

**Technische Daten  
Einstellmaße und Toleranzen  
Isabella TS, TS de Luxe, Coupé**

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

(Ausgabe vom 16.4.60)

**Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben**

	Isabella TS, TS de Luxe	Coupé	
Baureihe des Fahrgestells	4 M 1,5 II TS		
Baureihe des Motors	4 Takt - Otto		
Bauart des Motors	4 Takt - Otto		
Fahrgestellnummer (ab 1955)	731 497 - 750 000	346 001 - 349 419	
(ab 1956)	1 100 001 - 1 137 800	365 001 -	
(ab 1959)	1 140 001 -		
Motornummer 4 M 1,5 II TS (ab 1955)	95 001 - 120 330		
(ab 1959)	1 330 001 -		
<u>Abmessungen</u>	Isabella TS, TS de Luxe	Coupé	
a) Radstand	2600 mm		
b) Spurweite vorn	1346 mm		
hinten	1370 mm		
Wendekreis-Ø ca.	11 m		
c) Bodenfreiheit bel. ca.	175 mm		
d) Fahrzeug - Länge	4400 mm		
e) Breite	1760 mm	1730 mm	
f) Höhe	1500 mm	1380 mm	
<u>Gewichte</u>	Isabella TS, TS de Luxe	Coupé	
zul. Gesamtgewicht	1435 kg	1395 kg	
Leergewicht	1070 kg	1100 kg	
zul. Belastung/Nutzlast	5 Pers. + 40 kg	4 Pers. + 40 kg	
a) zul. Vorderachsdruk	680 kg		
b) zul. Hinterachsdruk	780 kg		
zul. Anhänger-Gesamtgewicht gebremst ungebremst	570 kg	800 kg	
585 kg			
c) max. Dachbelastung	100 kg		
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)	133,5 kg		
<u>Füllmengen</u>			
a) Motor-Ölwechsel	4 l		
b) Kühlanlage	7 l		
Frostschutzmittel bis -20° C	2,5 l		
bis -30° C	3 l		
Kraftstoffbehälter	46 l		
c) Getriebe-Ölwechsel	1 l		
d) Hinterachs-Ölwechsel	1,5 l (Neufüllung 2 l)		
Ölbadluftfilter (Spezialausf.)	0,2 l		

	<p><u>Leistungen</u></p> <p>Zylinderzahl Zylinderanordnung</p> <p>a) Zylinderbohrung b) Hub c) Hubraum Verdichtungsverhältnis Höchstleistung bei 5400 U/min d) max. Drehmoment bei 3000 U/min Literleistung Niedr. Kraftstoffverbrauch Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung Spez. Drehzahl des Motors bei 100 km/h Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 (bei Meßgeschwindigkeit 98 km/h)</p>	<p>4 in Reihe 75 <math>\varnothing</math> mm 84,5 mm 1493 cm<sup>3</sup> 1 : 8,2 75 PS (nach DIN 10020) 11,6 mkg 50 PS/l 222 g/PSh bei 3000 U/min</p> <p>15,2 m/sek 3570 U/min 9,8 kg/cm<sup>2</sup> 8,35 kg/cm<sup>2</sup> 9,2 l/100 km</p>
--	--	--

	<p><u>Höchstgeschwindigkeit in den Gängen</u></p> <p>1. Gang (I) 2. Gang (II) 3. Gang (III) 4. Gang (IV) Rückwärts-Gang</p>	<p>bei 5400 U/min</p> <p>38 km/h 70 km/h 110 km/h 150 km/h ca. 25 km/h</p>
--	---	--

	<p>a) <u>Steigfähigkeit in den Gängen</u></p> <p>1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang</p>	<p>42 % 22 % 14 % 11 % 43 %</p>
--	---	---

### Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

	<p><u>Vorderfeder-Bauart</u></p> <p>a) Länge unbelastet b) Feder <math>\varnothing</math> c) Federdraht <math>\varnothing</math> Anzahl der wirks. Windungen Federrate (pro cm Federweg) Federgruppe durch Farbstrich gekennzeichnet: rot Bei Einbau sind nur Federn gleicher Farb- zeichen zu verwenden gelb grün max. Federbelastung bei Länge</p>	<p>Schraubenfeder</p> <p>345 mm 91 <math>\varnothing</math> mm 14,6 <math>\varnothing</math> mm 11,5 54 kg/cm <math>\pm</math> 4 % <u>P bei h) = 260 mm</u> 432,2 - 448,4 kg 448,5 - 463,6 kg 463,7 - 478,8 kg 769 kg/202 mm</p>
--	--	--

	<p><u>Hinterfeder - Bauart</u></p> <p>a) Länge unbelastet b) Feder <math>\varnothing</math> c) Federdraht <math>\varnothing</math> Anzahl der wirks. Windungen Federrate (pro cm Federweg) Federgruppe durch Farbstrich gekennzeichnet: rot Bei Einbau sind nur Federn gleicher Farb- zeichen zu verwenden gelb grün max. Federbelastung bei Länge</p>	<p>Schraubenfeder</p> <p>366 mm 130 <math>\varnothing</math> mm 13,8 <math>\varnothing</math> mm 7,5 22 kg/cm <u>P bei h) = 230 mm</u> 285 - 295 kg 295,1 - 305 kg 305,1 - 315 kg 490 kg/146 mm</p>
--	--	---

<u>Stoßdämpfer vorn 055 033 01 05/09</u>	<u>05 (Fa. Boge)</u>	<u>09 (Fa. Stabilus)</u>																
a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe e) Toleranz Kennzeichen	299 mm 199 mm 250 mm 100 mm <table border="1"> <tr> <td><u>25 mm</u></td> <td><u>75 mm</u></td> <td><u>25 mm</u></td> <td><u>75 mm</u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">100 U/min</td> <td colspan="2">100 U/min</td> </tr> <tr> <td>60 ± 15 kg*</td> <td>215 ± 20 kg*</td> <td>70 ± 10 kg*</td> <td>190 ± 15 kg*</td> </tr> <tr> <td>20 ± 10 kg*</td> <td>60 ± 10 kg*</td> <td>40 ± 8 kg*</td> <td>50 ± 8 kg*</td> </tr> </table> * (Plus ohne / Minus mit Tesakreppband)	<u>25 mm</u>		<u>75 mm</u>	<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>	100 U/min		100 U/min		60 ± 15 kg*	215 ± 20 kg*	70 ± 10 kg*	190 ± 15 kg*	20 ± 10 kg*	60 ± 10 kg*	40 ± 8 kg*	50 ± 8 kg*
<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>	<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>															
100 U/min		100 U/min																
60 ± 15 kg*	215 ± 20 kg*	70 ± 10 kg*	190 ± 15 kg*															
20 ± 10 kg*	60 ± 10 kg*	40 ± 8 kg*	50 ± 8 kg*															

<u>Stoßdämpfer hinten 055 033 01 06/10</u>	<u>06 (Fa. Boge)</u>	<u>10 (Fa. Stabilus)</u>								
a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe e) Toleranz Kennzeichen	306 mm 223 mm 265 mm 83 mm <table border="1"> <tr> <td><u>25 mm</u></td> <td><u>75 mm</u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">100 U/min</td> </tr> <tr> <td>100 ± 15 kg*</td> <td>215 ± 20 kg*</td> </tr> <tr> <td>45 ± 10 kg*</td> <td>65 ± 10 kg*</td> </tr> </table> * (Plus ohne / Minus mit Tesakreppband)	<u>25 mm</u>		<u>75 mm</u>	100 U/min		100 ± 15 kg*	215 ± 20 kg*	45 ± 10 kg*	65 ± 10 kg*
<u>25 mm</u>	<u>75 mm</u>									
100 U/min										
100 ± 15 kg*	215 ± 20 kg*									
45 ± 10 kg*	65 ± 10 kg*									

### Gruppe 04 Vorderachse

<u>Vorderachse - Bauart</u>	Doppelquerlenker Radwinkel bei 160 kg Belastung der <u>Vordersitze gemessen!</u>	
a) Radsturz Vorspur (Räder gedrückt) b) Nachlauf c) Spreizung Spurdifferenzwinkel bei 20° Einschlag	0° - 1° 0 mm 3° ± 30' 6° ± 15' 2°40' ± 30'	

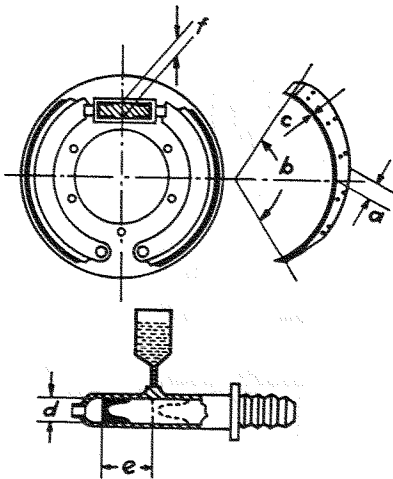
### Gruppe 06 Hinterachse

<u>Hinterachse - Bauart</u> Hinterachsuntersetzung	Doppelgelenk - Pendelachse 1 : 3,9	
a) Tellerrad Zähnezahl b) Kegelrad Zähnezahl c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller- u. Kegelrad	39 10 0,15 - 0,18 mm	

### Gruppe 07 Gelenkwelle

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

## Gruppe 08 Bremse



Fabrikat u. Type der Bremse  
Art

wirksame Gesamtbremsfläche

a) Bremsbelag Breite  
b) Sektor  
c) Dicke  
Bremsstrommel  $\varnothing$   
Ausdreh-Grenzmaß  $\varnothing$

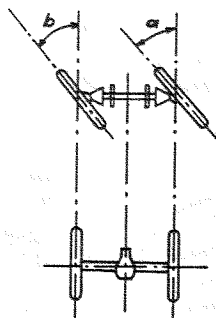
d) Hauptbremszylinder  
e) Hub

Radbremiszylinder vorn  
f) hinten

Borgward / Teves  
Öldruck-Innenbacken-Bremse

vorn Duplex	hinten Simplex
	744 cm <sup>2</sup>
	50 mm
	100°
	6 mm
	230 $\varnothing$ mm
	+ 2 mm (232 $\varnothing$ mm)
	25,4 $\varnothing$ mm
	36 mm
	2 x 28,57 $\varnothing$ mm
	22,2 $\varnothing$ mm

## Gruppe 11 Lenkung



Fabrikat

Type

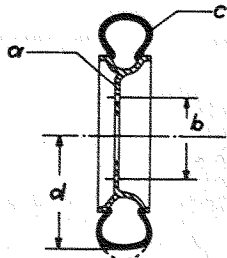
Übersetzung

Lenkradumdrehungen bei Gesamtausschlag

a) äußerer Radeinschlag  
b) innerer Radeinschlag  
Lenkrad  $\varnothing$

<u>ZF-Gemmer</u> (Rollzahnsegment)	<u>Ate - Ross</u> (Einfinger)
GB 16 c	S11
1 : 15,5	1 : 14,5
3,7	3,22
	32°
	42°
	425 $\varnothing$

## Gruppe 12 Räder und Bereifung



Räder Art

Anzahl

a) Felgenreiße vorn u. hinten  
b) Lochkreis  $\varnothing$   
Anzahl der Löcher

c) Reifengröße

Luftdruck vorn  
hinten

d) wirksamer Reifenradius (dyn.)

Stahlscheiben-Rad

4 (1 Reserve)

4 1/2 J x 13

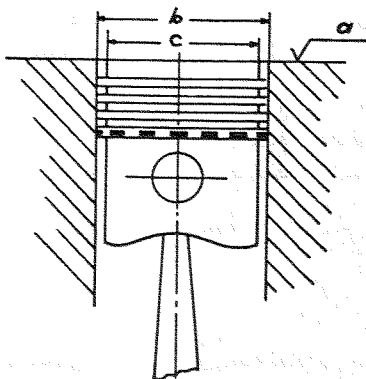
112 mm

5

5,90 - 13

<u>Straße</u>	<u>Autobahn</u>
1,5 atÜ	1,9 atÜ
1,7 atÜ	2,0 atÜ
	290 mm

## Gruppe 30 Motor



Zylinderblock

a) auf der Kopffläche des Zylinderblocks eingeschlagen  
(Zyl. Bohrungskennzahl)

0	
+ 1	
+ 2	
+ 3	

Reparaturstufe    Übermaß

1	0,5 mm
2	1,0 mm

Spaltmaß

<u>b) Grenzmaß der Zyl. Bohrung</u>		<u>c) Kolben <math>\varnothing</math></u>
75,000 $\varnothing$ mm - 75,009 $\varnothing$ mm		74,95 $\varnothing$ mm
75,010 $\varnothing$ mm - 75,019 $\varnothing$ mm		74,96 $\varnothing$ mm
75,020 $\varnothing$ mm - 75,029 $\varnothing$ mm		74,97 $\varnothing$ mm
75,030 $\varnothing$ mm - 75,039 $\varnothing$ mm		74,98 $\varnothing$ mm
75,500 $\varnothing$ mm - 75,509 $\varnothing$ mm		75,45 $\varnothing$ mm
76,000 $\varnothing$ mm - 76,009 $\varnothing$ mm		75,95 $\varnothing$ mm
	0 mm	

**Kurbelwelle**

Härtung bis Motor 1 337 828  
ab Motor 1 337 829

**Lagerung der Kurbelwelle**

a) Lagerbohrung im Gehäuse

Kurbelwellenlagerschalen

Reparaturstufe	normal	Untermaß
1	0,25 mm	
2	0,5 mm	
3	0,75 mm	
4	1,0 mm	

d) Lagerspiel der Hauptlager

e) Breite der Lagerschale II. u. III. Lager

f) (Paßlager) I. Lager

g) Innenbreite der I. Lagerschale

h) Axialspiel des Paßlagers

Werkstoff der Lagerschalen

Anzugsmoment d. Hauptlagerschr.

i) Einbauspiel am Öl-Rücklaufgew.

zulässiger Schlag i. mittl. Hauptlager

zulässige Unrundung im Hauptlager

zulässige Konizität in Lagerlänge

k) Schleifradien der Lagerzapfen

geschlagen in einem Stück

Einsatz gehärtet

weichnitriert Achtung! Diese

Kurbelwelle darf nicht nachgeschliffen werden!

Weichnitrierte Kurbelwellen mit Untermaß-Lagerzapfen sind im Austausch lieferbar!

3 mal

59  $\varnothing$  H 6 mm = (+0,019)

b) für Zapfen $\varnothing$	c) Wandstärke
55 h 6 mm =)	1,986 - 1,980 mm
54,75 h 6 mm =)	2,111 - 2,105 mm
54,5 h 6 mm =) -0,019	2,236 - 2,230 mm
54,25 h 6 mm =)	2,361 - 2,355 mm
54 h 6 mm =)	2,486 - 2,480 mm

0,028 - 0,078 mm

28  $\pm$  0,1 mm

normal	Reparaturstufe	1	2	3	4
38,85 mm (+0,05)	39,20	39,40	39,60	39,80	

35 + 0,04 mm

0,10 - 0,19 mm

I. Super - Mikro II. + III. Dreistoff

in 2 Stufen anziehen! 6 mkg  $\rightarrow$  10 mkg

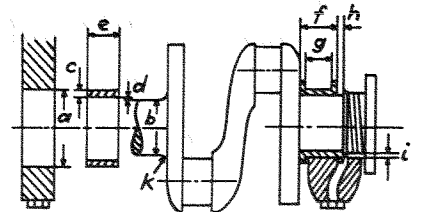
0,12 - 0,19 mm

0,04 mm bei Einspannen in den Endlagern

0,025 mm

0,01 mm

2,8  $\pm$  0,2 mm



**Pleuelstange**

a) Länge

b) Breite unten

c) Breite oben

d) Bohrungs  $\varnothing$  unten

e) Bohrungs  $\varnothing$  oben

**Pleuelbüchse**

Bolzen Kennzeichen Farbe (weiß)  
(schwarz)

h) Außen  $\varnothing$

i) Breite

**Pleuellagerschalen**

Reparaturstufe	normal	Untermaß
1	0,25 mm	
2	0,5 mm	
3	0,75 mm	
4	1,0 mm	

m) Lagerspiel der Pleuellager

n) Breite der Pleuellagerschalen

o) Axialspiel der Pleuelstange

Werkstoff der Lagerschalen

Anzugsmoment f. Pleuelschrauben

zul. Gewichtsunterschied d. Pleuelst.

zul. Unrundung im Pleuellagerzapfen

p) Schleifradien der Lagerzapfen

160  $\pm$  0,15 mm

29 - 0,065  
- 0,117 mm

26 + 0,3 mm

52  $\varnothing$  H 6 mm = (+0,019)

25  $\varnothing$  H 7 mm = (+0,025)

f) Büchsen $\varnothing$ (eingebaut)	g) Bolzen $\varnothing$
22,012 - 22,014 mm	22,000 - 21,997 mm
22,007 - 22,009 mm	21,997 - 21,994 mm

25  $\varnothing$  s 6 mm (+0,048)  
(+0,035)

26  $\pm$  0,15 mm

k) Zapfen $\varnothing$	l) Wandstärke
48 j 6 mm =)	1,988 - 1,978 mm
47,75 j 6 mm =)	2,113 - 2,103 mm
47,5 j 6 mm =) +0,011	2,238 - 2,228 mm
47,25 j 6 mm =) -0,005	2,363 - 2,353 mm
47 j 6 mm =)	2,488 - 2,478 mm

0,013 - 0,068 mm

25  $\pm$  0,1 mm

0,065 - 0,150 mm

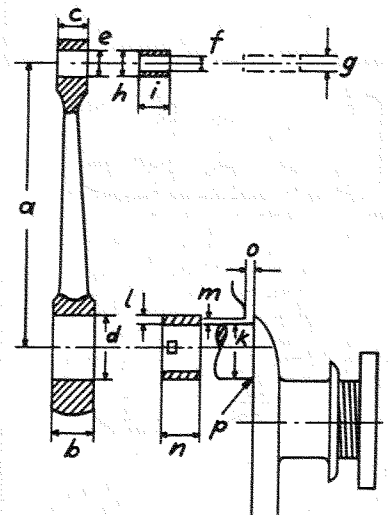
Dreistofflager

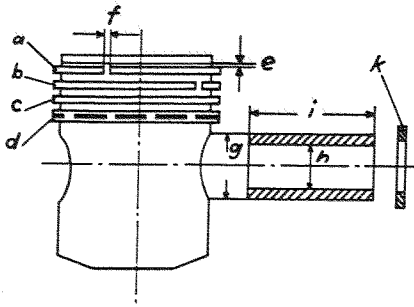
4,5 mkg

höchstens 5 g

0,006 mm

2,8  $\pm$  0,2 mm





**Kolben mit Kolbenbolzen**

Kolben-Typ

- a) Kompressionsring in Nute I
- b) Winkelring II
- c) Nasenring III
- d) Ölschlitzring IV
- e) Höhenspiel der Kolbenringe f. Ringe
- f) Spaltmaß an der Stoßstelle f. Ringe
- g) Kolbenbolzen  $\varnothing$  Kennzeichen  
Farbe weiß  
schwarz
- h) Innen  $\varnothing$
- i) Länge
- k) Kolbenbolzensicherung

Kolben  $\varnothing$  (siehe unter Zyl.-Block)

Mahle 2 K 15685/12

10 f 75 / 68,4 x 2

12 f 75 / 68,4 x 2

30 f 75 / 68,4 x 2,5

41 f 75 / 68,4 x 4,5

I-III 0,035-0,062 mm IV 0,025-0,052 mm

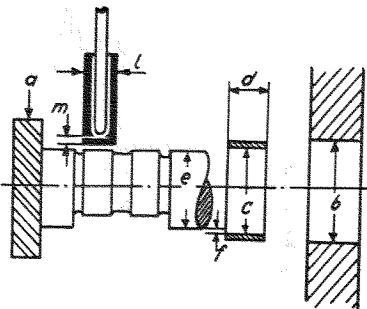
I-III 0,3 - 0,45 mm IV 0,25 - 0,40 mm

Kolbenbolzen	Kolbenauge
22,000 - 21,997 $\varnothing$ mm	21,998 - 21,995 $\varnothing$ mm
21,997 - 21,994 $\varnothing$ mm	21,995 - 21,992 $\varnothing$ mm

15 mm  $\varnothing$

62 mm  $\varnothing$

Sprenging A 22 DIN 73123



**Nockenwelle**

- a) Antrieb
- Nockenwelle gelagert
- b) Bohrungs  $\varnothing$  im Gehäuse
- c) Nockenwellenlager Innen  $\varnothing$  (eingepreßt und nachgearbeitet)
- d) Breite
- e) Lagerzapfen  $\varnothing$
- f) Lagerspiel
- Steuerzeiten

schrägverzahnte Stirnräder

im Motorgehäuse 3 mal

45  $\varnothing$  H 7 mm = (+ 0,025)

41  $\varnothing$  H 7 mm = (+ 0,025)

28  $\pm$  0,1 mm

41  $\varnothing$  f 7 mm = (- 0,025)

(- 0,050)

0,025 - 0,075 mm

bei Ventilspiel 0,38 mm gemessen!

bei n

18° v. OT = 40 mm v. OT

56° n. UT = 124 mm n. UT

56° v. UT = 124 mm v. UT

18° n. OT = 40 mm n. OT

22  $\varnothing$  f 7 mm (- 0,020)

(- 0,041)

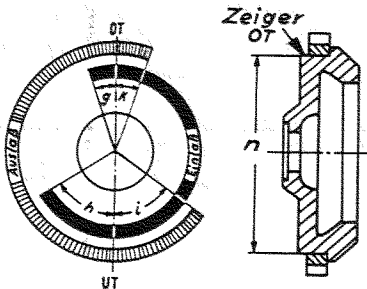
5,5 mm

255  $\varnothing$  mm an OT-Punkt-Markierung

1° auf dem Schwungrad  $\varnothing$  gemessen

bei n) = 2,22 mm

6 mkg



- g) Einlaß öffnet
- h) Einlaß schließt
- i) Auslaß öffnet
- k) Auslaß schließt

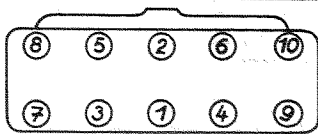
l) Stoßelkappen  $\varnothing$

m) Bodenhöhe

n) Schwungrad  $\varnothing$  bei Zeigerspitze

Schwungradverstellung

Anzugsmoment d. Schwungradschr.



**Zylinderkopf**

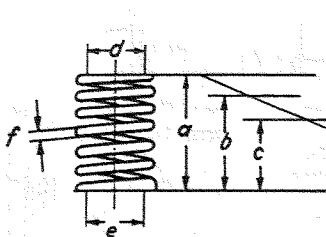
Anzugsmoment d. Zylinderkopfmuttern

Reihenfolge des Anziehens

einteilig Spez.-Leichtmetall-Guß

in 2 Stufen anziehen 6 mkg  $\rightarrow$  10 mkg

siehe Abbildung



**Ventilfeder**

- a) ungespannte Länge
- b) geschlossenes Ventil
- c) geöffnetes Ventil
- d) oberer Innen  $\varnothing$
- e) unterer Innen  $\varnothing$
- f) Drahtstärke
- wirksame Windungen
- Gesamtwindungen

**innere Feder**

45 mm Federbel. 0 kg

35,7 mm " 9,4 kg

26,7 mm " 18,5 kg

} 16,8  $\varnothing$

2,6 mm

6 2/3

9

**äußere Feder**

48,5 mm Federbel. 0 kg

39,5 mm " 20,0 kg

30,5 mm " 44,0 kg

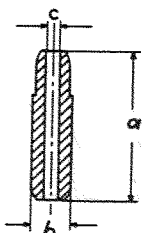
23,5  $\varnothing$  mm

25,3  $\varnothing$  mm

4 mm

4 3/4

7



**Ventilführung**

- a) Länge
- b) Außen  $\varnothing$
- c) Innen  $\varnothing$
- Material

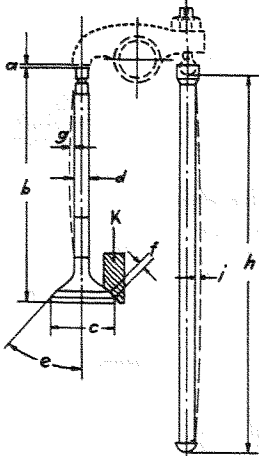
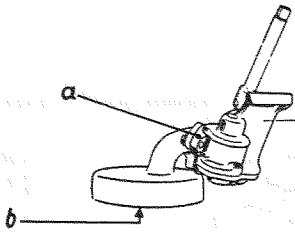
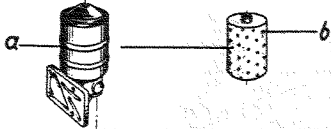
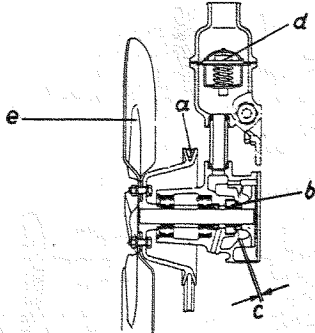
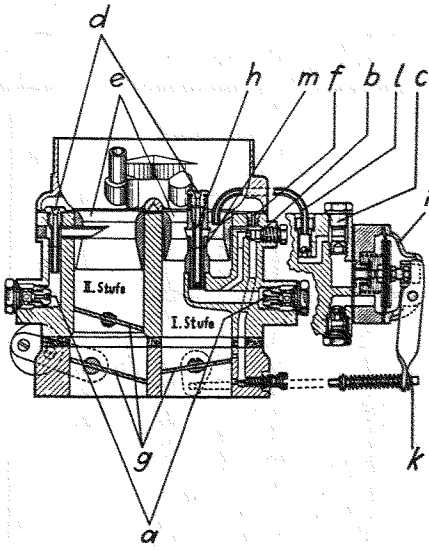
60 mm


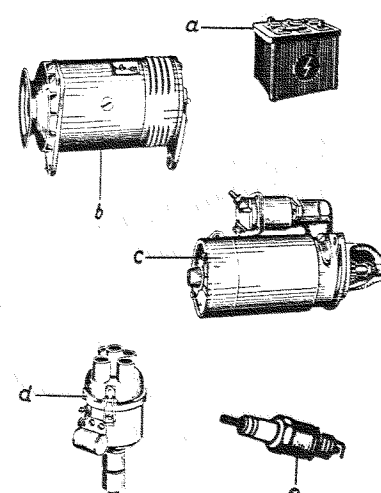
15  $\varnothing$  s 6 = (+ 0,028)

(- 0,039)

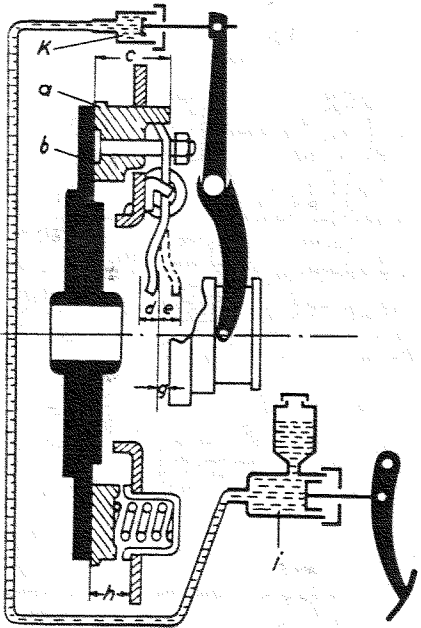
9  $\varnothing$  H 8 = (+ 0,022)

Sondergußeisen

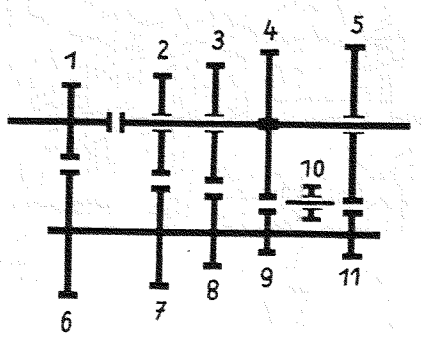
<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel <math>\varnothing</math></p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite im Sitzring</p> <p>g) zulässiger Schlag am Ventilschaft zulässiger Schlag am Ventilkegel</p> <p>h) Stoßstangen-Länge</p> <p>i) zulässiger Schlag der Stoßstange</p> <p>k) Ventilsitzring</p>	<p>Einlaß und Auslaß 0,2 mm</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Einlaß</th> <th style="text-align: center;">Auslaß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">111 mm</td> <td style="text-align: center;">112 mm</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">36 <math>\varnothing</math> mm</td> <td style="text-align: center;">31 <math>\varnothing</math> mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><math>9 \varnothing</math> mm e 7 = <math>\begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}</math></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><math>45 \varnothing 30'</math></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,2 - 1,4 mm</td> <td style="text-align: center;">2,0 - 2,2 mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">0,02 mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">0,03 mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">264,8 - 0,8 mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">0,1 - 0,2 mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl</td> </tr> </tbody> </table>	Einlaß	Auslaß	111 mm	112 mm	36 $\varnothing$ mm	31 $\varnothing$ mm	$9 \varnothing$ mm e 7 = $\begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}$		$45 \varnothing 30'$		1,2 - 1,4 mm	2,0 - 2,2 mm	0,02 mm		0,03 mm		264,8 - 0,8 mm		0,1 - 0,2 mm		Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl																																		
Einlaß	Auslaß																																																							
111 mm	112 mm																																																							
36 $\varnothing$ mm	31 $\varnothing$ mm																																																							
$9 \varnothing$ mm e 7 = $\begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}$																																																								
$45 \varnothing 30'$																																																								
1,2 - 1,4 mm	2,0 - 2,2 mm																																																							
0,02 mm																																																								
0,03 mm																																																								
264,8 - 0,8 mm																																																								
0,1 - 0,2 mm																																																								
Bleistahl oder Chrom-Nickelstahl																																																								
<p>a) Ölpumpe</p> <p>Bauart</p> <p>Antrieb</p> <p>b) Ansaug-Grobfilterung</p> <p>Öldruck bei mittlerer Drehzahl</p> <p>Kurbelgehäuse-Entlüftung</p>	<p>Zahnradpumpe von der Nockenwelle</p> <p>Drahtsieb vor der Ölpumpe mindestens 1,5 atü (bei warmem Motor)</p> <p>1 Öldunstentlüfter ins Freie</p>																																																							
<p>a) Nebenstromölfiltergehäuse</p> <p>Anzugsmoment</p> <p>b) Filtereinsatz wahlweise</p>	<p>Borgward</p> <p>2,5 mkg</p> <p>Knecht EN 108      Bosch FJSJ 24 S 3 Z Hengst E 11.14      Fram C 842</p>																																																							
<p><u>Wasserpumpe</u></p> <p>a) Antrieb der Wasserpumpe</p> <p>b) Abdichtung der Wasserpumpe</p> <p>c) Spaltmaß zw. Gehäuse u. Flügelrad Schmierung</p> <p>d) Thermostat Öffnungstemperatur</p> <p>e) Ventilator <math>\varnothing</math></p>	<p>Flügelpumpe mit Ventilator zusammen am Motorgehäuse befestigt von der Kurbelwelle durch Keilriemen 9,5 x 925/975</p> <p>Gleitringdichtung AB 16,5.35.16/6 0,3 - 0,5 mm</p> <p>Schmierfettbüchse 80° ± 2° C</p> <p>355 <math>\varnothing</math> mm      (Spezial 380 <math>\varnothing</math> mm) dyn. ausgewuchtet</p>																																																							
<p><u>Kraftstoffanlage</u></p> <p><u>Vergaser</u></p> <p>a) Hauptdüse</p> <p>b) Leerlaufdüse</p> <p>c) Pumpendüse</p> <p>d) Luftkorrekturdüse</p> <p>e) Lufttrichter</p> <p>f) Leerlaufdüse</p> <p>g) Drosselklappenstellung</p> <p>Starterkraftstoffdüse</p> <p>Starterluftdüse</p> <p>h) Mischrohr</p> <p>Schwimmengewicht</p> <p>Schwimmernadelventil</p> <p>i) Einspritzpumpe</p> <p>k) Verstellung</p> <p>l) Einspritzrohr</p> <p>m) Mischrohrträger</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">1. Stufe</th> <th style="text-align: center;">2. Stufe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Solex 32 PAITA</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">127,5</td> <td style="text-align: center;">140</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">45</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">220</td> <td style="text-align: center;">110</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">22</td> <td style="text-align: center;">25</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">2,0</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">8°</td> <td style="text-align: center;">17°</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">150</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">4</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">44</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">7,3 g</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">2,0 <math>\varnothing</math> mm</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Nr. 821</td> <td style="text-align: center;">1,3 - 1,5 cm<sup>3</sup>/Hub</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center;">mitte</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center;">hoch (0,5)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center;">Res. 5,5</td> </tr> </tbody> </table>		1. Stufe	2. Stufe	Solex 32 PAITA				127,5	140		45	-		50	-		220	110		22	25		2,0	-		8°	17°		150			4			44			7,3 g			2,0 $\varnothing$ mm			Nr. 821	1,3 - 1,5 cm <sup>3</sup> /Hub		mitte			hoch (0,5)			Res. 5,5		
	1. Stufe	2. Stufe																																																						
Solex 32 PAITA																																																								
	127,5	140																																																						
	45	-																																																						
	50	-																																																						
	220	110																																																						
	22	25																																																						
	2,0	-																																																						
	8°	17°																																																						
	150																																																							
	4																																																							
	44																																																							
	7,3 g																																																							
	2,0 $\varnothing$ mm																																																							
	Nr. 821	1,3 - 1,5 cm <sup>3</sup> /Hub																																																						
	mitte																																																							
	hoch (0,5)																																																							
	Res. 5,5																																																							
<p><u>Kraftstoff-Förderpumpe</u></p> <p>Antrieb</p>	<p>PE 10209 e (Solex) durch Exzenter der Nockenwelle</p>																																																							

	<p>Ansaugerölschdämpfer mit Naßluftfilter</p>	<p>Knecht GD 783/12 (- oder Spezial-Ausf. Ölbadluftfilter)</p>
	<p>a) Batterie: Spannung u. Kapazität  b) Lichtmaschine  Regler an der Spritzwand  c) Anlasser  Übersetzung Anlasser/Schwungrad  Zündspule  d) Zündverteiler  Zünderstellung (statisch)  Abstand d. Unterbrecherkontakte  Zündfolge  Verstellwinkel des Zündverteilers  - bei Motor-Drehzahl 800 U/min  1000 U/min  2000 U/min  2500 - 3200 U/min  e) Zündkerzen (wahlweise)</p>	<p>6 Volt 84 Ah  Bosch LJ/GEG 180/6 2300 R 22 m R  RS/TBA 180/6/1  Bosch EGD 0,6/6 A R 2  9 : 117 = ( 1 : 13)  Bosch TK 6 A 3  VJR 4 BR 15  im OT  0,4 mm  1 - 3 - 4 - 2  <u>an Schwungrad gemessen!</u>  10° - 16°  14° - 19°  27° - 32°  32° - 37°  Bosch W 225 T, Bosch 175 T 1 (kittlose Ausf.)  Beru 225/14, Champion L-85</p>

### Gruppe 31 Kupplung

	<p>Fabrikat  Typ  a) Druckplatte  b) Kupplungsscheibe (m. Torsionsd.)  c) Einstellmaß von Ausrückhebel bis z. Auflagefläche d. Kuppl. Scheibe  d) Ausrückweg  e) Abnutzung zulässig bis:  f) Kupplungsscheiben-Breite  Belag verbraucht bei  g) Spiel zw. Ausrücklager und Ausrückhebel  h) Tiefenmaß von Auflagefläche der Kupplungsanschraubplatte zur Auflagefläche der Kupplungsscheibe im Schwungrad  i) Geberzylinder  k) Nehmerzylinder</p>	<p>Fichtel u. Sachs  K 12 K/SSZ Einscheiben - trocken  K 12 K  K 12 SSZ  49 mm  8 mm  11 mm  9,1 + 0,3 mm gespannt 9,8 + 0,3 mm ungesp.  6,6 mm gespannt 7,3 mm ungesp.  2 mm (entspr. Fußhebelweg von ca. 20 mm)  29 mm  19,05 ∅ mm 30 mm Hub  25,4 ∅ mm 23 mm Hub</p>
--	--	---

### Gruppe 32 Getriebe

	<p>Wechselgetriebe  1. Gang  2. Gang  3. Gang  4. Gang  Rückwärts-Gang  Tachometerantrieb  Tachometer (Anzeigebereich)  Wegdrehzahl</p>	<p>(4 V. 1 R.) (1 - 4 Gg. synchronisiert)  Übersetzung   zusammengeschaltet sind Zahnrad   Zähnezahl  1 : 3,86   <math>\frac{1}{6} \frac{5}{11}</math>   <math>\frac{21}{32} \frac{38}{15}</math>  1 : 2,15   <math>\frac{1}{6} \frac{3}{8}</math>   <math>\frac{21}{32} \frac{32}{22}</math>  1 : 1,36   <math>\frac{1}{6} \frac{2}{7}</math>   <math>\frac{21}{32} \frac{25}{28}</math>  1 : 1   direkter Antrieb  1 : 4,06   <math>\frac{1}{6} \frac{4}{9} &lt; 10</math>   <math>\frac{21}{32} \frac{32}{12} &lt; 19</math>  Schraubenrad 5 Z, Ritzel 10 Z (= 1 : 2)  Isabella TS, TS de Luxe   Coupé  0 - 160 km/h   0 - 180 km/h  1,02   1,04</p>
---	---	---