

# WOLSELEY

ALLGEMEINES  
HANDBUCH FÜR: WD-  
Reihe (alle Modelle)  
WLB-Reihe (alle Modelle)  
Luftgekühlter Motor

11101EIRATTEINIGUNGSANLEIT

UN

LISTE DER

TS

FÜR

MOTORE  
N

UND  
PUMPEN EIN

---

WOLSELEY WEBS

ti, KCTRIC AVENUE • WITTON • BIRMINGHAM • B6

7 JA Tele 021-328 1314

Tele 339 3981 •

Telegramme

## **VORWORT**

Seit der ersten Produktion von Wolseley-Motoren sind mehr als fünfzig Jahre vergangen. Ihr Zweck war es, die Anforderungen der landwirtschaftlichen Industrie beim Fahren vieler Klassen von landwirtschaftlichen Maschinen zu erfüllen. Im Laufe der Jahre hat sich der Anwendungsbereich erweitert, und so können zu Artikeln wie Aufzügen, Pumpen, Melkmaschinen, Stallmaschinen und Schafschermaschinen Betonmischer und viele andere Arten von Industriemaschinen hinzugefügt werden, für die Wolseley-Motoren eine äußerst geeignete Quelle sind der Macht.

Außergewöhnlich leichtes Starten; die Fähigkeit, über lange Zeiträume im Leerlauf oder bei geringer Last zufriedenstellend zu laufen, wobei die volle Leistung sofort verfügbar ist; vollständige Einhausung aller Arbeitsteile; angemessene störungsfreie Schmierung und Kühlung sowie Wartungsfreundlichkeit sind alles inhärente Merkmale dieser Motoren.

Es sind wassergekühlte und luftgekühlte Typen erhältlich, und alle Modelle können je nach Wunsch für den Betrieb mit Benzin oder Petroleum angepasst werden.

# KONSTRUKTION

Es gibt drei Arten von Motoren, die alle im Grunde ähnlich sind, nämlich Einzylinder-, Seitenventil- und Viertaktmotoren. Zwei davon sind wassergekühlt und einer ist ein luftgekühlter Motor.

Das Modell WD hat 11 bis 3 PS und das Modell WLB 2+ bis 5 PS. Beide sind wassergekühlt und mit Ausnahme von Bohrungsgrößen, Benzintank- und Trichterkapazitäten, Gewichten und Geschwindigkeitsbereichen identisch.

Die Zylinderabmessungen des luftgekühlten Modells sind die gleichen wie beim WLB. Ein Lüfter und eine Verkleidung werden hinzugefügt, und das Zylinderrohr ist vom Kurbelgehäuse getrennt. Ventilregler, Vergasung und Verdampferdetails unterscheiden sich von den wassergekühlten Jobs, aber im Wesentlichen ähneln sich die Designs stark.

Hauptabmessungen, Drehzahlbereiche und andere Informationen, die beim Einbau der Motoren nützlich sind, finden Sie auf Seite 11 für WD- und WLB-Modelle, Seite 12 für den luftgekühlten Motor und Seite 13 für Pumpeneinheiten.

## Wassergekühlte Motoren

Bei den wassergekühlten Modellen bildet ein besonders steifer Guss Kurbelgehäuse und Zylinderrohr.

Eine einteilige Kurbelwelle wird von zwei langen Gleitlagern getragen, von denen eines in der Startergriffseite des Kurbelgehäuses und das andere in einer Abdeckplatte auf der Schwungradseite montiert ist. An beiden Enden befinden sich eine Öldichtung und eine Halteplatte, während eine Dichtung die Deckplatte verbindet.

## Zahnräder

Ebenfalls im Kurbelgehäuse untergebracht sind die Steuerzahnäder, der Reglermechanismus und das Magnetzünd-Antriebszahnrad. Im Steuertrieb ist ein über die Kurbelwelle geschraubtes Ritzel mit einem der Kurbelgewichte verdübelt und kämmt mit dem Nockenrad. Dieses wird durch die Nockenwelle gebildet, die sich auf einer im Kurbelgehäuse befindlichen Welle dreht, die von einer Madenschraube gehalten wird. Die Nockenwelle trägt die Reglergewichte, die an vertikalen Stiften gelagert sind, die in Vorsprünge auf der Innenseite des Nockenrads eingepasst sind.

## Details zum Kurbelgehäuse

## Gouverneur

Eine horizontale Spindel, die durch eine Madenschraube im Kurbelgehäuseguss befestigt ist,

Eine Abdeckplatte mit einer Dichtung verschließt den Steuerkasten, eine Platte und eine Dichtung bedecken den Wassermantel an der Vorderseite des Motors und darunter befindet sich noch eine dritte Platte und eine Dichtung, die den unteren Teil des Kurbelgehäuses verschließt und das Öl aufnimmt. Einfülldeckel und Peilstab. Ein Wasserablaufrohr mit seiner Kappe und seinem Stopfen wird in einen Vorsprung auf der Steuerseite des Motorkurbelgehäuses geschraubt, wobei der Vorsprung abgedichtet wird *vom* mittels einer gewölbten Scheibe. Vorne und auf der Steuerseite befinden sich zwei Vierkant-Ablassschrauben zum Ablassen des Sumpföls.

## Stößel und Ventile

Zwei verstellbare Stößel liegen direkt auf den Nocken auf und gleiten in Bohrungen im Zylinderguss; Es gibt keine Stößelführungen. Die Ventilfedern werden durch Bunde und Stifte auf den Ventilschäften gehalten und die Ventile gleiten auch ohne Führungen in Bohrungen. Eine Abdeckung und eine Dichtung, die von einer einzigen Schraube gehalten werden, ermöglichen den Zugriff auf die Stößeinstellung. Zwei Stopfen verschließen die Löcher unterhalb der Stößelbohrungen.

## Pleuel und Kolben

Ein geteiltes großes Ende mit Schalenlagern ist mit zwei Schrauben und selbstsichernden Muttern am Kurbelzapfen befestigt, die auch eine Ölschaufel verankern. Die Pleuelstange mit H.-Abschnitt hat ein mit Buchsen versehenes kleines Ende, das an einem vollständig schwimmenden Kolbenbolzen befestigt ist, der von Sicherungsringen im Kolben mit flacher Oberseite gehalten wird, der zwei Kompressionsringe und einen Ölabstreifring hat.

## Zylinderkopf

Der Brennkopf ist an der Unterseite des gerippten Wassertrichters ausgebildet, der mit Blindmuttern aus Messing am Zylinder befestigt ist. Zwischen dem Kopf und dem Zylinder wird eine Kupfer- und Asbestdichtung verwendet.

Bei Tankkühlung sind ein separater Zylinderkopf, eine zusätzliche Dichtung und eine Zylinderkopfhäube vorgesehen. Diese werden mit gewöhnlichen Muttern und Unterlegscheiben an den Zylinderbolzen gehalten, und ein Wasseranschluss ist in die Mitte der Kopfabdeckung geschraubt.

bildet den Drehpunkt für den Reglerarm, der von einer Schraubenfeder gesteuert und von einer kurzen Betätigungswelle betätigt wird, die sich in der hohlen

Nockenwelle befindet. Bei steigender Motordrehzahl wird diese Welle durch die Wirkung der Reglergewichte nach außen bewegt. Sein äußeres Ende drückt gegen einen Einsteller im unteren Ende des Reglerarms, wodurch dieser schwenkt und – von seinem oberen Ende aus – eine Drosselklappe in der Einlassöffnung des Motors betätigt.

### **Kraftstofftank und Schalldämpfer**

Beim Trichtertyp wird der Kraftstofftank an der Seite des Trichters befestigt, während beim tankgekühlten Typ der Tank durch zusätzliche Halterungen am Zylinderkopf gehalten wird. Tanks mit einer oder zwei Kammern sind für die Verwendung mit Benzin oder Benzin-Paraffin erhältlich.

Ein zylindrischer Schalldämpfer, der auf einem zentralen Rohr montiert ist, das in den Zylinderguss geschraubt wird, hat eine perforierte Schallwand und kann zum Reinigen auseinandergenommen werden.

## Zündung und Schmierung

Der Magnetzündler ist mit einem Impulsstarter ausgestattet und wird über eine Kupplung von einem Zahnrad angetrieben, das mit dem Nockenrad kämmt und sich auf einer Welle dreht, die in einer Verlängerung des Zylindergusses durch eine Madenschraube gehalten wird. Die Stromabnahme erfolgt über eine Zündkerze, die schräg in den Trichterkopf oder waagrecht in den tankgekühlten Motor eingeschraubt wird.

Die Schmierung erfolgt ausschließlich durch Spritzen. Öl wird bis zu dem vom Peilstab angezeigten Stand in die Wanne gegossen. Die Schaufel unter dem großen Ende der Pleuelstange verteilt Öl auf die Zylinderwände, den Kolbenbolzen und die Pleuellager und das Steuerzahnrad. Öl fällt auch auf die Arme einer Wanne, die das Schmiermittel zu den Hauptlagern leiten.

## Vergaser und Verdampfer

Wo die Motoren mit Reinbenzin betrieben werden, kommt ein einfacher Vergaser zum Einsatz. Es besteht aus einer Schwimmerkammer mit Bodenzufuhr und einem Düsenblock, der in das Ansaugrohr geschraubt wird, das am Zylinderguss angeflanscht ist. Ein Klappenventil wird durch einen Griff betätigt, der durch einen federbelasteten Kolben und einen gezackten Quadranten an der gewünschten Öffnung gehalten wird.

Wenn mit Benzin gestartet wird und für den normalen Betrieb auf Paraffin umgeschaltet wird, wird die Schwimmerkammer durch eines von zwei Rohren aus dem Doppelkammertank durch einen Dreiwegehahn gespeist. Der Einlass, mit dem die Schwimmerkammer verbunden ist, ist ähnlich dem bereits beschriebenen, ist jedoch einstückig mit einer Verdampfungskammer ausgebildet, die am Zylinder befestigt ist und deren eines Ende über den Auslassstutzen verläuft. Ein Loch in der Seite des Stutzens lässt das Abgas in den Verdampfer entweichen, erwärmt ihn und den Einlass und unterstützt so die Zerstäubung des Paraffinbrennstoffs.

## Schwungräder, Riemenscheiben, Startkurbel

Motoren können mit einem oder zwei Schwungrädern mit unterschiedlichen Gewichten ausgestattet werden, und an beiden Enden kann eine Riemenscheibe montiert werden. Rechtslenker (Drehen des Startgriffs im Uhrzeigersinn) ist Standard, aber Linkslenker kann bei Bedarf arrangiert werden.

## Luftgekühlter Motor

Kurbelgehäuse, Kurbelwelle, Steuerrad, Zündung und Schmierung sind alle gleich wie bei den wassergekühlten Motoren. Ein separater Zylinder mit Rippen ist an vier

Punkten mit dem Kurbelgehäuse verschraubt, und ein abnehmbarer Zylinderkopf ist mit acht Stehbolzen und Muttern mit einer Kupfer-Asbest-Unterlegscheibe zwischen Kopf und Zylinder am Zylinder befestigt. Zwischen Zylinder und Kurbelgehäuse befindet sich eine Papierscheibe.

Bei einem etwas anderen Vergaser ist der Düsenkammerflansch an einer gebogenen Einlasshalterung angebracht. Details des Drehzahlreglers wurden geändert, um dem unterschiedlichen Layout zu entsprechen, und wenn Paraffin für den normalen Betrieb verwendet wird, saugt ein spezieller Verdampfer heiße Luft aus dem Zylinder und führt sie durch den Lufteinlass des Vergasers.

Die Ventile dieses Motors haben Führungen und werden durch Stößel betätigt, die den bereits beschriebenen ähnlich sind.

## Schwungrad und Lüfter

Bei dieser Einheit enthält das Schwungrad einen aus Stahl gefertigten Lüfter, der sich in einem Luftkanal dreht, der kalte Luft auf die Seite des Zylinders und über den Zylinderkopf leitet, eine spezielle Verkleidung, die den größten Teil des Zylinders und des Kopfes umhüllt.

Es wird ein größerer Schalldämpfer verwendet und es gibt eine Entlüftung zum Kurbelgehäuse.

Konstruktionsdetails und Unterschiede werden später bei der Wartung erwähnt, aber das Vorstehende ist eine allgemeine Beschreibung dieser Motoren und soll in Verbindung mit den Abbildungen jenen, die mit diesen Motoren nicht vertraut sind, helfen, sie zu verstehen und in ordnungsgemäßem Zustand zu halten.

# INSTALLATION

Eine feste Unterlage, die sich bei Gebrauch nicht verformt oder nachlässt, ist unerlässlich. Ein Betonblock nicht weniger als 2 Fuß. 6-Zoll. quadratisch und 1-in. dicker Untergrund darf verwendet werden und dieser oder jeder andere Untergrund muss vollkommen eben sein. Die Motoren können an schweren Holzplatten befestigt werden, die mindestens 4 Zoll messen. x 3 Zoll, und diese müssen fest mit dem Boden verschraubt werden.

Die Bediener werden die Motoren natürlich in einer Höhe montieren, die ihrer Bequemlichkeit entspricht, und nicht vergessen, einen ausreichenden Freiraum für die größten verfügbaren Schwungräder vorzusehen. Vergessen Sie nicht, dass eine zu niedrige Montage die Verwendung des Startgriffs unnötig erschwert und achten Sie darauf, dass der Platz auf der Seite des Startgriffs nicht zu eng wird.

**Wenn ein Motor innerhalb eines Gebäudes verwendet werden soll, montieren Sie ihn möglichst an einer Stelle, von der aus die Abgase leicht nach außen geführt werden können. Eine Verlängerung der Abgasanlage kann durch Anschluss eines 1-in. Gasleitung zum Schalldämpfer mit einer Muffe anstelle der normalerweise am Schalldämpfer angebrachten Mutter.**

**Stützen Sie dieses Rohr gründlich ab, damit der Motoranschluss nicht belastet wird, und positionieren Sie das Rohr so, dass weder Regen- noch Kondenswasser durch das Rohr zum Motor zurücklaufen kann.**

**Beim Ausrichten für Riemenscheibenantrieb kann der Motor mittels des Schwungrads ausgerichtet werden. Wenn eine schnelle und eine lose Riemenscheibe verwendet werden, sollte die schnelle oder treibende Riemenscheibe mit der Hälfte der Motorriemenscheibe ausgerichtet werden, die dem Schwungrad am nächsten liegt.**

**Kontrollieren Sie während des Gebrauchs von Zeit zu Zeit die Niederhaltebolzen und sichern Sie sie, wenn sie sich gelockert haben. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Motor auf einem Trolley montiert ist.**

# LAUFANLEITUNG

## Schmierung

Bei all diesen Motoren erfolgt die Schmierung vollständig automatisch, aber da dieser Punkt äußerst wichtig ist, ist es unbedingt erforderlich, dass der Ölstand zwischen der oberen und unteren Markierung auf dem Peilstab gehalten wird. Verwenden Sie nur sauberes Öl (möglichst aus einem verschlossenen Behälter) der richtigen Sorte. Wir empfehlen die Verwendung eines hochwertigen Motoröls wie SAE30 für den Winter und SAE40 für den Sommer. Stellen Sie sicher, dass das Öl für die Verwendung in wassergekühlten oder luftgekühlten Motoren geeignet ist, je nachdem, was zutrifft.

Eine Überfüllung mit Öl verursacht nur einen verschmutzten Motor und führt zu Lauffehlern, verschmutzten Kerzen und Kolbenringen. Der Betrieb mit zu niedrigem Ölstand führt zu Überhitzung und möglicherweise zum Festfressen des Motors und zur Zerstörung der Lager. Stellen Sie sicher, dass das Loch, das das Öl zum Schöpfkanal zurückführt, frei von Hindernissen ist. Dies ist sehr wichtig, da es den automatischen Ölstand im Kurbelgehäuse steuert.

Überprüfen Sie den Füllstand alle zwanzig Stunden und füllen Sie bei Bedarf nach. Lassen Sie das Motoröl nach jeweils 100 Betriebsstunden ab, spülen Sie das Kurbelgehäuse mit Paraffin, lassen Sie dieses gründlich ablaufen, setzen Sie die Ablassschrauben wieder ein und füllen Sie sauberes, neues Öl bis zum richtigen Stand auf; Die Ölkapazität des Motors beträgt zwei Pints. Das Öl läuft leichter ab, wenn der Motor warm ist, aber geben Sie ausreichend Zeit, damit das Öl von den oberen und weiter entfernten Teilen des Motors ablaufen kann.

Wenn ein Motor längere Zeit nicht verwendet wurde, ist es ratsam, vor dem Starten den Inspektionsdeckel des Kurbelgehäuses zu entfernen und die Lager mit einer Ölkanne zu schmieren.

## Treibstofftanks

Der Einkammertank, der bei einem Motor verwendet wird, der nur mit Benzin betrieben wird, fasst elf Pints Spiritus. Tanks mit zwei Kammern fassen 2,5 Liter Benzin und 8,0 Liter TVO

Bei Anzeichen von Kraftstoffmangel sollten die Filter überprüft und ggf. gereinigt werden. Beachten Sie auch, dass die Entlüftungsöffnung im Tankdeckel immer frei ist.

Es sollte unnötig sein, die Benutzer daran zu erinnern, darauf zu achten, dass Benzin und Petroleum immer in die richtigen Fächer gelangen.

## Kühlsystem

Bei trichtergekühlten Modellen wird Wasser bis auf 2 Zoll eingefüllt. von der Oberseite des Trichters und dieses Niveau sollte durch Nachfüllen beibehalten werden, wenn die Verdunstung stattfindet – was ziemlich schnell geschieht, wenn der Motor

kontinuierlich läuft. Verwenden Sie nach Möglichkeit weiches Wasser oder Regenwasser, aber wenn nur hartes Wasser verfügbar ist und sich im Behälter eine Ablagerung bildet, kann diese mit Soda oder einer anderen Methode entfernt werden. Danach sollte der Trichter entleert und gründlich ausgewaschen werden.

Es sei darauf hingewiesen, dass der Motor bei kaltem Wetter schneller warm wird, wenn der Trichter nicht vollständig gefüllt ist, aber er sollte gefüllt werden, sobald der Motor die richtige Betriebstemperatur erreicht hat. Der Motor darf auf keinen Fall gestartet oder laufen, wenn der Zylinderkopf nicht vollständig mit Wasser bedeckt ist.

Versäumen Sie bei Frost nicht, den Trichter und den Wassermantel des Zylinders mit der mitgelieferten Ablassschraube zu entleeren.

Tankgekühlte Motoren haben obere und untere Wasseranschlüsse, die mit dem Großraumtank in Verbindung stehen. Da das Wasser zirkuliert und nicht durch Verdunstung verloren geht, muss seltener nachgefüllt werden.

## Starten des Motors

Schließen Sie bei korrektem Ölstand im Motor, Benzin im Tank und Wasser im Trichter den Choke, indem Sie den Choke-Hebel des Vergasers in die Startposition bringen, d. h. vom Motor weg. Öffnen Sie den Benzinhahn und drücken Sie den Tickler an der Schwimmerkammer, bis Benzin zu fließen beginnt. Nicht überfluten; das verschwendet nur Benzin und beeinträchtigt die Vergasung.

Ein kräftiges Schwingen des Startergriffs nach oben sollte den Motor starten, und vorausgesetzt, der Motor ist in einwandfreiem Zustand, ist es im Allgemeinen nicht erforderlich, den Griff um mehr als eine halbe Umdrehung zu schwingen. Sobald die Motoren zünden, öffnen Sie den Choke vollständig und lassen Sie ihn während der gesamten Laufzeit geöffnet.

## Abstellen des Motors

Verwenden Sie im Notfall oder wenn der Motor nur kurzzeitig abgestellt werden soll, den Druckknopfschalter am Magnetzündler. Bei nächtlichen oder anderen längeren Aufenthalten den Benzinhahn schließen und den Motor laufen lassen, bis das Benzin im Vergaser aufgebraucht ist. Dies sorgt für frischen Nachschub und somit für ein leichteres Starten, wenn der Motor das nächste Mal benötigt wird.

Auf keinen Fall darf der Motor mit dem Chokehebel abgestellt werden.

## Geschwindigkeitsanpassung

Die Laufgeschwindigkeit des Motors wird durch einen Regler reguliert, dessen Prinzipien bei allen

**Motoren gleich sind, obwohl Details der luft- und wassergekühlten Typen leicht unterschiedlich sind.**

**Wenn die Gewichte unter dem Einfluss der Zentrifugalkraft nach außen fliegen, bewegen sie die Reglerbetätigungswelle, die, indem sie gegen die Einstellvorrichtung im Reglerhebel drückt, diesen um seinen Drehpunkt schwenkt. Eine Schraubenfeder steuert die Bewegung des Hebels, dessen oberes Ende an einem Schmetterling befestigt ist. Der Betrag, um den dieser Schmetterling geöffnet wird, wird durch Veränderung der Spannung der Schraubenfeder bestimmt.**



Dies geschieht einfach durch Drehen der Rändelschraube an der Seite bei wassergekühlten Motoren oder oberhalb der Ansaughalterung bei luftgekühlten Motoren. Drehen Sie die Schraube in die gewünschte Richtung, um die erforderliche Motordrehzahl zu erhalten, aber lassen Sie den Motor aus wirtschaftlichen Gründen immer so langsam laufen, wie es der Fall erfordert, ohne dass der Motor schwerfällig wird.

## ROUTINEWARTUNG

Abgesehen vom Auffüllen der Öl-, Wasser- und Benzintanks, dem regelmäßigen Ablassen des Öls und dem Sauberhalten des Trichters, wie bereits beschrieben, ist an der routinemäßigen Wartung nur wenig erforderlich.

### Zündkerze

Halten Sie die Zündkerze sauber, indem Sie sie gelegentlich entfernen und die Spitzen von Kohle oder Öl abwischen oder abkratzen. Ein schwarzes, nasses, öliges Aussehen der Punkte weist entweder auf ein zu fettes Gemisch oder eine übermäßige Ölmenge hin, die in den Verbrennungsraum gelangt. Stellen Sie sicher, dass der Motor nicht mit geschlossenem oder teilweise geschlossenem Choke läuft und dass der Lufteinlass in keiner Weise verstopft ist. Wenn die Ölmenge zu hoch ist und zu häufigen Fehlzündungen führt, vermuten Sie eine verschlissene Bohrung oder verschlissene Kolbenringe.

Sollten die Punkte beim Abziehen weiß erscheinen, ist das Gemisch zu schwach und die Ursache kann eine Verstopfung im Kraftstoffsystem, ein verschmutzter Filter oder eine teilweise verstopfte Vergaserdüse sein.

Eine schlechte Zündung oder ein Motorstillstand kann auf verschmutzte Steckerpunkte oder einen Kurzschluss des Stroms in der Kerze zurückzuführen sein. Letzteres kann nur behoben werden, indem der Stecker zerlegt und die Isolierung und die Innenteile gründlich gereinigt werden. Demontieren und montieren Sie den Stecker mit größter Sorgfalt und vermeiden Sie Beschädigungen der Isolierung. Stellen Sie die Punkte neu ein, indem Sie sie zur Mittelelektrode hin oder von ihr weg biegen. Biegen Sie niemals die Elektrode. Der Abstand sollte •015-Zoll betragen.

Bei ungewöhnlich feuchten Arbeitsbedingungen kann ein erschwertes Starten dadurch verursacht werden, dass die Außenseite des Steckers mit Feuchtigkeit bedeckt ist, die als Leiter wirkt und den Strom kurzschließt. Wischen Sie die Zündkerze in diesem Fall trocken – am besten vor dem Kraftaufwand am Startgriff.

### Vergaser

Der an wassergekühlten Motoren montierte Standardvergaser hat einen Körper, der mit einem Flansch an zwei Stehbolzen im Zylinderhus teil befestigt ist. Sollte der Vergaser einmal ausgebaut werden, darauf achten,

dass die Dichtung zwischen Flansch und Zylinder nicht beschädigt wird.

In die Unterseite des Gehäuses wird der Strahlträger eingeschraubt und an diesem die Schwimmerkammer befestigt. Um den Düsenträger zu entfernen, um die Düse zu reinigen, stellen Sie das Benzin ab, trennen Sie die Benzinleitung vollständig, schrauben Sie die große Mutter ab, mit der die Schwimmerkammer am Düsenträger befestigt ist. Entfernen Sie die Schwimmerkammer und achten Sie darauf, die beiden Faserscheiben, eine über und eine unter der Verlängerung der Schwimmerkammer, aufzubewahren. Schrauben Sie den Düsenträger und dann die Düse von seinem oberen Ende ab. Stecken Sie niemals einen Draht oder irgendetwas anderes durch die Düse, um sie von Hindernissen zu befreien. Die Düsengröße ist sorgfältig kalibriert, und Beschädigungen, so gering sie auch sein mögen, sollten vermieden werden. Blasen Sie durch die Düse und waschen Sie sie in sauberem Benzin. Alle Teile gründlich waschen; Entfernen Sie den Schwimmer und seine Nadel und reinigen Sie das Nadelventil und den Sitz sehr sorgfältig. Entfernen Sie eventuelle Ablagerungen in der Schwimmerkammer, waschen Sie sie gründlich und lassen Sie die Teile trocknen. Wischen Sie Vergaserteile niemals mit einem Lappen ab, der Fusseln zurücklassen kann, die letztendlich zur Düse gelangen und diese verstopfen. Nehmen Sie dabei die Luftfilterabdeckung ab, prüfen und reinigen Sie ggf. das Filter.

Bauen Sie den Schwimmermechanismus vorsichtig zusammen, indem Sie die Nadel vorsichtig durch die Löcher in der Federklemme führen, die an die Oberseite des Schwimmers gelötet ist und in der Nut zur Oberseite der Nadel liegt. Schwimmer nach dem Zuschrauben des Deckels auf freie Auf- und Abwärtsbewegung prüfen und Deckel mit der kleinen Sechskantschraube gegenüber dem Tickler arretieren.

Beachten Sie, dass ein Überlaufen des Vergasers durch Schmutz am Nadelventil verursacht werden kann; Ein durchstochener Schwimmer führt ebenfalls zu Überschwemmungen, ist aber eine unwahrscheinliche Eventualität.

Mit dem Jet fest in seinem Träger; letzteres in den Körper schrauben. Schieben Sie eine der Faserscheiben über den Träger, dann schieben Sie die Schwimmerkammer auf, gefolgt von der zweiten Scheibe und der Sicherungsmutter. Bringen Sie das Luftsieb und seine Abdeckung wieder an und bringen Sie die Benzinleitung wieder an, wobei Sie darauf achten, die Überwurfmutter festzuziehen, ohne die Anschlüsse durch Biegung zu belasten.

Bei Paraffinverdampfer wird genauso verfahren, jedoch befindet sich in diesem Fall ein Kraftstoffhahn unterhalb des Vergasers mit einer dritten Faserscheibe zwischen diesem und der Schwimmerkammer-Befestigungsmutter. Achten Sie darauf, dass der Filter im Tankanschluss sauber ist. Alle Benzinleitungen und den Dreivegehahn spülen und wieder einbauen. Entfernen Sie weder das Vergasergehäuse noch den Verdampfer vom Motor, es sei denn, dies ist unbedingt erforderlich. Wenn jedoch eines dieser Teile entfernt wurde, reinigen Sie die Verbindungsflächen sorgfältig und bringen Sie neue Dichtungen an, wenn die Gefahr besteht, dass sie nicht vollständig entlüften -dichtes Gelenk.

## **Vergaser, luftgekühlter Motor**

Auch hier ist der Vergaserkörper an der Ansaughalterung angeflanscht, die wiederum am Zylinder befestigt ist, aber der Düsenträger ist einteilig mit der Mutter, die die Schwimmerkammer sichert. Faserscheiben werden über und unter der Schwimmerkammervverlängerung verwendet. In

diesem Instrument gibt es einen einstellbaren Anschlag, der das Schließen der Drosselklappe oder des Luftleitblechs begrenzt, das durch den Reglermechanismus betätigt wird. So kann die Leerlaufdrehzahl sein

gut kontrolliert und dies wird weiter durch die Einbeziehung einer zusätzlichen Luftsteuerung erleichtert, die die Form einer federbelasteten Schraube mit einem nadelspitzen Ende annimmt. Schrauben nach innen reichert das Gemisch an, Schrauben nach außen schwächen es ab. Die Choke-Klappe wird durch einen Hebel betätigt, der durch eine Feder in geschlossener oder offener Position gehalten wird.

## Stößeinstellung

Bei wasser- und luftgekühlten Motoren ist die Stößeinstellung identisch. Es ist unwahrscheinlich, dass sich die Einstellung versehentlich ändert, aber auf mangelnde Kompression, die beim Drehen des Motors von Hand festgestellt wird, oder auf einen anderen unerklärlichen Leistungsverlust sollte eine Überprüfung der Stößeinstellung folgen.

Entfernen Sie die glatte Abdeckung und ihre Dichtung von der Rückseite des Zylindersussteils und prüfen Sie mit einer Fühlerlehre das Spiel zwischen dem Stößeinsteller und dem Ventilschaft; dies sollte 0,015-in sein. Um die Einstellung zurückzusetzen, drehen Sie den Motor, bis der Punkt des entsprechenden Nockens von der Stößelbasis entfernt ist und das Ventil zwangsläufig geschlossen ist. Halten Sie den oberen oder Sechskant des Einstellers fest und lösen Sie den unteren, der die Kontermutter ist. Drehen Sie nun den Nachsteller in die gewünschte Richtung, während Sie den Stößel mit einem Schraubenschlüssel an den dafür vorgesehenen Schlüsselflächen festhalten, bis das richtige Spiel erreicht ist. Halten Sie den Einsteller fest und ziehen Sie die Kontermutter fest. Prüfen Sie erneut, wann dies geschehen ist. Wiederholen Sie dies für das andere Ventil und ersetzen Sie die Dichtung und die Abdeckplatte.

## Gouverneur

Sollte der Motor nicht seinen vollen Drehzahlbereich erreichen, entfernen Sie die Inspektionsabdeckung des Kurbelgehäuses und untersuchen Sie den Einsteller am unteren Ende des Betätigungshebels. Wenn sich die Betätigungswelle bis zum Anschlag in der Nockenwelle befindet, sollte der Einsteller am Kipphebel gerade frei vom Ende der Welle sein, wenn sich die gerändelte Drehzahleinstellmutter in ihrer lockersten Position befindet. Nehmen Sie die Einstellung vor, indem Sie die Kontermutter lösen und den Einsteller in die gewünschte Richtung schrauben.

# GENERALÜBERHOLUNG

## Dekarbonisierung wassergekühlter Motoren

Ein Leistungsabfall, Überhitzung und „Zinken“, gekennzeichnet durch ein scharfes metallisches Klopfen, insbesondere beim Beschleunigen, weist darauf hin, dass der Motor entkohlt werden muss.

Es ist möglich, den Kopf, die Ventile und die Kolbenoberseite von Kohlenstoffablagerungen zu befreien, ohne den Kolben aus dem Motor zu entfernen, aber es kann genauso gut sein, die gebotene Gelegenheit zu nutzen und den Kolben anzuheben, um den Zustand der Ringe zu prüfen.

Lassen Sie das Wasser aus dem Motor ab, stellen Sie das Benzin ab und trennen Sie die Kraftstoffleitungen; Kraftstofftank entfernen. Trennen Sie das Kabel vom Magnetzündler zur Zündkerze und entfernen Sie den Stecker.

Entfernen Sie bei trichtergekühlten Modellen die Messingmuttern, die den Trichter am Zylinder halten, und heben Sie den Trichter von den Stehbolzen ab. Bei tankgekühlten Motoren halten gewöhnliche Muttern mit Unterlegscheiben den Kopf. Schrauben Sie diese ab, trennen Sie den oberen Wasseranschluss, heben Sie die Kopfabdeckung und die Dichtung an, dann den Kopf.

Unter dem Trichter in dem einen Fall und dem flachen Kopf in dem tankgekühlten Motor befindet sich eine Kupfer- und Asbestdichtung, die nicht beschädigt werden darf.

## Ventilentfernung

Entfernen Sie den Schalldämpfer und die quadratische Abdeckung und Dichtung auf der gleichen Seite des Motors. Drücken Sie die Ventalfeder mit einem Werkzeug zum Zusammendrücken der Ventalfeder zusammen, nehmen Sie den Stift unter dem Kragen an der Basis des Ventilschafts heraus, entfernen Sie den Kragen, das Zusammendrückwerkzeug, die Ventalfeder und das Ventil. Markieren Sie jedes Ventil, um sicherzustellen, dass es wieder an seinem ursprünglichen Platz eingesetzt wird.

## Kolbenentfernung

Entfernen Sie die Inspektionsabdeckung des Kurbelgehäuses, die den Öleinfüllstutzen und den Peilstab kombiniert. Drehen Sie den Motor, bis der Pleuellagerdeckel zugänglich wird, entfernen Sie dann die Hutmuttern, den Öllöffel und den Lagerdeckel. Drücken Sie nun die Pleuellstange nach oben und heben Sie sie und den Kolben oben aus dem Zylinder heraus.

Wenn die Ringe vollkommen frei in ihren Nuten liegen, ungebrochen und beim Arbeiten offensichtlich gasdicht sind, lassen Sie sie in Ruhe. Sollten sie stark verschmutzt, eingekerbt oder gebrochen sein, entfernen Sie sie, reinigen Sie die Ringnuten gründlich und setzen Sie neue Ringe ein. Ein praktisches Werkzeug zum Reinigen von Ringnuten kann aus einem Stück alten Rings hergestellt werden, der

in einen Feilengriff gesteckt und am Geschäftsende zu einer Meißelspitze geschärft wird. Kratzen Sie die Kohle vorsichtig vom Kolbenboden und von der Ober- und Unterseite der Ventilköpfe ab.

Sollte der Kolben von der Pleuelstange entfernt werden, markieren Sie ihn, um sicher zu sein, dass er auf die gleiche Weise zurückgeht. Decken Sie während der gesamten Bearbeitung dieser Teile die Öffnungen im Motor ab, um Schmutz fernzuhalten.

Entfernen Sie alle Rußspuren, reinigen Sie alle Verbindungsflächen gewissenhaft, montieren Sie nur einwandfreie Dichtungen und schmieren Sie die Teile vor dem Austausch leicht mit sauberem Motoröl ein. Setzen Sie die Kopfdichtung so ein, dass der umgefaltete Teil oben liegt.

Achten Sie darauf, dass die Schalenlager im Pleuel in einwandfreiem Zustand sind und achten Sie darauf, dass sie beim Ausbau der Pleuelstange nicht herunterfallen oder beschädigt werden. Achten Sie bei diesem Vorgang auch darauf, die Arme der Ölwanne nicht zu verbiegen, die das Öl zu den Hauptlagern leitet und an der Innenseite des Kurbelgehäuses mit zwei Senkschrauben oben an der Inspektionsöffnung befestigt ist.

Achten Sie beim Auswechseln des Zylinderkopfes oder Trichters auf korrekten Sitz und ziehen Sie die Muttern nach und nach etwas nach, um Verspannungen vorzubeugen.

## Ventilschleifen

Lochige oder verschlissene Ventilköpfe oder -sitze müssen geschliffen werden, aber unnötiges Schleifen sollte vermieden werden, da es bei übermäßigem Schleifen eine Tasche im Sitz bildet und die effektive Öffnung verringert. Den Ventilsitz mit etwas Ventilschleifpaste bestreichen und mit einem Schraubendreher oder Spezialwerkzeug das Ventil oszillieren und dabei nach unten drücken. Heben Sie gelegentlich das Ventil an, drehen Sie es leicht aus seinem Sitz und bringen Sie es in eine andere Position. Fahren Sie fort, bis ein glatter, narbenfreier Ring entsteht; Wischen Sie alle Spuren der Schleifpaste ab.

## Dekarbonisierender, luftgekühlter Motor

Entfernen Sie den Benzintank und die Leitung, die Zylinderverkleidung, die Zündkerze und den Schalldämpfer. Lösen Sie die Drehzahlregulierschraube aus der Lasche am Einlasshalter, trennen Sie die Verbindung vom Reglerarm zur Vergasersteuerung und entfernen Sie den Einlasshalter und den Vergaser vom Motor, indem Sie die Muttern am Flansch lösen; Beschädigen Sie die Flanschdichtung beim Entfernen nicht.

Entfernen Sie die Muttern und Unterlegscheiben, mit denen der Zylinderkopf befestigt ist, und heben Sie den Kopf vorsichtig von den Stehbolzen ab. Heben Sie die Kupfer-Asbest-Dichtung ab, lösen Sie dann die Muttern von der Zylinderbasis und heben Sie den Zylinder vorsichtig von seinen Bolzen weg vom Kolben. Fangen Sie den Kolben auf, wenn der Zylinder ihn freigibt, um zu verhindern, dass er schwingt und die Schürze beschädigt. Zwischen dem Zylinderboden und dem Kurbelgehäuse befindet sich eine Papierscheibe, und es ist besser, diese durch eine neue zu ersetzen, als die alte beim Zusammenbau wieder anzubringen.

Wenn der Zylinder frei ist, ist es natürlich nicht notwendig, die Pleuelstange von der Kurbelwelle zu entfernen, aber füllen Sie den Raum um die Pleuelstange sauber aus, während Sie Kohlenstoff vom Kolben entfernen, oder tatsächlich die ganze Zeit, wenn der Zylinder nicht an seinem Platz ist Lappen, um zu verhindern, dass Kohle und anderer Schmutz in das Kurbelgehäuse gelangen. Verfahren Sie wie bereits beschrieben mit dem Entfernen von Kohle und achten Sie auf die Ventile, diese werden mit dem Zylinder abgehen und die Stößel im Kurbelgehäuseguss zurücklassen.

## Ausbau des Stößels

Stößel an luft- und wassergekühlten Motoren können ersetzt werden, wenn das Nockenrad entfernt wurde, siehe Abschnitt „Wechseln der Drehzahlreglergewichte“ — durch Herausnehmen der Nockenwellenspindel, die durch Lösen der Inbus-Madenschraube gelöst wird, die sie im Kurbelgehäuse-Gussteil sichert.

Abflachungen auf ihnen können durch die Schraubenlöcher beobachtet werden, schrauben Sie die Inbus-Madenschrauben ein, stellen Sie sicher, dass sie

Beim Zusammenbau der Nockenwellenspindel und der Magnetantriebszahnradspindel diese in Position drücken, bis die

## Reglergewichte ändern(nur wassergekühlte Motoren)

Je nach Wunsch können schwerere oder leichtere Begrenzergewichte wie folgt montiert werden:: :

Entfernen Sie das Schwungrad, falls eines auf dieser Seite des Motors montiert ist, und entfernen Sie dann die runde Steuerradabdeckung und ihre Dichtung. Stellen Sie das Steuerrad so ein, dass die Punkte auf den Rädern übereinstimmen. Entfernen Sie die Stößelabdeckung und den Splint vom verschraubten Ende der Drehzahleinstellschraube. Schrauben Sie letzteres vom L-förmigen Stück ab und ziehen Sie die Schraube von Feder und Reglerarm ab. Entfernen Sie die kleine Inbus-Madenschraube, die die Reglerarmspindel im Kurbelgehäuse-Guss fixiert; Entfernen Sie die Splinte und Unterlegscheiben und ziehen Sie die Spindel und den Arm heraus. Die Nockenwelle herausziehen, die Stifte herausschlagen, auf denen die Gewichte schwenken, die Gewichte entfernen und die neuen montieren.

Beim Zusammenbau des Steuerzahnrad kämmen die Räder so, dass die beiden Punkte auf dem Nockenrad dem Punkt auf dem Zahnrad auf der Kurbelwelle gegenüberliegen, während der einzelne Punkt auf dem Nockenrad dem Punkt auf dem Magnetrad gegenüberliegt.

## Ausbau und Austausch der Kurbelwelle

Entfernen Sie den Inspektionsdeckel mit dem Öleinfüllstutzen und nehmen Sie den Pleuellagerdeckel wie zuvor beschrieben ab. Schieben Sie den Kolben so weit wie möglich in die Bohrung. Entfernen Sie die Startergriffhülse, die Startergriffschraube und die Öldichtungshalteplatte, die von drei Schrauben gehalten wird. Entfernen Sie von der gegenüberliegenden Seite des Motors die Riemenscheibe, das Schwungrad und das Hauptlagergehäuse. Beim wassergekühlten Motor wird die Riemenscheibe durch drei Passstifte am Schwungrad gehalten, die von der Motorseite des Schwungrads eingeschraubt werden, während beim luftgekühlten Motor die Riemenscheibe direkt an der Kurbelwelle befestigt ist. Ein Keil sichert das Schwungrad an der Kurbelwelle und ist sichtbar, wenn die Riemenscheibe entfernt wurde. Um Beschädigungen zu vermeiden, entfernen Sie die bereits erwähnte gegabelte Ölplatte, die von zwei Senkschrauben direkt über der Inspektionsöffnung gehalten wird.

Entfernen Sie die Öldichtungshalteplatte und die Öldichtung vom Hauptlagergehäuse und entfernen Sie dann das Gehäuse vom Kurbelgehäuseguss. Zwischen den Stoßflächen von Gehäuse und Kurbelgehäuse befindet sich eine Papierscheibe.

Die Kurbelwelle kann nun abgezogen werden, wobei das Antriebszahnrad mitgenommen wird, das mit dem

**Steg der Kurbelwelle verstiftet ist. Achten Sie darauf, die Pleuelstange beim Herausziehen der Welle gut aus dem Weg zu halten.**

**Diese Arbeiten würden nur durchgeführt, wenn Hauptlager oder Wellendichtringe erneuert werden müssten. Gelegenheit sollte**

durchgeführt werden, um das Innere des Motors zu reinigen, einschließlich der Ölkäna, die zu den Hauptlagern führen.

Bringen Sie beim Wiederaufbau das Kurbelwellenzahnrad an seinen Passstiften an, falls es gestört sein sollte, in genau der gleichen Position, aus der es entfernt wurde. Markieren Sie das Zahnrad immer, bevor Sie es entfernen, um sicherzustellen, dass es korrekt ersetzt wird. Kontrolldeckel des Steuertriebs entfernen, dann die Kurbelwelle in das Festlager schieben. Wenn die Welle nach Hause fährt, achten Sie darauf, dass die Zeitmarkierungen mit denen auf dem Nockenrad übereinstimmen; Sie werden dies tun, wenn die Kurbelwelle steht im unteren Totpunkt. Als unterer Totpunkt wird übrigens bezeichnet Keilnut in

der Kurbelwelle ist oben. Lassen Sie den Steuerrad-Inspektionsdeckel los. Montieren Sie das lose Lagergehäuse auf der gegenüberliegenden Seite, und vergessen Sie nicht, zuerst die Papiergelenkscheibe aufzufädeln – am besten eine neue. Bringen Sie das große Ende und den Lagerdeckel wieder an und stellen Sie sicher, dass der Öllöffel nicht die Seiten des Ölkana,ls berührt, der im Boden der Ölwanne gebildet ist. Ersetzen Sie die Ölplatte über der Kurbelwelle, schrauben Sie den Inspektionsdeckel und seine Dichtung wieder an. Kümmere dich jetzt um die Öldichtungen und ihre Halteplatten, das Schwungrad und die Riemenscheibe. Schrauben Sie die Ablassschrauben ein, die zum Reinigen des Motors entfernt wurden, und füllen Sie neues Öl ein.

## **ALLGEMEINE ANWEISUNGEN FÜR PUMPENEINHEITEN.**

### **INSTALLATION**

Es ist wichtig sicherzustellen, dass die an die Pumpe angeschlossenen Saug- und Druckleitungen unabhängig gestützt werden, um die Pumpe von Belastungen zu entlasten, für die sie nicht ausgelegt ist. Bei der Montage des Saugrohrs; die vorzugsweise so kurz wie möglich und frei von scharfen Biegungen sein sollte; Es sollte darauf geachtet werden, dass das Rohr in Richtung der Saugquelle ein Gefälle aufweist, um die Möglichkeit von Lufteinschlüssen auszuschließen.

Vor dem Starten der Pumpe müssen die gesamte Saugleitung und das Pumpengehäuse gefüllt sein. Wenn die Pumpe nicht unter ertrunkenen Saugbedingungen installiert wird, sollte ein Fußventil verwendet werden. Alle Verbindungen in der Saugleitung müssen luftdicht sein.

Während des Betriebs kann der Hahn zwischen dem Trichter und der Pumpe leicht geöffnet werden, um Wasser zurück in den Trichter zu leiten, um den Verlust durch Verdunstung auszugleichen.

**PUMPENEINHEITEN DÜRFEN NIEMALS TROCKENLAUFEN.**

### **WARTUNG**

Abgesehen von der Einstellung der Stopfbuchse ist bei diesem Pumpentyp im Allgemeinen wenig Wartung erforderlich. Die verwendete Standardpackung ist graphitierter Asbest mit quadratischem Querschnitt. Beim Wiederverpacken der Stopfbuchse die Packungsrings so einsetzen, dass die Stoßstellen nicht deckungsgleich sind. Es wird empfohlen, Anpassungen an der Stopfbuchse bei laufender Pumpe vorzunehmen und die Stopfbuchsenmutter gleichmäßig, aber nicht zu fest anzuziehen. Bei Pumpen mit Gleitringdichtung ist keine Einstellung erforderlich. Wenn die Pumpe für längere Zeit außer Betrieb ist, wird empfohlen, sie gründlich auszuwaschen und schließlich nach dem Trocknen mit einem dünnen Öl oder Inhibitor durchzuspülen.

## **TANKGEKÜHLTER MOTOR.**

### **Installation des Tanks und Verbindung zum Motor.**

Der Tank, der mindestens 16 Gallonen Fassungsvermögen und mindestens 2 Fuß 6 Zoll hoch und 1 Fuß 2 Zoll Durchmesser haben sollte, sollte in einem Mindestabstand von 1 Fuß 10 Zoll vom Motor entfernt montiert werden, so dass der untere Auslass am Tank gegenüber und auf gleicher Höhe wie der untere Wasseranschluss am Motor Ein Festklemmen

des Tanks ist nicht erforderlich, sofern eine feste Unterlage verwendet wird.

Beim Anschließen der Hahn- und oberen Rohranschlüsse an den Tank müssen die Bleischeiben sowohl innen als auch außen neben dem Tank platziert und von den Stahlscheiben gestützt werden. Der mitgelieferte Gummischlauch für die beiden Anschlüsse

hat eine Länge und ist vom Kunden auf seine Bedürfnisse zuzuschneiden. Es sollte nicht versucht werden, den Tank mit einem Stahlrohr mit dem Motor zu verbinden, da die resultierenden Vibrationen sowohl den Tank als auch den Motor beschädigen.

Der Wasserstand im Tank sollte knapp unter dem Niveau des oberen Rohranschlusses gehalten werden und darf nicht unter das Niveau der Oberseite des Motorzylinderkopfes fallen. Unter schmutzigen Bedingungen ist es ratsam, die Oberseite des Tanks locker abzudecken. Bei Frostwetter sind für den Tank die gleichen Vorsichtsmaßnahmen wie für den Motor erforderlich.



## Magnet

Sollte der Zündmagnet ausfallen, sollte er nur von einem Fachmann behandelt werden. Sein Entfernen und Ersetzen ist recht einfach, solange man sich darüber im Klaren ist, dass es in genau der gleichen Position wieder eingesetzt werden muss, in der es ursprünglich eingenommen wurde.

Drehen Sie beim Austauschen des Magnetzünders zuerst den Schwungradkeil bis zum oberen Ende der Kurbelwelle und drehen Sie dann, mit dem Magnetzündflansch zu Ihnen zeigend, den Mitnehmer im Uhrzeigersinn, bis Sie den Impulsanschlag berühren. Bringen Sie die Kupplung am Magnetantriebsrad an. Drehen Sie nun die Mitnehmerklaue vom Anschlag weg, bis die Mitnehmer in die Kupplung einlaufen. Setzen Sie die Befestigungsmuttern wieder ein und ziehen Sie sie fest. Die Steuerzeiten sollten nun wie folgt überprüft werden: Drehen Sie die Kurbelwelle, bis sich der Schwungradkeil in seiner niedrigsten Position befindet. Dies zeigt den OT des Kolbens an, und die Magnetkontakte sollten an dieser Position brechen.

Bei Linksdrehungsmotoren ist das Verfahren identisch, außer dass die Mitnehmer gegen den Uhrzeigersinn gedreht werden müssen, um den Impulsanschlag zu berühren.

## SR-MAGNETO

### 1. Nach den ersten 20 Betriebsstunden.

Setzen Sie die Kontaktabstände auf 0,010"-0,012" (0,25 mm – 0,3 mm) zurück, da während dieser Zeit die meiste Auflage des Unterbrecherfußes auftritt.

- Halten Sie die Außenseite des Zündmagneten und des HT-Kabels sauber und trocken.

- Tragen Sie nach 150 Betriebsstunden einen Tropfen sauberes Motoröl auf das sichtbare Ende des Kontaktunterbrecher-Drehzapfens auf.

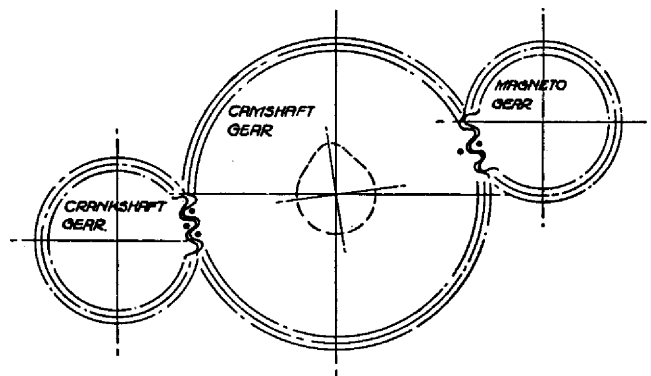
### 4. Der Kontaktunterbrecher sollte alle 300 Betriebsstunden überprüft werden, indem die Abdeckung entfernt und die Kontakte untersucht werden. Entfernen Sie ggf. den Unterbrecherhebel und reinigen Sie die Kontakte mit feinem Karborundstein, Siliziumkarbidpapier oder Schmirgelleinen.

Lösen Sie zum Entfernen des Unterbrecherhebels die Mutter, mit der das geschlitzte Ende der Unterbrecherfeder befestigt ist, und ziehen Sie die Feder und den Hebel heraus. Da das Ende der Feder geschlitzt ist, muss die Mutter nicht vollständig entfernt werden. Stellen Sie nach dem Wiedereinbau des Unterbrecherhebels den

Kontaktabstand auf 0,010"-0,012" (0,25 mm.-0,3 mm.) ein.

Stellen Sie vor dem Wiederanbringen der Abdeckung sicher, dass die Dichtung, die mit einem Klebstoff am Magnetzündergehäuse befestigt ist, in gutem Zustand ist.

Notiz. Unter bestimmten Bedingungen kann sich auf den Kontakten ein Film aus hydratisiertem Wolframoxid bilden. Vor der Inbetriebnahme ist es daher wichtig, bei gelagerten oder nur gelegentlich benutzten Magnetzündern die Kontakte zu prüfen und ggf. zu reinigen.



WIN\* GERR DIROCKW.

Sollten die Zahnräder aus irgendeinem Grund innerhalb des Kurbelgehäuses verschoben werden, sind sie zur Neueinstellung gekennzeichnet. Das Nockenwellenzahnrad ist mit zwei Punkten markiert, wo es mit dem Kurbelwellenzahnrad kämmt, und einem Punkt, wo es mit dem Magnetantriebszahnrad kämmt. Dies ist im obigen Diagramm dargestellt.

5. Entfernen Sie alle 1.000 Betriebsstunden den Unterbrecherhebel von seinem Drehzapfen und schmieren Sie den Zapfen mit Mobilfett Nr. 2 oder einem ähnlichen Schmiermittel. Auf oder in der Nähe der Kontakte darf kein Öl sein.

Alle 2 Jahre.

Die Nocke besteht aus porösem Sintereisen und sollte mit mittelviskosem Motoröl neu imprägniert werden. Die Lager sind mit Fett mit hohem Schmelzpunkt gefüllt, das etwa alle zwei Jahre oder bei der Überholung des Motors erneuert werden sollte.

Impulsstarter.

Die Impulsstarterfeder sollte mit dünnflüssigem Maschinenöl geschmiert werden, niemals mit Fett oder hochviskosem Öl.

Notiz. Ausführlichere Angaben zu Magneto SRIF sind auf Anfrage beim Hersteller, Joseph Lucas Ltd., Birmingham 19, England, erhältlich.

## WARTUNG.

