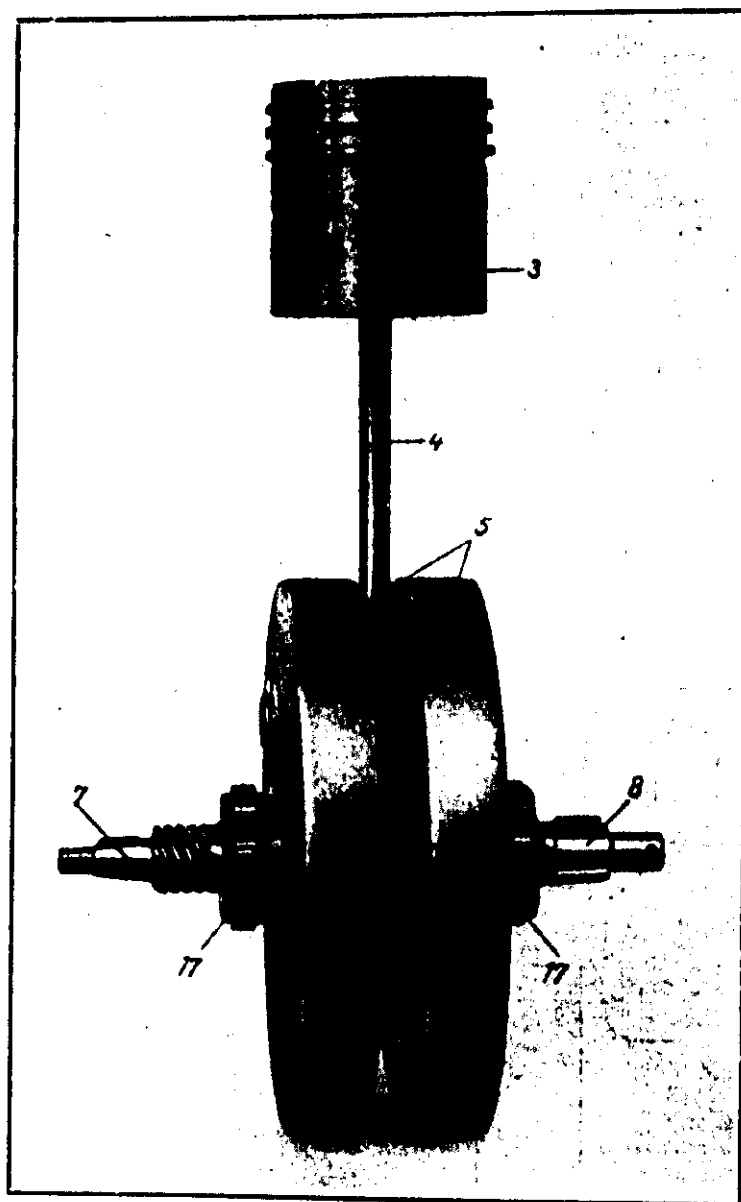


Abb. 6.

Der Kurbelzapfen ist in die linke Schwungscheibe 5 (Antriebsseite) eingepreßt und auf der Steuerseite durch Konus und Gewinde fest mit der rechten Schwungscheibe verbunden. Die beiden Achsen 7 und 8 sind ebenfalls in die Schwungscheiben eingepreßt und sind auf reichlich dimensionierten Rollenlagern 17 im

Gehäuse gelagert. In der Abbild. 6 sind die Schwungscheiben mit Achsen, Kolben und Pleuelstange noch besonders dargestellt.

Das Gehäuse 9 dient sowohl zur Aufnahme der Motor- und Getriebeteile als auch als Oelbehälter. Um lange Oelleitungen, deren Verbindungsstellen gerne zu Undichtigkeiten und Brüchen

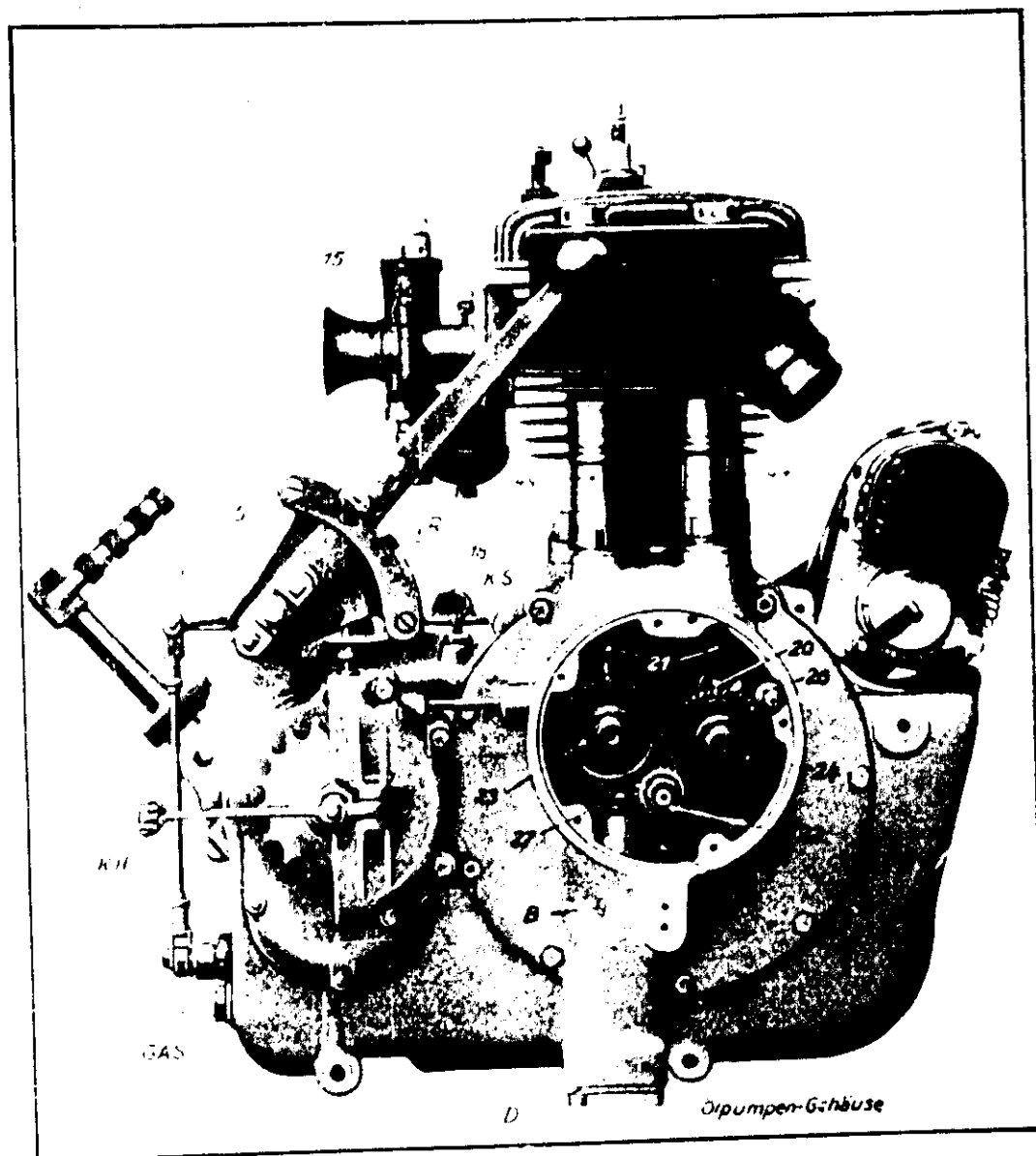


Abb. 7.

Anlaß geben, zu vermeiden, ist bei den neuen Blockkonstruktionen auf einen besonderen Oeltank verzichtet und dafür das Gehäuse zur Aufnahme von ca. 2 Liter Oel entsprechend ausgebildet worden. Der Oeleinfüllstutzen 18 ist in Abb. 7 und 8 deutlich zu sehen. Auf der rechten Gehäusesseite ist das Steuergehäuse 19 angeschraubt. In diesem sind die Räder zur Ventilbetätigung unter-

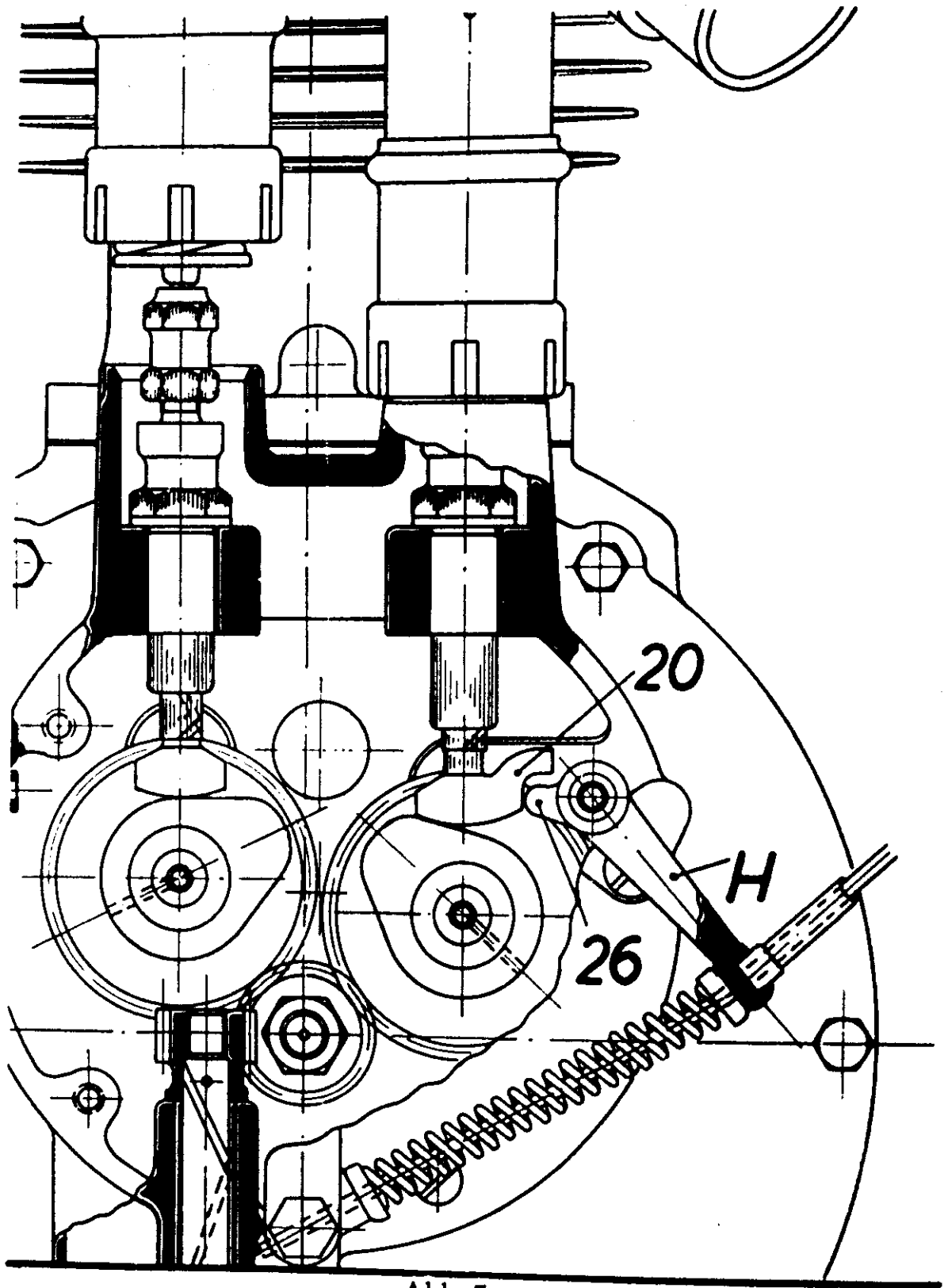


Abb. 7 a.

gebracht. Dieselbe erfolgt von zwei getrennten Nockenrädern unter Zwischenschaltung von verstellbaren, halbrund geformten Gleitstößeln 20 auf die Ventile. Die Nockenräder werden durch das auf der Kurbelachse 8 sitzende Zahnrad 22 angetrieben, welches das Einlaßnockenrad 23 und Auslaßnockenrad 24 einzeln antreibt. Die Stößel 20 ruhen direkt auf den Nocken der Räder und bewegen sich in eingeschraubten Führungen 21. Die Gleitstößel sind oben mit einem Gewinde versehen, auf welchem eine geschlossene Mutter 31 mit Gegenmutter 32 aufgeschraubt ist, um den Abstand zwischen Ventil und Stößel verändern zu können. Damit sich die Stößel nicht drehen können, ist ein Bolzen 42 mit Anlaufscheibe in das Steuergehäuse 19 eingepreßt. Ein- und Auslaßventil sind einander gleich und können vertauscht werden. Der Ventilschluß wird durch eine Feder 25 bewirkt.

Das Anheben des Auspuffventils 12 zwecks Aufhebung der Kompression erfolgt durch den Ventilheber 26, dessen Wirkungsweise aus Abb. 7 a ersichtlich ist. Durch das Drehen des Hebels H nach links drückt der Nocken des Ventilhebers den Auslaßstößel 20 hoch und verhindert so das Auspuffventil am Schließen. Die Ventilfeeder sowie der obere Teil der Ventilstößel sind durch die teleskopartig ausgebildete Kapselung 44 vollständig eingeschlossen.

Von der rechten Kurbelachse wird mittels Schnecke und Schneckenrad 27 die Oelpumpe 45 angetrieben. Es ist dies eine Zahnradpumpe, welche ebenfalls im Steuergehäuse 19 untergebracht ist. Das Oel vom Kurbelgehäuse wird nun innerhalb des Steuergehäuses über eine Regulierschraube 46 hinweg durch die hohlgebohrte Kurbelachse 8 gefördert. Von hier aus wird das Oel nach dem stärkst beanspruchten Teil, dem Kurbelzapfen 6 geleitet, welcher dadurch intensiv geschmiert wird. Das überschüssige Oel gelangt durch die Zentrifugalwirkung an die Zylinderwand und schmiert den Kolben 3. Durch Drehen der Regulierschraube 46 kann die Oelzufuhr beliebig reguliert werden. Bei besonders hohen Beanspruchungen des Motors, wie z. B. beim Befahren von langanhaltenden Steigungen mit großer Belastung kann durch Senkrechtstellen des Oelreibers 47 eine zusätzliche Schmierung, die direkt zum Zylinder innerhalb des Gehäuses geht, eingesetzt werden, deren Oel ebenfalls von der mechanischen Pumpe gefördert wird. Durch weiteres Verdrehen des Reibers 47 nach links bis zum Anschlag wird eine Oeffnung nach außen frei gegeben, durch welche das Oel austreten kann und dadurch eine

Gewißheit hat, daß die Pumpe einwandfrei arbeitet. Der Ueberlauf des gedrosselten Oelstroms sitzt in Form eines Kugelventils 48 direkt an der Oelpumpe, wodurch eine Betriebssicherheit der Pumpe jederzeit gewährleistet ist.

Auf der linken Motorseite wird durch das auf die Kurbelachse 7 mit Konus und Keil befestigte Zahnrad 28, einerseits durch die Zwischenräder 33, 34 und 35 der Magnetzünder 29 angetrieben und andererseits die Kraftübertragung zum Getriebe bewerkstelligt. Das große Zwischenrad 30 zum Getriebe ist besonders sorgfältig auf

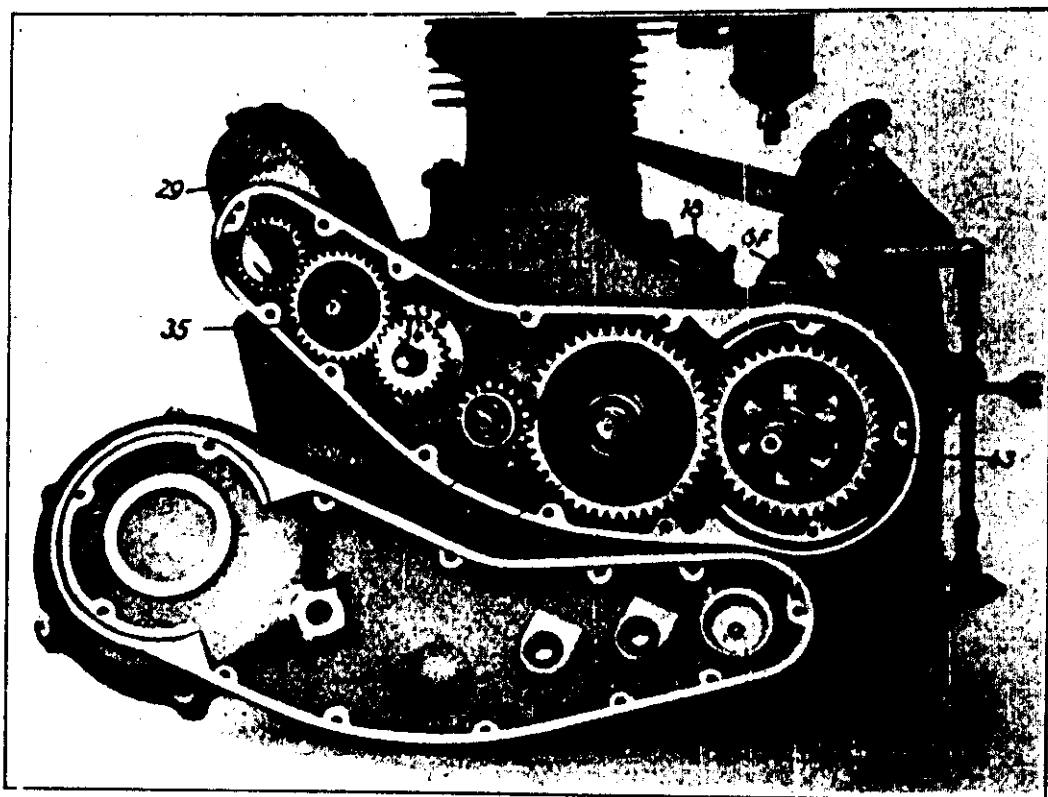


Abb. 8.

zwei Kugellagern gelagert. Der Magnetzünder kann nach Lösen des Spannbandes ohne weiteres abgenommen werden und nach Anbringung eines anderen Mitnehmers durch einen Lichtmagnetzünder ersetzt werden.

Vorstehende Ausführungen gelten für den 500 ccm Touren-Motor. Dieser unterscheidet sich vom obengesteuerten NSU-Sport-Motor (250 ccm und 500 ccm) im Prinzip nur durch die Ventilbetätigung und den Zylinder 41 mit abnehmbarem Kopf 37. Für den rascheren Sportmotor (Abb. 9, 9a u. 10) hat man es vorgezogen, die Ventile 39 hängend im Zylinderkopf 37 anzuordnen und ist

dadurch die Ventilbetätigung etwas anders als beim normalen Tourenmotor. Die Ventilstößel 20 drücken nicht direkt auf das Ventil, sondern durch Stoßstangen 36 auf die über dem Zylinder-

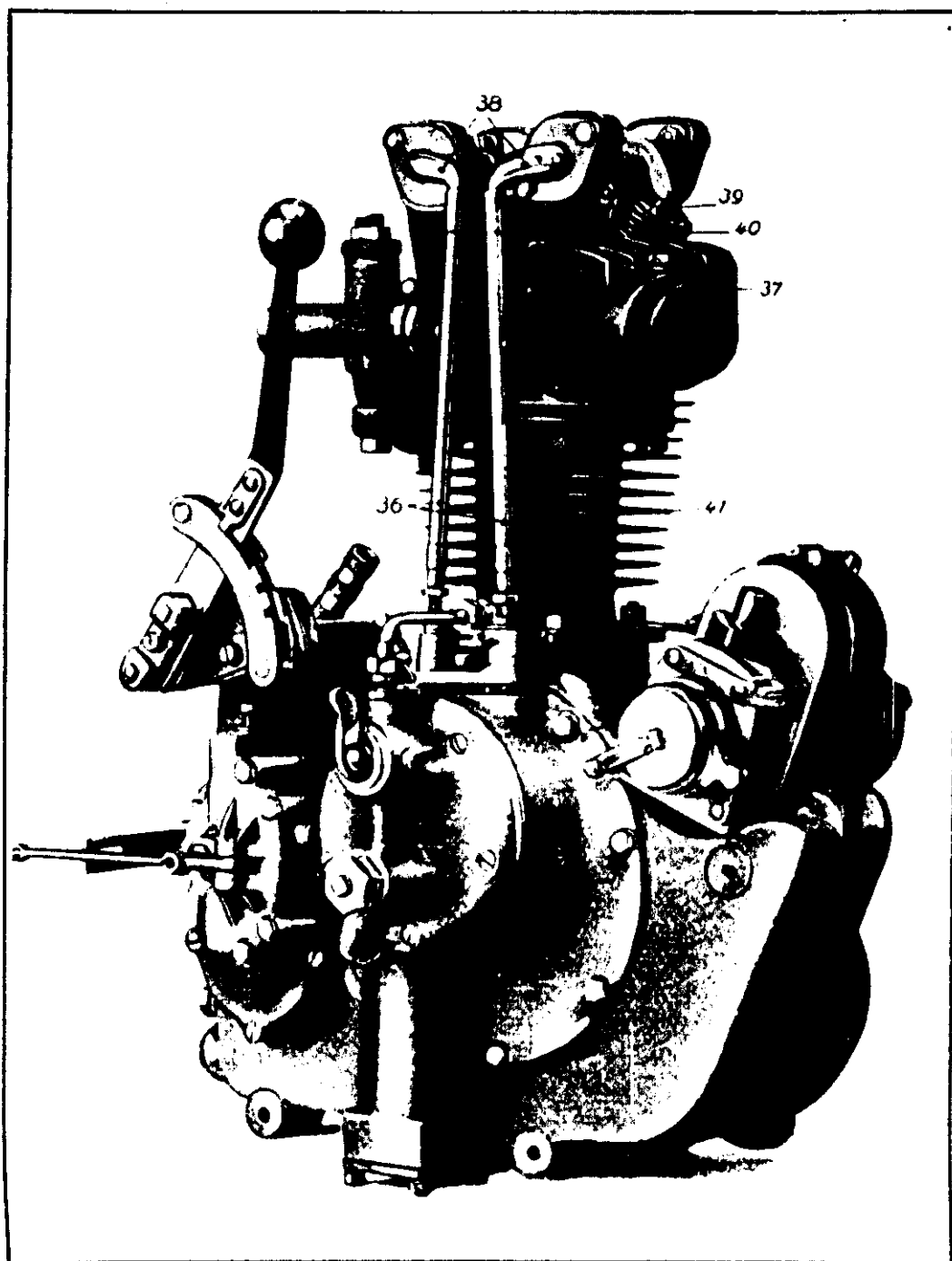


Abb. 9.

kopf 37 in Rollenlagern sich bewegende Steuerwelle 38, die ihrerseits die Bewegung auf die Ventile 39 überträgt. Die höhere Umdrehungszahl des Sportmotors bedingt natürlicherweise auch eine raschere Schließbewegung der Ventile. Dem ist durch Anbringung

von zwei ineinander gesteckten Federn 40 Rechnung getragen. Außerdem wird noch auf besonderen Wunsch eine extra Rückholfeder für die Steuerwelle und die Stößel geliefert. Die Ventile

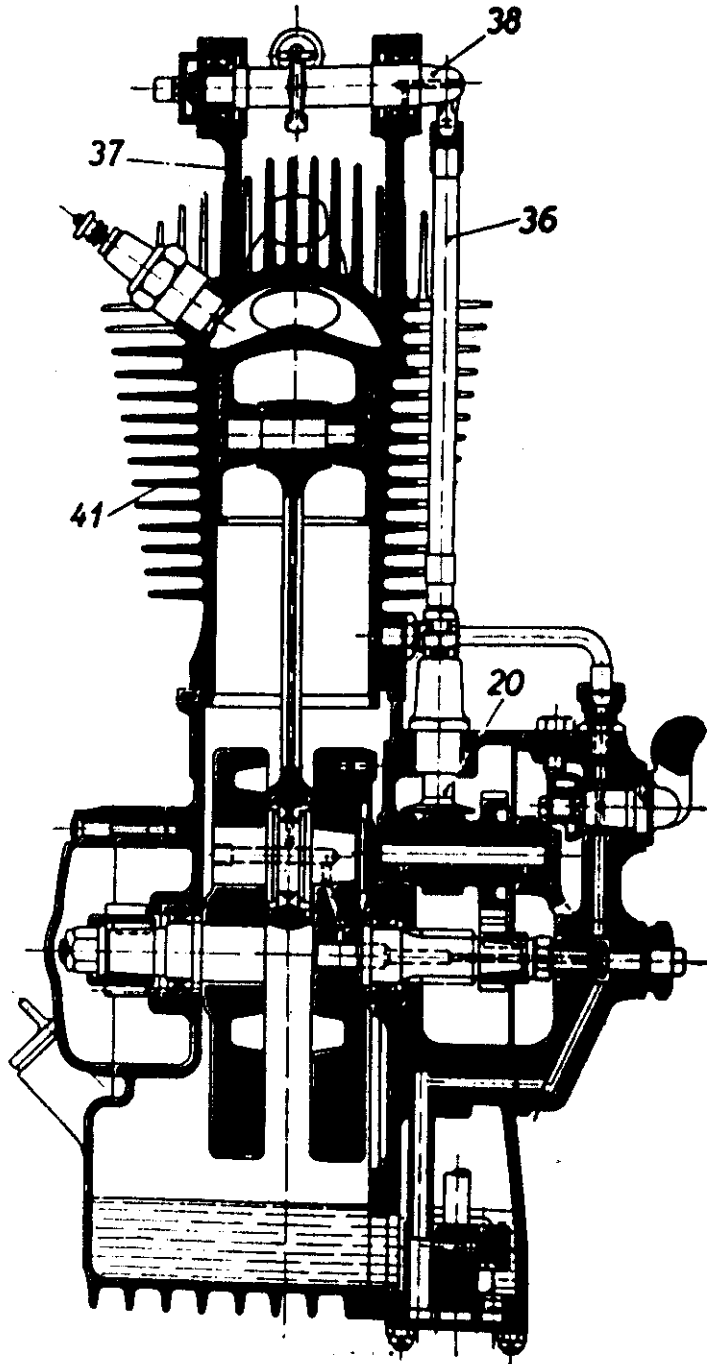


Abb. 9a.

39 sind erst nach dem Abschrauben des Zylinderkopfes 37 von der Laufbahn 41 zugänglich. Es ist daher bei einem etwa notwendig werdenden Einschleifen der Ventile nicht nötig, den ganzen Zylinder-

der abzunehmen, sondern nur den durch vier Schrauben gehaltenen Kopf 37. Den Sportmodellen werden ferner noch Unterlagplatten beigegeben, die je nach dem Verwendungszweck der Maschine für Tourenfahrten beigelegt bzw. für Rennen entfernt werden können. Dieselben werden zwischen dem Gehäuse 9 und dem Zylinder 41 eingelegt und durch die Zylindermuttern festgeklemmt. Der Kompressionsraum, d. h. der Raum, auf welchen die ange-

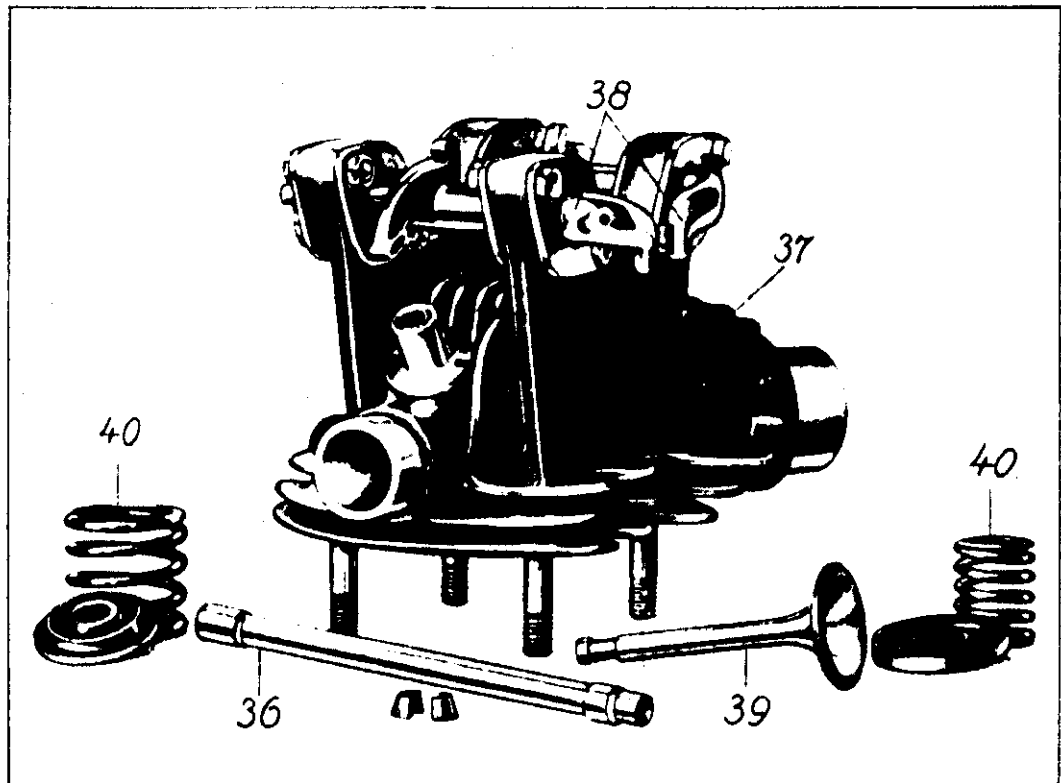


Abb. 10.

saugte Gemischmenge zusammengedrückt wird, kann dadurch in verhältnismäßig weiten Grenzen vergrößert oder verkleinert werden. Dabei ist besonders zu beachten: Geliefert wird der 500 ccm Sportmotor mit 2 Unterlagplatten. Das Kompressions-Verhältnis ist dann 1 : 5,85. Brennstoff: zur Hälfte Benzol, zur Hälfte Benzin. Wird nun 1 Platte entfernt, so ist mit 1 Platte: Kompr.-Verhältnis 1 : 6,36; Brennstoff: $\frac{2}{3}$ Benzol, $\frac{1}{3}$ Benzin. Ohne Platte: Kompr.-Verhältnis 1 : 7; Brennstoff: Monopolin.

Der 250 ccm Sport-Motor wird geliefert mit einer Platte: Kompr.-Verhältnis 1 : 5,6; Brennstoff: $\frac{1}{2}$ Benzin, $\frac{1}{2}$ Benzol; ohne Platte: Kompr.-Verhältnis 1 : 6,2; Brennstoff: $\frac{1}{2}$ Benzin, $\frac{1}{2}$ Benzol.

Allgemeines über den Amac-Vergaser Type M — „NSU“.

Der Amacvergaser Type „M“, wie er in die neuen „NSU“-Modelle eingebaut ist, stellt eine Verbesserung der bisherigen Touren-, sowie Sport-Type dar. Die verbesserte Leistung wird

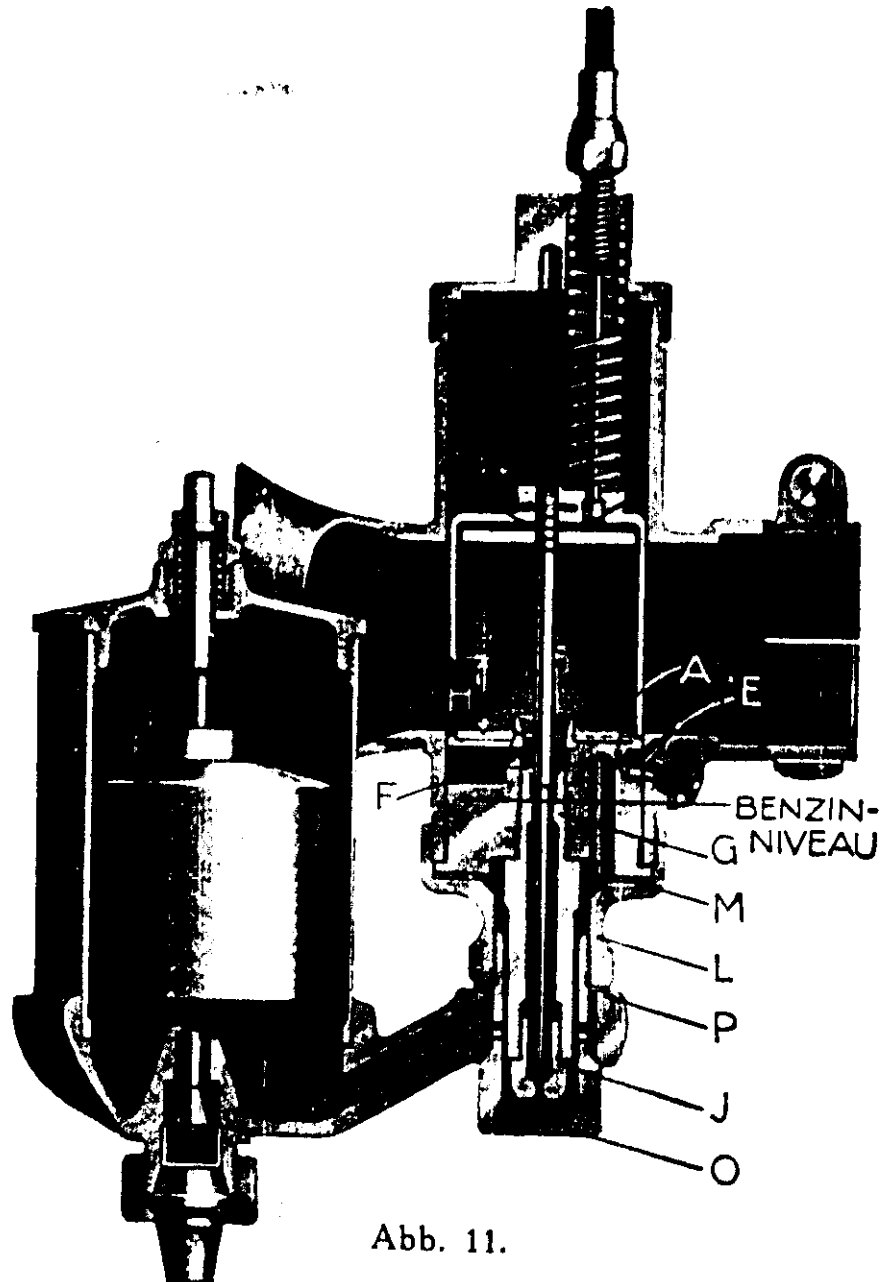


Abb. 11.

hauptsächlich durch Verwendung einer am Gasschieber verstellbar befestigten konischen Nadel erzielt, die in einer kalibrierten Düse arbeitet. Die Gemischstärke bei Vollgas wird durch eine überflutete Düse geregelt. Infolge der außerordentlichen Anpas-

d) Gasschieber.

Die Ausschnittgröße an der Luftzuführungsseite des Schiebers ist der Hauptfaktor, welcher bei kleiner Schieberöffnung die Gemischstärke kontrolliert. Bei ca. $\frac{1}{4}$ Öffnung vermindert sich die Wirkung und hört auf, wenn die obere Kante des Ausschnittes die Bohrung verläßt.

Bei sämtlichen NSU-Motoren werden die Vergaser mit Gasschieber Nr. 4 ausgerüstet, mit Ausnahme der gegenseitig gesteuerten 250 ccm-Maschinen, welche die Amacvergaser-Type 30 PJ horizontal haben. Diese Nummer, welche an der oberen Fläche eingepreßt ist, gibt das Maß H in $\frac{1}{16}$ " an.

e) Hauptdüse.

(In der Abbildung „J“ bezeichnet.)

In Verbindung mit der Nadelöffnung bestimmt diese die Menge des Brennstoff-Zuflusses in den Hauptverteiler. Die Nadelöffnung ist der Kontrollfaktor bis ca. $\frac{1}{2}$ Schieberstellung, nachher beginnt die Hauptdüse ihren Einfluß auszuüben und kontrolliert die Gemischstärke vollkommen bei Vollgas.

Regulierungen.

Die Hebel sind mit Maschinenöl zu schmieren. Die Drahtseile werden vor dem Einbau bereits in der Fabrik mit einem speziellen Präparat behandelt und sollen nur am Regulierungsende geölt werden. Wenn nach erfolgter Demontage der Vergaser mit Kabel und Regulierung wieder an die Maschine montiert wird, gleiche man die Bowdenzüge erst dann aus, wenn der Vergaser bereits am Motor sitzt und sich alle Züge in ihrer endgültigen Lage befinden, da Krümmungen die Einstellung zwischen der Außenspirale und den Drahtseilen verändern. Man bringe die Hebel in geschlossene Stellung, schraube die Kabelführungsschrauben am Mischkammerkopf hinein oder heraus, bis der tote Gang des Kabels beseitigt ist. Hierbei halte man die Kabel, um ein Mitdrehen mit der Kabelführungsschraube zu vermeiden.

Falsche Luft.

Sollte der Vergaser aus irgend einem Grunde entfernt werden, so achte man bei nochmaliger Montage ganz besonders darauf, daß falsche Luftzuführung an dem Flansch-Anschluß bzw. Ansaugstutzen vermieden wird, da solche den Leerlauf, leichtes Starten, das Anzugsmoment oder die Beschleunigung beeinträch-

tigt und auch indirekt den Verbrauch. Diese Luftundichtigkeiten können in großem Maße durch Beachtung folgender Punkte vermieden werden:

Der Vergaser muß bis auf die Schulter des Ansaugrohres geschoben werden, damit der Anschluß mit dem Rohrende in Verbindung kommt. Man betrachte vor allem die Mischkammer als einen Teil des Ansaugrohres, welche nur in außergewöhnlichen Fällen entfernt werden soll. Sollte bei der 500 ccm-Einzylinder-Maschine eine neue Flanschverbindung notwendig sein, so ist auf gutes Dichtungsmaterial besonders zu achten. Der Flansch ist in jedem Falle, so lange die Dichtung noch feucht ist, zusammenzuschrauben.

Schieber-Klemmungen.

Schieber-Klemmungen sind beim Amacvergaser gänzlich ausgeschlossen; sie können nur dann eintreten, wenn eine zu große Menge Schmutz und Staub in die Luftzuführung gelangt und es sollte darauf besonders geachtet werden. Wenn die Schieber nicht leicht arbeiten, so ist es darauf zurückzuführen, daß dieselben beim Ausbau verbeult wurden oder, daß die Bowdenzüge geknickt sind, bei der Montage zu scharf gebogen wurden oder verrostet sind. Die Schieber sollten nie geölt werden, weil diese dadurch Schmutz ansetzen. Man kann sie jedoch, wenn dies gewünscht wird, mit Graphit einreiben.

Winke für das Abstimmen.

Die Leerlauf-Düse ist für den Leerlauf folgendermaßen einzustellen: Das Mischungsverhältnis der aus der Leerlaufdüse entströmenden Mischung wird mittels der gerauhten Kappe an der Mischkammerseite eingestellt, welche die Menge der der Leerlaufdüse zugeführten Luft reguliert.

Um das Gemisch zu schwächen, drehe man die gerauhte Kappe nach links, und um dasselbe zu bereichern, nach rechts. Diese Einstellung muß langsam vorgenommen werden.

Die ungefähr richtige Einstellung erreicht man, indem man eine halbe bis ganze Umdrehung öffnet. Das endgültige Abstimmen sollte bei laufendem Motor vorgenommen werden. Der Gaschieber ist $\frac{1}{4}$ und der Luftschieber $\frac{1}{2}$ zu öffnen. Man schließe den Gashebel allmählich, bis die Motorgeschwindigkeit genügend reduziert ist. Man drehe die gerauhte Kappe, bis der Motor

gerade noch läuft und schließe, wenn notwendig, den Gashebel noch mehr, worauf die Leerlaufdüse nochmals eingestellt wird, bis der gewünschte Leerlauf erreicht ist.

Die Leerlaufeinstellung ist von der Gashebelstellung und der Leerlaufdüsenöffnung abhängig; die eine kann nicht verändert werden, ohne die andere dadurch zu beeinträchtigen. Schließlich verwende man diese Einstellung nur zur Erlangung eines langsamen Laufes und Sorge dafür, daß keine falsche Luft zwischen Vergaseranschluß und Ansaugrohr angesaugt werden kann.

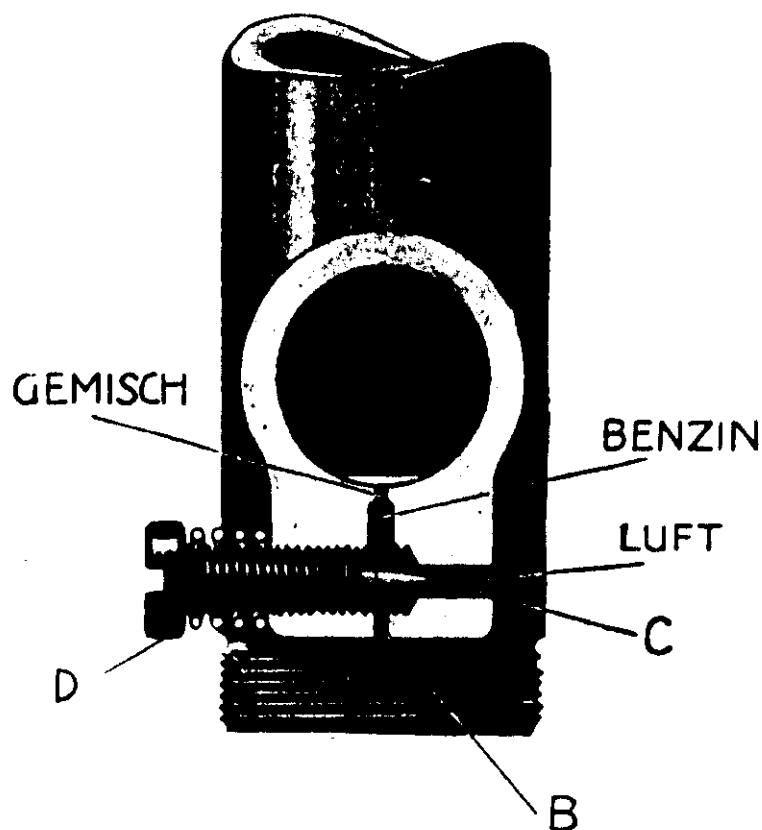


Abb. 12.

Starten.

Um ein leichtes Anspringen zu erreichen, muß der Gasschieber nur ganz wenig geöffnet werden, wodurch ein hoher Druck auf die Leerlauföffnung ausgeübt wird. Bei kaltem Motor sollte der Lufthebel geschlossen sein, bei warmem Motor ist dies nicht notwendig.

Bei einem richtig eingestellten Vergaser ist das Starten von einem gut laufenden Kolben und gut funktionierenden Zündkerzen abhängig. Leichte Unstimmigkeiten bei kleiner Gasschieber-Oeffnung können gewöhnlich durch geringe Bereicherung des Leerlaufgemisches behoben werden.

Im Falle von Fehlern bei langsamem Lauf und Unregelmäßigkeiten bei geringer Gashebel-Oeffnung sollten die verschiedenen Leerlauf-Bohrungen auf Verschmutzung abgesehen und mit feinem Draht gesäubert werden, jedoch ist es von großer Wichtigkeit, daß der Draht nicht in die Löcher hineingezwängt wird, besonders bei den Oeffnungen A und B.

Wenn nach erfolgter Demontage die Mischkammer-Anschlußmutter L wieder montiert wird, vergesse man nicht, die Dichtung M wieder beizulegen und setze den Düsenstift O erst lose ein, um ein evtl. Ueberdrehen zu vermeiden. Die Dichtung P für die Schwimmergehäuse-Verbindung kommt zwischen das Schwimmerkammer-Unterteil und die Mischkammer-Anschlußmutter.

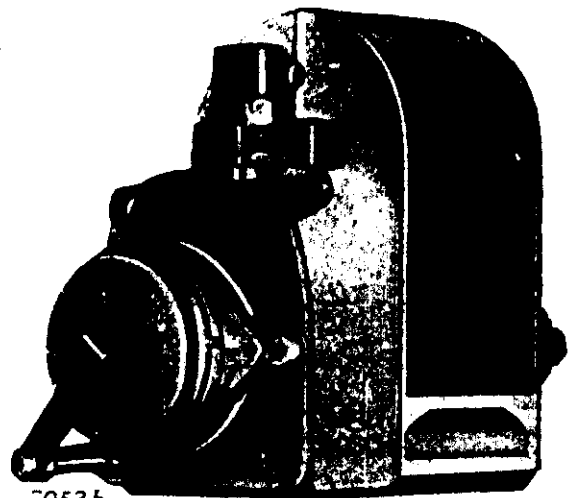
Sparsamkeit.

Obwohl der Vergaser auf Höchstleistung eingestellt ist, wird man finden, daß der Benzinverbrauch günstig ist. Es ist jedoch darauf zu achten, daß man die Vergaser-Vorteile nicht durch irgendwelche Kraftverschwendung einbüßt, sei es durch Rutschen der Kupplungen, zu fest angezogene Ketten, zu viel Stößel-Spielraum, schlechte Zündung, schleifende Bremsen, Spätzündung, zu viel zweite Gangarbeit, verstopfte Schalldämpfer, sowie Beiwagen, welche nicht spüren.

Zündung.

Der auf dem Motorgehäuse mit Tombakband und Spannschraube befestigte Magnetzünder wird vom Motor unter Zwischenschaltung von Zahnrädern zwangsläufig mit der Geschwindigkeit der Steuerwelle angetrieben.

Die Bilder 13 und 14 zeigen den Magnetzünder FF1A von der Unterbrecherseite aus gesehen; auf Bild 14 ist der Unterbrecher-Verschlußdeckel abgenommen. Zwischen den beiden Polschuhen eines hufeisenförmigen Stahlmagneten, der ein kräftiges magnetisches Feld bildet, dreht sich der Doppel-T-förmige Anker. Der Anker ist mit einer Anzahl von zusammenhängenden Drahtwin-



7053b

Abb. 13.

Magnetzünder FF1A

(von der Unterbrecherseite aus gesehen)

dungen bewickelt, und zwar mit einigen wenigen Windungen dicken Drahtes, der primären Wicklung, und daran anschließend mit vielen Windungen dünnen Drahtes, der sekundären Wicklung. Der Anfang der primären Wicklung ist am Anker angeschlossen, das Ende der sekundären Wicklung dagegen führt nach dem isoliert auf der Ankerachse sitzenden Schleifring.

Die Verbindungsstelle der beiden Wicklungen ist mit dem isolierten Unterbrecherkontakt 107a verbunden, der nicht isolierte Unterbrecherkontakt 107b steht in Verbindung mit der Masse des Ankers. Versetzt man nun den Anker in Umdrehung, so wird in seiner primären Wicklung ein Wechselstrom erzeugt, dessen Spannung dadurch gesteigert wird, daß man den durch den Unterbrecher geschlossenen Primärstrom im Zeitpunkt der stärksten Induktion unterbricht. Bild 14 zeigt die Stellung des Unterbrechers, in der die Kontakte 107a und 107b durch das am Unterbrechernocken 108a anliegende Fiberstück 107d des Unterbrecherhebels voneinander getrennt werden. Die plötzliche Unterbrechung des Primärstroms erzeugt in der sekundären Wicklung des Ankers einen augenblicklich auftretenden Induktionsstrom von hoher Spannung, der über den Schleifring und Stromabnehmer 111 durch ein Kabel der am Zylinder sitzenden Zündkerze zugeführt wird, an deren Elektroden er als Zündfunken überspringt.

Regulierung der Zündung. Die anscheinend plötzlich auftretende Verbrennung des Gasgemisches erfordert doch eine gewisse Zeit; je rascher der Motor läuft, desto früher kann sie vor dem oberen Totpunkt erfolgen. Sie soll, der größtmöglichen Leistung wegen, beendet sein, wenn der Kolben seinen Arbeitshub nach unten beginnt. Andererseits darf die Zündung nicht zu früh, vor Ende des Verdichtungshubes, erfolgen, weil sonst der Explosionsdruck dem nach oben gehenden Kolben entgegenwirken, den Motor also hemmen würde und außerdem bei dem plötzlichen Druckwechsel Stöße in den Lagerbüchsen der Kolbenbolzen und Kurbelzapfen auftreten, die eine vorzeitige Abnutzung dieser Teile herbeiführen können. Aus diesem Grunde soll der Zündzeitpunkt der Gangart des Motors entsprechend verstellbar sein. Diese Verstellung geschieht bei unseren Motorrädern durch einen an der Lenkstange angebrachten kleinen Handhebel (siehe Abbildung 15) der durch Bowdendraht und den am Nockenring 108 des Magnetzünders sitzenden Verstellhebel 109a, s. Bild 14, den die Unterbrechung bewirkenden Nocken 108a um einen bestimmten Winkel vor- oder rückwärts dreht, wodurch die Entzündung des

Gasgemisches früher oder später, d. h. kurz vor oder nach Ueberschreitung des oberen Totpunktes, eingeleitet wird. Steht der **Handhebel** in seiner äußersten Lage nach **vorwärts**, so ist der Nockenring des Magnetzünders in die der vollen **Frühzündung** entsprechende Lage gedreht. Diese Stellung entspricht der schnellsten Gangart des Motors. In der Endlage des Handhebels nach **rückwärts** ist der Magnetzünder auf **Spätzündung** eingestellt. Beim

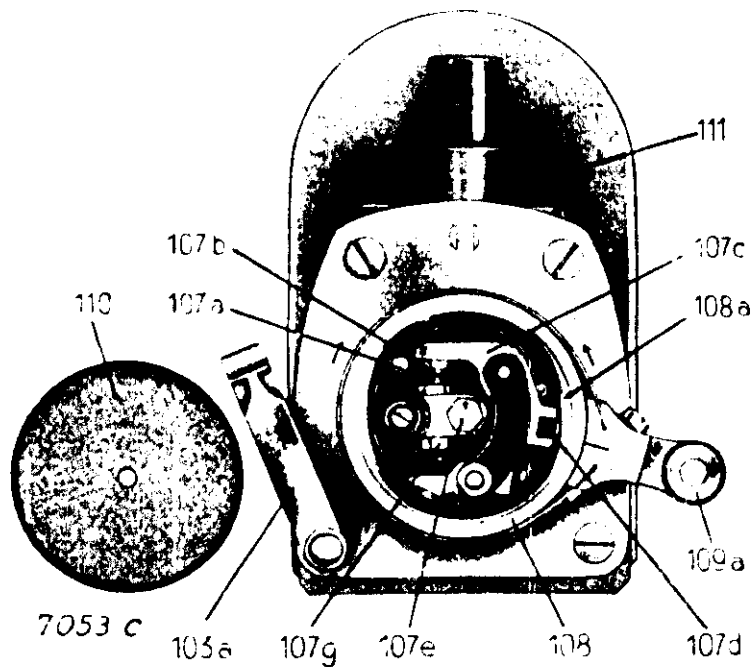


Abb. 14.

Magnetzünder FF1A von der Unterbrecherseite aus gesehen

(Unterbrecher-Verschlußdeckel abgenommen)

103 a	Halte des Unterbrecher-Verschlußdeckels	107	Sicherungsmutter
107 a	Lange Kontaktschraube	108	Nockenring
107 b	Kurze Kontaktschraube	108 a	Stahlnocken
107 c	Unterbrecherhebel	109 a	Verstellhebel
107 d	Federstück im Unterbrecherhebel	110	Unterbrecher-Verschlußdeckel
107 e	Schraube zum Befestigen des Unterbrechers	111	Stromabnehmer

Anfahren und besonders an Steigungen wird man zur Schonung des Motors die Zündung etwas zurückstellen. Um größtmögliche Ausnutzung des Brennstoffes zu erzielen, soll mit der Frühzündung immer so weit gegangen werden, als es der ruhige, stoßfreie Gang des Motors zuläßt. Es ist daher vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet durchaus verwerflich, die Fahrtgeschwindigkeit etwa durch Zündverstellung in der Weise zu regulieren, daß zur Verlangsamung der Fahrt der Hebel auf Spätzündung gestellt