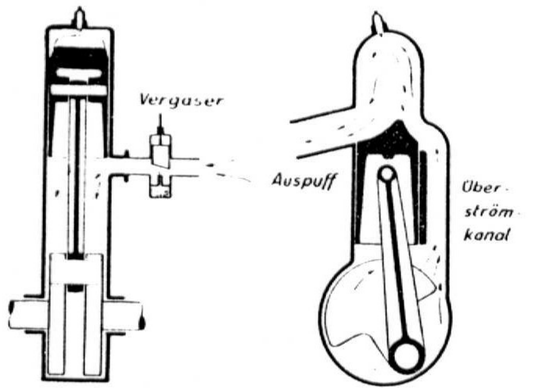
Arbeitsweise des Zweitakt-Motors

Arbeitsweise: Der aufwärtsgehende Kolben erzeugt Unterdruck im Kurbelgehäuse. Durch den Unterdruck wird aus dem Vergaser ein Gemisch von Luft und Kraftstoff angesaugt, sobald der Einlaßschlitz vom Kolben freigegeben wird

Der abwärtsgehende Kolben schließt den Einlaßschlitz ab und verdichtet das Kraftstoffluftgemisch im Kurbelgehäuse.

Wenn der Kolben das Überströmfenster freigegeben hat, strömt das im Kurbelgehäuse vorverdichtete Gemisch in den Zylinder. Die Ablenknase auf dem Kolben verhindert das Ausströmen des Gemischs durch den gleichzeitig offenen Auspuffkanal.

Der wieder aufwärtsgehende Kolben schließt Überströmfenster und Auspuffkanal ab. Er verdichtet (komprimiert) das Gemisch im Zylinder. Gleichzeitig entsteht im Kurbelgehäuse wieder Unterdruck und es wird wieder Kraftstoffluftgemisch angesaugt, sobald der Einlaßschlitz vom Kolben freigegeben ist.



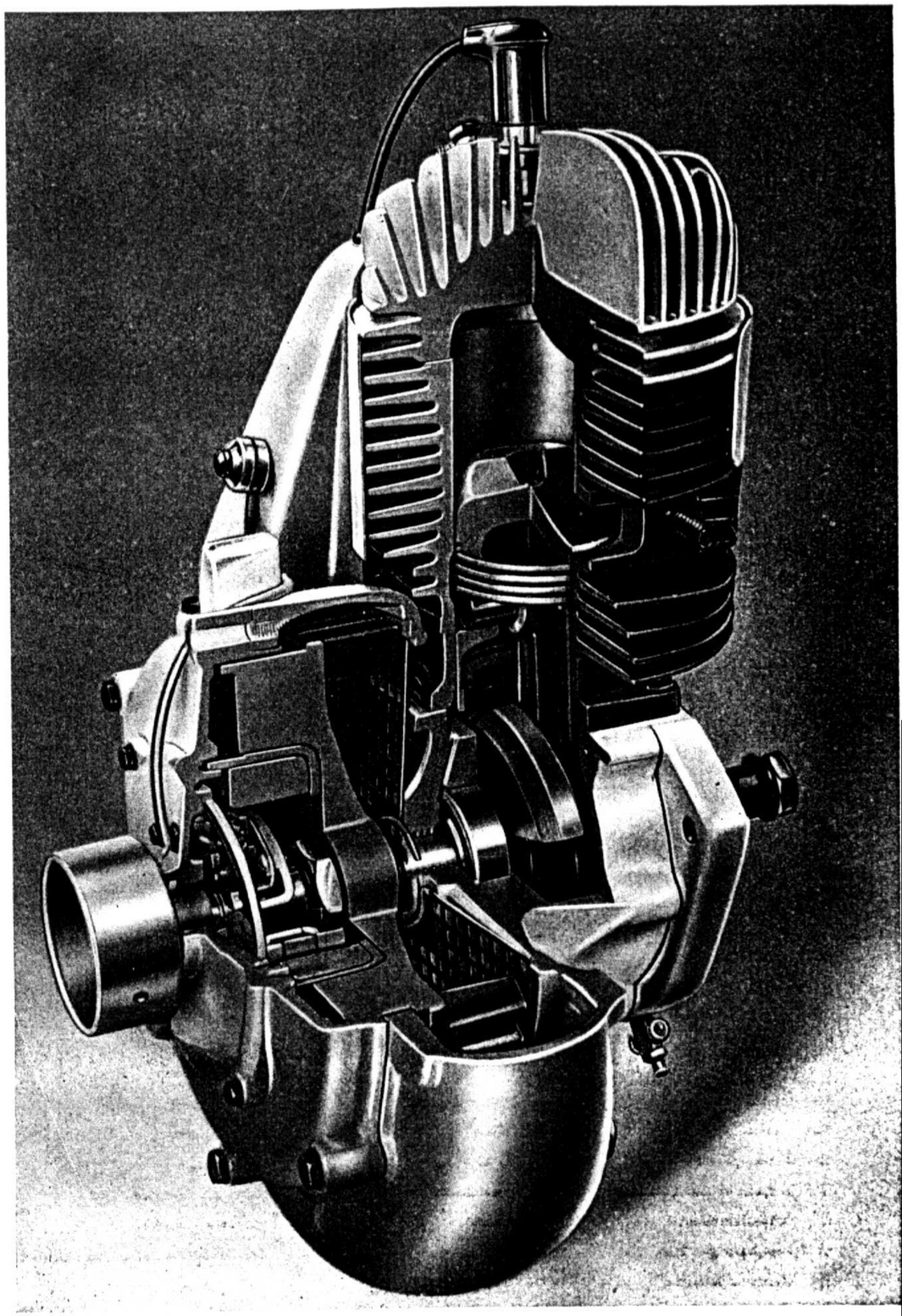
4-4,5 mm vor der obersten Stellung (Totpunkt) des Kolbens funkt die Zündkerze und entzündet damit das Gemisch.

Die volle Explosionskraft entsteht aber erst, wenn der Kolben über den Totpunkt hinweg ist.

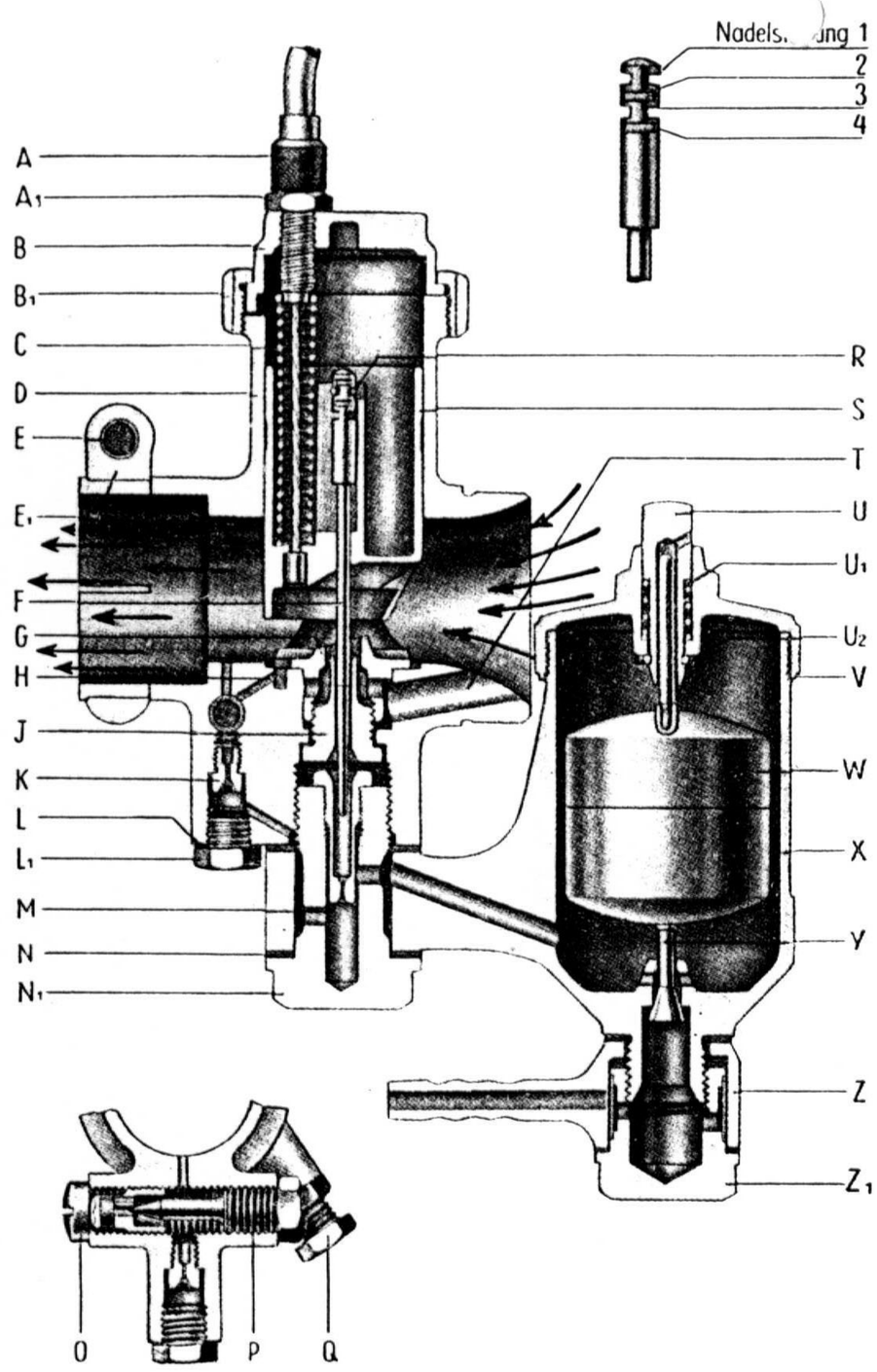
Der Kolben wird von der Explosion nach unten gedrückt und treibt über die Pleuelstange die Kurbelwelle an.

Gleichzeitig verdichtet der Kolben das neue Kraftstoffluftgemisch im Kurbelgehäuse. Kurz vor seiner untersten Stellung gibt der Kolben den Auspuffkanal und gleich danach das Überströmfenster frei.

Die verbrannten Gase entweichen durch den Auspuffkanal und durch das Überströmfenster strömt das neue, vorverdichtete Gemisch vom Kurbelgehäuse in den Zylinder. Das Arbeitsspiel beginnt von neuem.



Jlo-Motor E 400 A



A	Stellschraube	J	Nadeldüse	S	Gasschieber
A1	Mutter	K	Düse	T	Zerstäuberluftbohrung
B	Deckelplatte	L	Dichtring	U	Tupfer
B1	Deckelverschraubung	L1	Schraube	U1	Tupferfeder
C	Schieberfeder	M	Düse	U2	Klemmfeder
D	Vergasergehäuse	N	Dichtring	V	Schwimmergehäusedeckel
E	Klemmschraube	N1	Düsenstock	W	Schwimmer
E1	Klemmring	O	Leerlaufluftdüse	X	Schwimmergehäuse
F	Düsennadel	P	Luftregulierschraube	Y	Schwimmernadel
G	Mischkammereinsatz	Q	Schraube	Z	Schwenkanschluß
H	Übergangsbohrung	R	Klemmbügel	Z1	Siebschraube

MOTOR-BESCHREIBUNG

Daten: Einzylinder Zweitakt-Motor Jlo E 400 A.
Luftkühlung durch Radial-Gebläse auf der Schwungscheibe. Kurbelwelle läuft auf zwei Kugellagern. Schmierung erfolgt durch Ölbeimischung zum Kraftstoff im Verhältnis 1:25 (1 Liter Öl auf 25 Liter Benzin oder 0,2 Liter auf 5 Liter Benzin). Während der Einlaufzeit zur Schonung des Motors Mischungsverhältnis 1:20. Mischungstabelle auf Seite 14.

Zylinderbohrung	80 mm
Zylinderhub	80 mm
Hubraum	402 ccm
Dauerleistung bei Höchstdrehzahl 3000 U/Min.	9,5 PS
Drehrichtung gesehen auf die Anwerfrolle:	Rechts (im Uhrzeigersinn)
Gewicht	43 kg

Zünder: Schwungradzünder Bosch MZ/US/1/138/2
Stellung des Kolbens beim Zündpunkt: 4—4,5 mm vor oberem Totpunkt.

Zündkerze	Beru K 175 B1/18u oder Bosch M 175 T1
Elektrodenabstand der Zündkerze	0,4 mm
Unterbrecherabstand	0,4 mm

Luftfilter: Ölbad-Filter Mann LOM 120/1,6

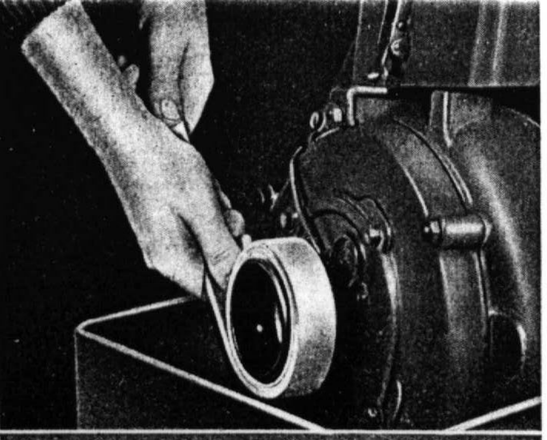
Ölfüllung: Motorenöl, ca.	375 ccm

Vergaser: Einschiebervergaser Bing AJ1/26
Hauptbrennstoffdüse: 110 für Einfahrbetrieb, 100 für Normalbetrieb m. Benzin

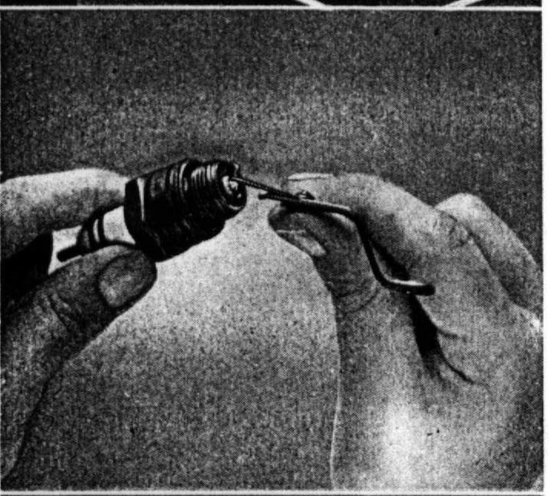
Mischkammereinsatz	Nr. 5
Düsennadel-Stellung	3. Kerbe v. ob.
Nadeldüse	2,73
Leerlaufdüse	0,55
Leerlaufluftschraube	1 Umdr. offen

Kraftstofftank: Zweikammertank

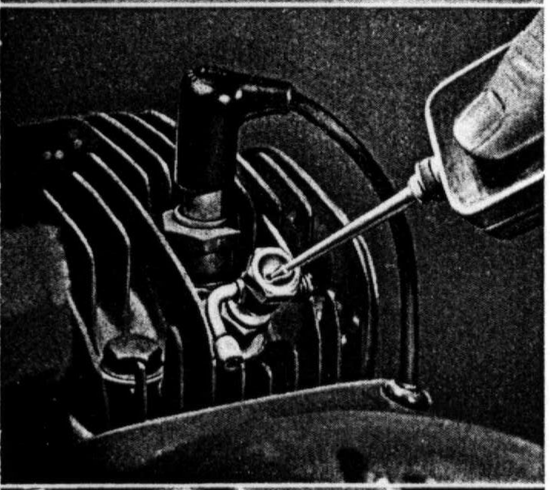
Großer Behälter	15 Liter Inh.
Kleiner Behälter	3,5 Liter Inh.



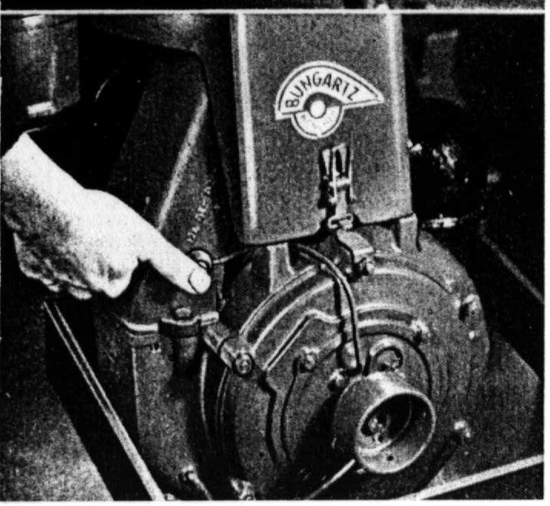
Anwerfen des Motors



Prüfen des Elektrodenabstandes (0,4 mm)



Benzineinspritzen bei kaltem Motor



Abstellen des Motors (Kurzschlußknopf)

MOTOR-BEHANDLUNG

Wichtigste allgemeine Regel: Niemals Motor im Leerlauf rasen lassen!

Einlaufen: Motor in den ersten 20 Betriebsstunden schonen. Bevor der Motor seine volle Leistung abgeben kann, müssen Kolben, Zylinderlaufbahn, die Lager und das Getriebe erst langsam einlaufen. Während der Einlaufzeit zur Schonung des Motors Öl-Benzin-Gemisch im Verhältnis 1:20 und Düse Nr. 110 verwenden. Mischungstabelle auf Seite 14.

Sorgfältige und schonende Einlaufzeit erhöht die Leistung und Lebensdauer des Motors. Daher während dieser Zeit nie mit Vollgas fahren. Gashebel also nie ganz aufmachen!

Anwerfen: Getriebe muß in Leerlaufstellung sein. Gashebel ungefähr 1/3 öffnen. Kraftstoffhahn öffnen. Luftloch im Tankverschluß muß stets offen sein.
Kalter Motor: Tupfer am Vergaser drücken, bis Kraftstoff überläuft.
Warmer Motor: Tupfer **nicht** drücken!

Lederanwerfriemen rechts herum (im Uhrzeigersinn) fest auf die Anwerfscheibe wickeln und rasch und kräftig abziehen.

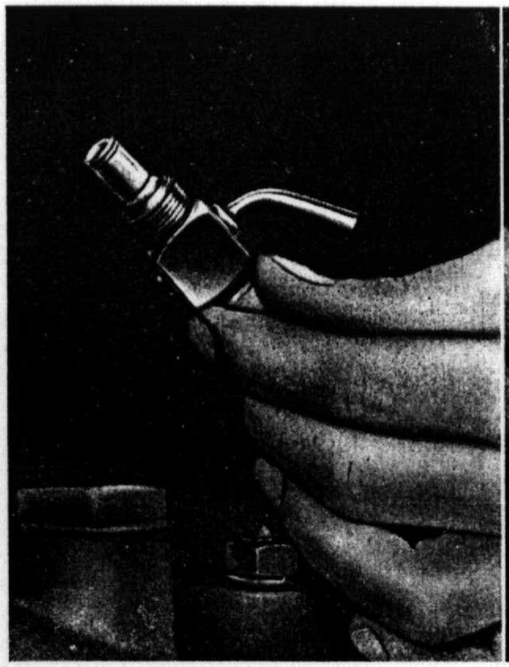
Wenn der Motor nach öfterem Durchdrehen nicht angesprungen ist, keinen weiteren Versuch machen. Der Motor ist dann „ersoffen". Ablaßhahn unten am Motorgehäuse öffnen, damit der angesaugte Kraftstoff abfließen kann. Benzineinspritzhahn am Zylinderkopf öffnen. Zündkerze herausschrauben, abtrocknen und wenn nötig saubermachen. Auf 0,4 mm Elektrodenabstand achten! Motor bei vollgeöffnetem Vergaser einige Male durchdrehen. Dann ist wieder Start möglich. Eventuell andere Kerze nehmen.

Bei kalter Witterung Lufteintritt am Filter mit Tuch abdecken. Wenn Motor sehr kalt, Kerze anwärmen und Benzin in den Zylinder einspritzen.

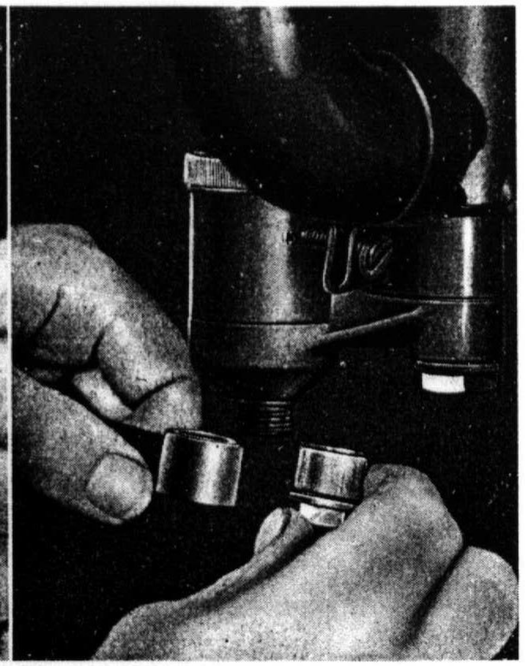
Nach dem Anspringen Motor bei kleiner Drehzahl ungefähr eine Minute lang warmlaufen lassen.

Abstellen: Gas wegnehmen, Motor auskuppeln und Getriebe auf Leerlauf stellen. Motor durch Schließen des Gashebels stillsetzen, wenn nötig Kurzschlußknopf vorne am Motor drücken.

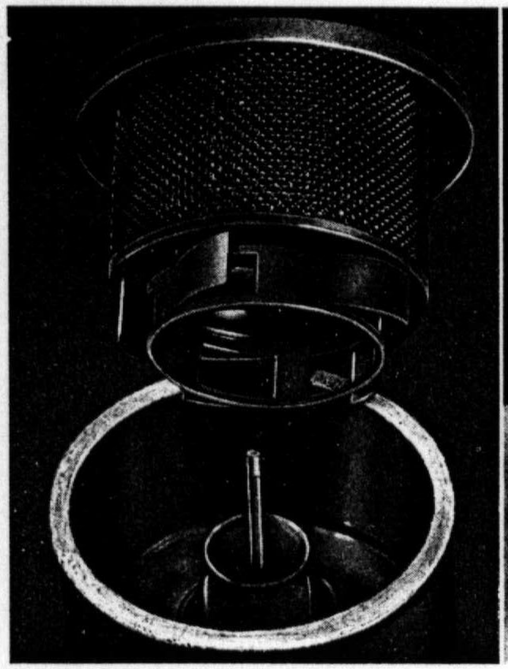
Bei längerem Stehen scheidet sich in der Schwimmerkammer des Vergasers Öl aus dem Ölbenzin- Gemisch ab und das Anwerfen des Motors ist dann nicht möglich. Daher kurze Zeit vor dem Stillsetzen stets Kraftstoffhahn abstellen. Damit werden Kraftstoffleitung und Vergaser automatisch entleert, es geht kein Kraftstoff verloren, und das Wiederanspringen wird erleichtert.



Sieb am Kraftstoffhahn



Sieb am Vergaser



Ölbad-Luftfilter geöffnet

Auswechseln der Hauptbrennstoffdüse

MOTOR-PFLEGE

Allgemein: In den ersten Tagen nach der Inbetriebnahme sämtliche Schrauben nachsehen und nachziehen, besonders die Befestigungsschrauben des Zylinderkopfs. Kühlrippen sauber halten. damit die Kühlwirkung nicht schlechter wird.

Schmierung: Besondere Schmierung ist nicht erforderlich. Die Lagerstellen und die Zylinderlaufbahn werden selbsttätig durch das Öl-Kraftstoffgemisch geschmiert. Das Verhältnis von Öl und Benzin ist genau einzuhalten. Während der Einlaufzeit 1 : 20, später 1 : 25. Genau so schädlich wie zu wenig Öl ist auch zuviel Öl, weil dann der Kolbenboden, der Zylinderkopf und die Schlitze schnell verrußen. Mischungstabelle auf Seite 14.
Grundsätzlich nur Marken-Motorenöl nehmen, z. B. Essolub 50, Mobilöl BB, Shell-Autoöl 4 X.
Vor dem Einfüllen in den Tank Öl und Benzin in einem sauberen Gefäß kräftig mischen. Mischungstabelle auf Seite 14.

Zündkerzen: Elektrodenabstand der Kerze ungefähr alle 100 Betriebsstunden kontrollieren. Auf 0,4 mm einstellen, dazu Elektroden-Lehre benützen. Wenn Elektroden stark abgebrannt sind, spätestens aber nach 600—800 Betriebsstunden, neue Kerze einsetzen (Beru K 175 B1/18u oder Bosch M 175 T1).
Starkes Verrußen der Kerze zeigt, daß die Kerze zu **kalt** bleibt. Kerze mit nächst niederem Wärmewert nehmen (Beru K 145 B1/18u oder Bosch M 145 T1).
Glühzündungen (Motor läuft weiter, auch wenn der Kurzschlußknopf gedrückt wird) zeigen, daß die Kerze zu **heiß** wird. Sie ist dann am Isolatorfuß und Gehäuse hellfarbig bis mattweiß. Kerze mit nächst höherem Wärmewert nehmen (Beru K 225 B1/18u oder Bosch M 225 T1)

Luftfilter: Täglich kontrollieren und wenn erforderlich Öl (Motorenöl verwenden) nachfüllen. Ölmarke beachten. Ölfüllung ca. 375 ccm
Ölwechsel, sobald das Öl dickflüssig oder schlammig ist.
Filter öfters mit Benzin reinigen und auswaschen.

Kraftstoffbehälter: Kraftstoff immer durch feines Sieb einfüllen, um Schmutz und Wasser zurückzuhalten. Sonst besteht die Gefahr, daß die Düse im Vergaser verstopft. Ebenso kann die Schwimmernadel nicht mehr abdichten, wenn sich Schmutz in ihrem Sitz festklemmt.
Der Tankdeckel hat eine Bohrung, damit Luft in den Tank nachströmen kann. Diese Öffnung muß immer freigehalten werden, weil sonst dem Vergaser kein Kraftstoff zufließt.
Vor dem Hahn und im Vergaser sind Siebe eingebaut. Kontrollieren, wenn trotz geöffnetem Kraftstoffhahn und freiem Luftloch im Tankdeckel der Vergaser nicht mit Kraftstoff volläuft.

Vergaser: Während der Einlaufzeit des Motors (Ca. 20 Betriebsstunden) ist eine etwas reichere Einstellung des Vergasers erforderlich. Aus diesem Grund ist die Düse Nr. 110 eingebaut. Nach Ablauf der Einlaufzeit (Ca. 20 Betriebsstunden) kann diese Düse gegen die Düse Nr. 100 ausgewechselt werden, um einen kleineren Kraftstoffverbrauch zu erreichen.
Vergaser ab und zu mit Benzin reinigen und auswaschen. Dabei kontrollieren, ob Schwimmernadel, Nadeldüse oder Gasschieber ausgeschlagen sind. Wenn notwendig erneuern.

Schalldämpfer: Wenn Motorleistung nachläßt, nachprüfen, ob Schalldämpfer und Auspuffkanäle im Zylinder durch Ruß und Ölkohle teilweise zugesetzt sind. Schalldämpfer abschrauben, auseinandernehmen und reinigen.

Luftkühlung: Das Schutzsieb am Lüftergehäuse ist immer freizuhalten, damit genügend Kühlluft angesaugt werden kann. Täglich kontrollieren. Kühlrippen des Motors sauber halten, damit einwandfreie Kühlung gewährleistet ist.

MISCHUNGSTABELLE

Zum Einlaufen 1:20				Zum Normalbetrieb 1:25			
1	Liter Öl	auf	20 Liter Benzin	1	Liter Öl	auf	25 Liter Benzin
0,5	Liter Öl	auf	10 Liter Benzin	0,8	Liter Öl	auf	20 Liter Benzin
0,25	Liter Öl	auf	5 Liter Benzin	0,4	Liter Öl	auf	10 Liter Benzin
50	ccm Öl	auf	1 Liter Benzin	0,2	Liter Öl	auf	5 Liter Benzin
				40	ccm Öl	auf	1 Liter Benzin

Grundsätzlich nur Marken-Motorenöl nehmen z. B. Essolub 50, Mobilöl BB, Shell-Autoöl 4 X.

Verwendung von Traktorentreibstoff

Die Motorenfirma lehnt alle Garantiefälle ab, die durch Verwendung des heute in Deutschland erhältlichen Traktorentreibstoffes (Oktanzahl 10—35, Siedeende ca. 300° C.) verursacht wurden. Aus diesem Grund empfehlen wir, solange nur mit Benzin zu fahren, bis wieder der frühere hochwertige Traktorentreibstoff (Oktanzahl ca. 55, Siedeende ca. 280° C.) geliefert wird.

Dann kann der kleine Tank mit Öl-Benzin-Gemisch 1:25 und der große Tank mit Öl-Traktorentreibstoffgemisch im Verhältnis 1:20 gefüllt werden. In den Vergaser wird in diesem Fall die Düse Nr. 115 eingebaut.

Der Motor wird mit Benzin angefahren, angelassen und gut warmgefahren. Erst dann wird auf Traktorentreibstoff umgeschaltet.

Vor dem Abstellen wird auf Benzin umgeschaltet, damit der Vergaser sich mit Benzin füllt. Dies ist notwendig, um später den Motor wieder anwerfen zu können.

Wenn trotz der Garantieablehnung Traktorentreibstoff verwendet werden soll, raten wir zu einer Mischung von 50% Benzin und 50% Traktorentreibstoff.

Selbstverständlich muß auch dabei Öl im Verhältnis 1:20 hinzugefügt werden.

BEHEBUNG VON MOTOR-STÖRUNGEN

STARTSCHWIERIGKEITEN

Um Störungen schnell zu finden, grundsätzlich nur nach folgendem Plan suchen:

Kraftstoff fließt nicht:

1. Kein Kraftstoff im Kraftstoffbehälter.
2. Kraftstoffhahn nicht geöffnet.
3. Luftloch im Tankverschluß verstopft: durchblasen.
4. Kraftstoffleitung verstopft: abnehmen, Leitung durchblasen.
5. Sieb im Tank am Kraftstoffhahn verstopft: abnehmen, durchblasen.
6. Sieb im Vergaser an Schwimmerkammer verstopft: abnehmen, reinigen.
7. Nadelventil im Vergaser verstopft: ausspülen.
8. Düse verstopft: ausschrauben, durchblasen.

Kraftstoff fließt; Motor springt nicht an:

Die Kerze gibt beim Herausschrauben und Anlegen an Masse keinen Funken:

1. Kerze verschmutzt, verölt oder verrußt: mit Benzin und Kerzenbürste reinigen.
2. Kerze defekt: neue Kerze probieren.
3. Kabelanschluß lose: festziehen, Kabel blankmachen.

Am Kabel zeigt sich auch kein Funken, wenn man das Kabel ohne Kerze 2—3 mm vom Zylinder entfernt hält:

1. Unterbrecher verölt oder verschmutzt: mit Benzin reinigen.
2. Unterbrecherhebel klemmt oder ist verbogen: geradebiegen.
3. Unterbrecherkontakte verbrannt: reinigen, neuen Kondensator einbauen, evtl. neue Kontakte.
4. Kabel gebrochen: neues Kabel.
5. Kabelisolation defekt und Schluß mit Masse: isolieren.

Die Kerze gibt Funken:

1. Elektrodenabstand der Kerze zu groß. Muß 0,4 mm sein.
2. Schwimmergehäuse läuft über: Fremdkörper aus dem Brennstoff oder Tank auf dem Schwimmernadelsitz. Schwimmer undicht. Schwimmernadel aus der Klemmfeder des Schwimmers gesprungen.
3. Der Vergaser ist lose, hängt schief: Vergaser fest und gerade anziehen.
4. Der Motor bekommt Nebenluft am Vergaseranschluß, an der Zylinderkopfdichtung, am Kerzensitz: Etwas Öl über die fraglichen Stellen schmieren und den Motor durchdrehen. Zeigen sich Blasen, so ist Nebenluft vorhanden und die Stelle muß abgedichtet werden.
5. Die Kolbenringe sind festgebrannt: vom Vertreter nachsehen lassen.
6. Die Zündung ist verstellt: nach Vorschrift einstellen lassen.
7. Wasser im Brennstoff.

Motor springt in kaltem Zustand schlecht an:

1. Leerlauf zu mager eingestellt: seitliche Leerlaufschraube weiter nach rechts drehen, um Gemisch anzureichern.
2. Nebenluft vorhanden: siehe vorhergehenden Abschnitt, Punkt 4.

Motor springt in warmem Zustand schlecht an:

1. Zuviel getupft: Kraftstoffhahn schließen, 10—20mal bei vollgeöffnetem Vergaser, Benzineinspritzhahn und Ölablaßhahn durchdrehen, evtl. Kerze ausschrauben und reinigen. Dann ohne Tupfen andrehen.
2. Leerlauf zu fett eingestellt: seitliche Leerlaufstellschraube weiter nach links drehen, um Gemisch zu verarmen.
3. Der Kraftstoff steht zu hoch in der Düse, weil
   a) der Vergaser schief hängt: gerade hängen.
   b) die Schwimmernadel hängt: Schwimmernadel lösen.
   c) der Schwimmer undicht ist: Schwimmer in heißes Wasser legen. Zeigen sich Luftblasen, so sind die vorhandenen Löcher durch Löten zu schließen. Dabei nur wenig Lot verwenden. Überflüssiges Lot abstreifen, sonst wird der Schwimmer zu schwer.
   d) Schwimmernadel ausgeschlagen: erneuern.

Motor springt an, bleibt nach kurzer Zeit stehen: Vergaser leer, weil Brennstoffhahn geschlossen.

Motor springt an, bleibt beim Gasgeben stehen:

1. Motor noch zu kalt.
2. Hauptdüse oder Brennstoffleitung verstopft.
3. Vergaser schlecht einreguliert.

Motor springt an, knallt aber im Vergaser beim Gasgeben (Patschen od. Niesen):

1. Maschine sehr kalt, Gemisch zu brennstoffarm.
2. Verstopfte, oder zu kleine Düsen.
3. Vergaser schlecht einreguliert (schlechte Übergänge).
4. Zuviel Spätzündung.
5. Undichte Saugleitungen.

Motor springt an, arbeitet aber unregelmäßig und stottert beim Gasgeben:

1. Gemisch zu fett (kleinere Düsen einsetzen, Nadelstellung im Gasschieber ändern, ausgeschlagene Nadeldüse).
2. Luftfilter verschmutzt.
3. Schwimmer läuft über.
4. Zündung setzt aus. Kerze verölt oder verrußt.

Motor läuft, knallt aber im Auspuff: Zündung setzt aus. Gemisch zu mager.

BETRIEBSSCHWIERIGKEITEN

Störungen sind fast immer auf das Zusammenwirken verschiedener Ursachen zurückzuführen. Am besten gehen Sie also alle Möglichkeiten durch oder wenden sich an unseren Vertreter, sobald Ihnen etwas an dem Motor auffällt.

Motor klopft oder klingelt:

1. Zündzeitpunkt überprüfen. Zuviel Frühzündung.
2. Glühzündungen durch glühende Kerzenteile: nur vorgeschriebene Kerze verwenden.
3. Zu mageres Gemisch: verstopfte Kraftstoffleitung, verstopfte Düse, zu kleine Düse, Nebenluft.
4. Kein klopffester Kraftstoff: nur Markenkraftstoff verwenden.
5. Schalldämpfer oder Auslaßkanäle verstopft: reinigen.
6. Glühzündungen durch glühende Ölkohle, starker Ölkohleansatz auf dem Kolbenboden. reinigen.
7. Verschleiß an Lagern: vom Vertreter prüfen lassen.

Motor wird heiß und zieht nicht:

1. Alle Ursachen unter: Motor klopft oder klingelt.
2. Zündzeitpunkt überprüfen. Zu wenig Frühzündung.
3. Ungeeignetes Öl: nach der Vorschrift richten.
4. Kupplung rutscht: nachstellen lassen.
5. Verschmutzte Kühlrippen: reinigen
6. Die Bremsen sind zu stramm eingestellt: kontrollieren.
7. Kolben undicht.
8. Luftfilter verschmutzt.

Motor stirbt ab: Alle Störungen, die wir beim schlechten Anspringen besprochen haben.

Zündstörungen zeigen sich meist durch **plötzliches** Aussetzen, Vergaserstörungen durch vorhergehenden **unregelmäßigen** Lauf an; Kraftstoffmangel durch Patschen aus dem Vergaser.

Gehen Sie genau so systematisch vor wie bei der Suche nach den Fehlern beim Anspringen.

Motor hat blockiert: Sofort Kupplung ziehen, Motor abkühlen lassen. Läßt sich der Motor gar nicht oder nur sehr schwer durchtreten: etwas Petroleum durch den Zischhahn in den Zylinder spritzen — evtl. Kraftstoff mit Öl — und vorsichtig den Kolben zu lösen versuchen. Langsam weiterfahren, Motor vom Vertreter untersuchen lassen.

1. Zu wenig Öl im Kraftstoff.
2. Schlecht eingefahren.
3. Dauerndes Vollgasfahren.
4. Überhitzung infolge zu knapper Vergasereinstellung (Nur vorgeschriebene Düse verwenden).
5. Verwendung ungeeigneter Kerze (nur vorgeschriebene Kerze verwenden).

Text zu Bildtafel 1

Motor

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
1	Jlo-Motor Type E 400 A linkslaufend auf den Abtriebsstummel gesehen m. Bosch-Zünder MZ/US/1/138/2 bestehend aus:		K8-9000 a	kein Bild
	Kurbelgehäuse mit Labyrinthdichtung:			
1	Kurbel- und Ventilatorgehäuse mit Kurbelgehäusedeckel vollständig, bestehend aus:		K8-9001a	
1	Kurbel- und Ventilatorgehäuse mit Labyrinthdichtung		K8-9002a	
1	Kurbelgehäusedeckel		K8-9003a	
1	Dichtung zum Kurbelgehäusedeckel		K8-9004	
2	Zylinderschraube M8x30 zum Kurbelgehäusedeckel	DIN 84		
4	Sechskantschraube M8x30 zum Kurbelgehäusedeckel	DIN 931		
4	Federscheibe B8 zur Sechskantschraube M8x30	DIN 137		
1	Dichtungsdeckel mit Labyrinthdichtung		K8-9005	
1	Dichtung zum Dichtungsdeckel		K8-9006	
3	Sechskantschraube M6x20 zum Dichtungsdeckel	DIN 931		
3	Federscheibe B6 zur Sechskantschraube M6x20	DIN 137		
1	Schutzsieb zum Ventilatorgehäuse		K8-9007	
1	Sprengring zum Schutzsieb		K8-9008	
1	Ventilatorgehäusedeckel (zugleich Magnetträger)		K8-9009	
5	Stiftschraube M8x35 zum Ventilatorgehäusedeckel	DIN 939		
1	Stiftschraube M8x45 zum Ventilatorgehäusedeckel	DIN 939		
6	Federscheibe B8 zur Stiftschraube M8x35	DIN 137		
6	Sechskantmutter M8 zur Stiftschraube M8x35	DIN 934		
4	Stiftschraube M10x25 zum Zylinderfuß	DIN 940		
4	Federscheibe B10 zur Stiftschraube M10x25	DIN 137		

Text zu Bildtafel 1 — Motor

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
4	Sechskantmutter M10 zur Stiftschraube M10x25	DIN 934		
1	Ölablaßhahn mit Gewinde M8x1,5		H3-23030	
1	Dichtring A8x12 zum Ölablaßhahn	DIN 7603	H3-23031	kein Bild

Text zu Bildtafel 2 — Motor

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Zylinder:			
1	Zylinder 80,0 mm Bohrung mit 6 Stiftschrauben		K8-9021a	Ausschliff: 1. 80,5 mm 2. 81,0 mm 3. 81,5 mm 4. 82,0 mm
1	Zylinderfußdichtung		K8-9022a	
1	Zylinderkopf		K8-9023	
1	Zylinderkopfdichtung		K8-9024	
4	Sechskantschraube M10x60 zum Zylinderkopf	DIN 931		
4	Federscheibe B10 zur Sechskantschraube M10x60	DIN 137		
1	Vergaserstutzen		K8-9025	
1	Dichtung zum Vergaserstutzen		K8-9026	
2	Stiftschraube M8x40 zum Vergaserstutzen	DIN 939		
2	Stiftschraube M8x55 zum Vergaserstutzen	DIN 939		
4	Federscheibe B8 zur Stiftschraube M8x40 und M8x55	DIN 137		
4	Sechskantmutter M8 zur Stiftschraube M8x40 und M8x55	DIN 934		
1	Auspuffdichtung		K8-9028a	
2	Stiftschraube M10x22 zum Auspuff	DIN 939		
2	Federscheibe B10 zur Stiftschraube M10x22	DIN 137		
2	Sechskantmutter M10 zur Stiftschraube M10x22	DIN 934		
1	Einspritzhahn mit Gewinde M10x1		K8-9029	
1	Dichtring B10x14 zum Einspritzhahn	DIN 7603	L4-4120	
1	Zwischenstück zum Einspritzhahn		K8-9030	
1	Dichtring B10x14 zum Zwischenstück	DIN 7603	L4-4120	

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Kolben, lange Ausführung:			
1	Kolben vollständig 80,0 mm ∅		K8-9041a bis 9043	
1	Kolben vollständig 80,5 mm ∅		K8-9041a Ü1 bis 9043	
1	Kolben vollständig 81,0 mm ∅		K8-9041a Ü2 bis 9043	
1	Kolben vollständig 81,5 mm ∅		K8-8041a Ü3 bis 9043	
1	Kolben vollständig 82,0 mm ∅		K8-9041a Ü4 bis 9043	
	bestehend aus:			
1	Kolben nackt 80,0 mm ∅		K8-9041a	
1	Kolben nackt 80,5 mm ∅		K8-9041a Ü1	für ausgeschliffene Zylinder
1	Kolben nackt 81,0 mm ∅		K8-9041a Ü2	
1	Kolben nackt 81,5 mm ∅		K8-9041a Ü3	
1	Kolben nackt 82,0 mm ∅		K8-9041a Ü4	
4	Kolbenring 80,0x2,5 WN		K8-9042a [1]	
4	Kolbenring 80,5x2,5 WN		K8-9042a Ü1 [1]	für Kolben mit Übergröße
4	Kolbenring 81,0x2,5 WN		K8-9042a Ü2 [1]	
4	Kolbenring 81,5x2,5 WN		K8-9042a Ü3 [1]	
4	Kolbenring 82,0x2,5 WN		K8-9042a Ü4 [1]	
1	Kolbenbolzen		K8-9043	
2	Sg-Ring 18x1 zum Kolbenbolzen	DIN 472		
4	Zylinderkerbstift 2,5x10 zur Kolbenringsicherung	DIN 1473		
	Kurbelwelle mit Pleuel:			
1	Kurbelwelle vollständig mit Pleuel und Pleuelbuchse		K8-9051a	
2	Rillenlager 6306	DIN 625		30x72x19
1	Sg-Ring 30x1,5 zum Rillenlager 6306	DIN 471		
2	Scheibenkeil 6x14 zum Lüfterrad und zum Abtriebsstummel		K8-9052	nicht genormt
1	Sechskantmutter M22x1,5 zum Abtriebsstummel	DIN 936		
1	Federring B22 zur Sechskantschraube M22x1,5	DIN 127		
1	Sechskantmutter M27x1,5 zum Lüfterrad	DIN 936		
1	Federscheibe B27	DIN 137		
2	Buchse zur Pleuelstange 12 mm breit		K8-9055 [2]	kein Bild
	oder:			
1	Buchse zur Pleuelstange 26 mm breit		K8-9055a	

[1] Ein Teil der Kolben ist mit Kolbenringen DIN 73105, Bestell-Nr. K8-9042 ausgerüstet. Bei Ersatzbedarf sollen die Kolbenringe K8-9042a verwendet werden. Die in der Mitte der Nut liegende Kolbenringsicherung muß dann an die Seite der Nut gesetzt werden.

[2] Im Ersatzteildienst wird nur die Buchse K8-9055a geliefert.

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Zündungsanlage: mit Bosch-Zünder MZ/US/1/138/2			
1	Schwungradmagnetzünder linkslaufend vollständig, bestehend aus: Lüfterrad vollständig, Nockenbuchse, Magnetträger mit Ankerplatte vollständig		K8-9200	
1	Lüfterrad linkslaufend vollständig, bestehend aus: Schwungscheibe mit Zwischenring, Ringmagnet und Schaufelkranz		K8-9210	
1	Schwungscheibe allein		K8-9211 *)	
1	Zwischenring allein		K8-9212 *)	
1	Ringmagnet allein		K8-9213 *)	
4	Senkschraube M6x35 zum Verschrauben von Zwischenring und Ringmagnet	DIN 63		
4	Zahnscheibe FZO M6 zur Senkschraube M6x35			
1	Schaufelkranz allein		K8-9214 *)	
6	Zylinderschraube M6x20 zum Verschrauben von Zwischenring und Schaufelkranz	DIN 84		
6	Zahnscheibe FZJ M6 zur Zylinderschraube M6x20			
1	Nockenbuchse auf der Kurbelwelle		K8-9215	
1	Sprengring zur Nockenbuchse		K8-9216	
1	Scheibenkeil 3x6,5 zur Nockenbuchse		K8-9217	
1	Magnetträger vollständig, best. aus:		K8-9230	
1	Magnetträger allein		K8-9231	
1	Lagerbuchse im Magnetträger		K8-9235	
1	Verschlußdeckel		K8-9232	
1	Sprengring zum Verschlußdeckel		K8-9233	
1	Filzdichtung		K8-9234	
1	Gummitülle zum Zündkabel		K8-9236	
1	Gummitülle zum Kurzschlußkabel		K8-9237	
4	Sechskantschraube M6x15 zum Befestigen des Magnetträgers	DIN 931		
4	Federscheibe B6 zur Senkschraube M6x15	DIN 137		

*) Diese Teile müssen zusammen ausgewuchtet werden.

Text zu Bildtafel 3 — Zündungsanlage

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
1	Schelle zur Befestigung des Zündkabels		K8-9238	
3	Sechskantschraube M5x20 zur Befestigung der Ankerplatte	DIN 931		
3	Federscheibe B5 zur Sechskantschraube M5x20	DIN 137		
3	Scheibe mit 12 mm Aussen ∅ zur Sechskantschraube M5x20		K8-9239	
3	Scheibe mit 19 mm Aussen ∅ zur Sechskantschraube M5x20		K8-9240	
1	Ankerplatte vollst., best. aus:		K8-9241	kein Bild
1	Ankerplatte allein, nur mit Schmierfilz		K8-9242	
1	Zündanker mit Wicklung (Zündspule)		K8-9243	
2	Zylinderkopfschraube M5x28 zum Befestigen der Zündspule	DIN 84		
2	Federring B5 zur Zylinderkopfschraube M5x28	DIN 127		
1	Schmierdocht mit Befestigungswinkel		K8-9244	
2	Halbrundniet 2x6 zum Befestigen des Schmierdochtes	DIN 660		
1	Kondensator		K8-9245	
1	Kontaktträger mit Wolframkontakt		K8-9246	
1	Zylinderkopfschraube M4x10 zum Befestigen des Kontaktträgers	DIN 84		
1	Exzenterbolzen zum Kontaktträger		K8-9247	
1	Unterbrecherhebel mit Wolframkontakt		K8-9248	
1	Lagerbolzen zum Unterbrecherhebel		K8-9249	
1	Anschlußwinkel mit Feder (Kurzschlußklemme)		K8-9250	
2	Isolierscheibe groß	Zum Anschlußwinkel K8-9250	K8-9251	
2	Isolierscheibe klein		K8-9252	
1	Scheibe 4,3	DIN 433		
1	Sicherungsscheibe		K8-9253	
1	Sechskantmutter M4	DIN 939		
1	Verbindungskabel zum Kondensator		K8-9254	

Text zu Bildtafel 4 — Motorzubehör

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Kurzschlußknopf:			
1	Kurzschlußdruckknopf zur Zündungsanlage		A1 007	
1	Kabel zum Kurzschlußdruckknopf		A1 008	
1	Isolierschlauch zum Kabel		A1 009	
	Zündkerze und Zubehör:			
1	Zündkabel vollständig, bestehend aus:		K8-9116	
1	Zündkabel 7 mm ∅, 750 mm lang			Meterware
1	Zündleitungsstecker C für Zündkerze (Regenschutzkappe)	DIN 72566	H3-23120	
1	Vofa-Schelle zur Zündkabelbefestigung		K8-9117	
1	Schutzschlauch 50 mm lang zum Zündkabel		K8-9118	
1	Gummitülle zur Zündkabeldurchführung		K8-9236	
1	Zündkerze 18	DIN 72501		Wärmewert 175
1	Dichtring B18x24 zur Zündkerze	DIN 7603		
	Lüfteranlage und Riemenstarter:			
1	Luftführungskappe vollständig, bestehend aus:		K8-9120	
1	Luftführungsschacht		K8-9121	
1	Luftführungsblech vorne		K8-9122	
1	Luftführungsblech hinten		K8-9123	
8	Halbrundniet 4x12 zum Luftführungsblech	DIN 660		
2	Sechskantschraube M8x30 zum Luftführungsschacht	DIN 931		
2	Federscheibe B8 zur Sechskantschraube M8x30	DIN 137		
1	Gummitülle zur Zündkabeldurchführung		K8-9236	
1	Anwerfrolle		K8-9124a	
1	Kurbelwellenmutter zur Anwerfrolle		K8-9126	
1	Federscheibe B18 zur Anwerfrolle	DIN 137		

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Vergaser:			
1	Bing-Vergaser AJ1/26 mit eingepreßter Leerlaufdüse, mit Schlauchschwenkanschluß unten, vollständig, bestehend aus:		K8-9130	
1	Vergasergehäuse mit eingepreßter Leerlaufdüse, vollständig, bestehend aus:		K8-9131	
1	Vergasergehäuse leer, aber mit eingepreßter Leerlaufdüse		K8-9132	
1	Klemmring L. W. 36,2 mm		K8-9133	
1	Klemmringschraube		H3-23072	
1	Hauptkraftstoffdüse Nr.100 (Lieferbar von Nr. 95 bis 120)		L4-4804	Zum Einlauf ist Düse Nr.110 eingebaut
1	Düsenstock		L4-4805	
2	Dichtung zum Düsenstock		L4-4806	
1	Gasschieber, kurze Ausführung		K8-9134 *)	
1	Schieberfeder		K8-9135	
1	Düsennadel		K8-9136	
1	Klemmbügel		L4-4810	
1	Deckelplatte		K8-9137	
1	Verschlußschraube in der Deckelplatte		L4-4821	
1	Deckelverschraubung		K8-9138	
1	Bowdenzugstellschraube		H3-23083	
1	Mutter zur Bowdenzugstellschraube		H3-23084	
1	Nadeldüse		L4-4813	
1	Dichtung zur Nadeldüse		L4-4814	
1	Mischkammereinsatz		K8-9139	
1	Leerlaufluftdüse		L4-4816	
1	Luftregulierschraube		L4-4817	
1	Mutter zur Luftregulierschraube		L4-4818	
1	Gasschieberstellschraube		L4-4819	
1	Mutter zur Gasschieberstellschraube		L4-4820	

*) Bei Ersatzbedarf vom Gasschieber K8-9134 wird empfohlen, den verlängerten Gasschieber K8-9134a einzubauen, wobei auch die Deckelplatte K8-9137a und die Deckelverschraubung K8-9138a einzubauen sind.

Siehe Seite 10.

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	oder:			
1	Bing-Vergaser AJ1/26 mit auswechselbarer Leerlaufdüse, mit Schlauchschwenkanschluß unten, vollständig, bestehend aus:		K8-9130a	
1	Vergasergehäuse mit auswechselbarer Leerlaufdüse, vollständig, bestehend aus:		K8-9131a	
1	Vergasergehäuse leer, aber mit:		K8-9132a	
1	Auswechselbare Leerlaufdüse Nr. 50		H3-23207	
1	Verschlußschraube M7 zur Leerlaufdüse		L4-4822	
1	Dichtring 7x10x0,8 zur Verschlußschraube M7		L4-4823	
1	Klemmring L. W. 36,2mm		K8-9133	
1	Klemmringschraube		H3-23072	
1	Hauptkraftstoffdüse Nr. 100 (Lieferbar von Nr. 95 bis 120)		L4-4804	Zum Einlauf ist Düse Nr. 110 eingebaut.
1	Düsenstock		L4-4805	
2	Dichtung zum Düsenstock		L4-4806	
1	Gasschieber, lange Ausführung		K8-9134a	
1	Schieberfeder		K8-9135	
1	Düsennadel		K8-9136	
1	Klemmbügel		L4-4810	
1	Deckelplatte		K8-9137a	
1	Deckelverschraubung		K8-9138a	
1	Bowdenzugstellschraube		H3-23083	
1	Mutter zur Bowdenzugstellschraube		H3-23084	
1	Nadeldüse		L4-4813	
1	Dichtung zur Nadeldüse		L4-4814	
1	Mischkammereinsatz		K8-9139	
1	Leerlaufluftdüse		L4-4816	
1	Luftregulierschraube		L4-4817	
1	Mutter zur Luftregulierschraube		L4-4818	
1	Gasschieberstellschraube		L4-4819	
1	Mutter zur Gasschieberstellschraube		L4-4820	

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
1	Schwimmergehäuse zum Vergaser K8-9130 und K8-9130a mit Schlauchschwenkanschluß unten, vollständig, bestehend aus:		L4-4831	
1	Schwimmergehäuse leer 38 mm ∅, mit Gewinde M13x1,25		L4-4832	
1	Schwimmer		L4-4833	
1	Schwimmernadel		L4-4834	
1	Schwimmergehäusedeckel vollständig, bestehend aus:		L4-4835	
1	Schwimmergehäusedeckel leer		L4-4836	
1	Tupfer		L4-4837	
1	Tupferfeder		L4-4838	
1	Klemmfeder		L4-4839	
1	Drehbarer Anschluß mit Schlauchnippel		L4-4840	
1	Befestigungsschraube M13x1,25 mit festem Sieb		L4-4841	
1	Dichtring 13x19x1,25 zum drehbaren Anschluß		L4-4842	
1	Dichtring 18x22x1 zur Befestigungsschraube M13x1,25		L4-4843	

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Motorkupplung:			
1	F&S Komet-Kupplung K10V Spezial Bungartz U1 bestehend aus:		A1 010	
	Kupplung mit Anpreßplatte		K8-8910a	
	Kupplungsscheibe		A1 020	
	Graphitschleifring mit Fassung		A1 026	
1	Kupplung mit Anpreßplatte vollständig, bestehend aus:		K8-8910a	
1	Abschlußplatte vollständig mit:		K8-8911	
3	Stützwinkel		—	
6	Niet zum Stützwinkel		—	
3	Schenkelfeder		K8-8921	
1	Anpreßplatte		K8-8917	
3	Hebel		K8-8920	
1	Ausrückring		K8-8923	
6	Hauptfeder		K8-8913a	
6	Federtülle		K8-8914	
3	Bügel zur Schenkelfeder		K8-8922	
3	Bolzen		K8-8915	
3	Kugelmutter		K8-8916	
3	Montagebügel		zu K8-8920	
6	Federhaltestück		K8-8912	
1	Kupplungsscheibe vollständig, bestehend aus:		A1 020	
1	Mitnehmerscheibe lose		A1 021	
2	Belagring		A1 022	
1	Nabe mit Keilwellenprofil 16x20x2,5 nach DIN 5464		A1 023	
12	Niet zum Belag		K8-8908	
8	Niet zur Nabe		K8-8906	
1	Graphitschleifring mit Blech-Fassung Größe OB vollständig, bestehend aus:		A1 026	
1	Graphitschleifring lose		A1 027	
1	Blech-Fassung		A1 028	
2	Formfeder		A1 029	

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Schwungscheibe:			
1	Schwungscheibe für Kupplung K10V		K8-8727	
1	Sg-Ring 47x1,75	DIN 472		
1	Pendellager 1303	DIN 630		17x47x14
1	Abdeckblech zum Pendellager 1303		K8-8929	
6	Sechskantschraube M8x18 zur Befestigung der Kupplung an der Schwungscheibe	DIN 933		
6	Federring A8 zur Sechskantschraube M8x18	DIN 127		

Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Luftfilteranlage:			
1	Mann-Wirbelöl-Luftfilter LOM 120/1,6 mit angeschweißter Lasche u. Krümmer, vollständig, bestehend aus:		K8-8741a	
1	Ansaugkrümmer mit Filterfuß		K8-8742	
1	Filtergehäuse		K8-8743	
1	Filzring		K8-8744	
1	Filterelement mit Filterdeckel, Filzring und Befestigungsflügelschraube, vollständig		K8-8745	
1	Halter für Wirbelölluftfilter		A1 131	
2	Sechskantschraube M6x18 zur Halterbefestigung	DIN 933		
2	Sechskantmutter M6 zur Sechskantschraube M6x18	DIN 934		
2	Federring A6 zur Sechskantschraube M6x18	DIN 127		
	Auspuffanlage:			
1	Auspuff senkrecht, vollständig, bestehend aus:		K8-9160	
1	Auspuffkrümmer mit Flanschanschluß		K8-9161	
1	Auspuffdeckel		K8-9162	
1	Auspuffdämpfereinsatz		K8-9163	
1	Auspuffmantelrohr		K8-9164	
2	Dichtungsring zum Auspuffmantelrohr		K8-9165	
2	Sechskantmutter M12x1,5	DIN 936		
2	Federring A12 zur Sechskantmutter M12x1,5	DIN 127		
	oder			
1	Auspuff waagrecht, vollständig, bestehend aus:		K8-9160a	
1	Auspuffkrümmer mit Flanschanschluß		K8-9161a *)	

Übrige Teile wie bei der senkrechten Auspuffanlage. *) kein Bild

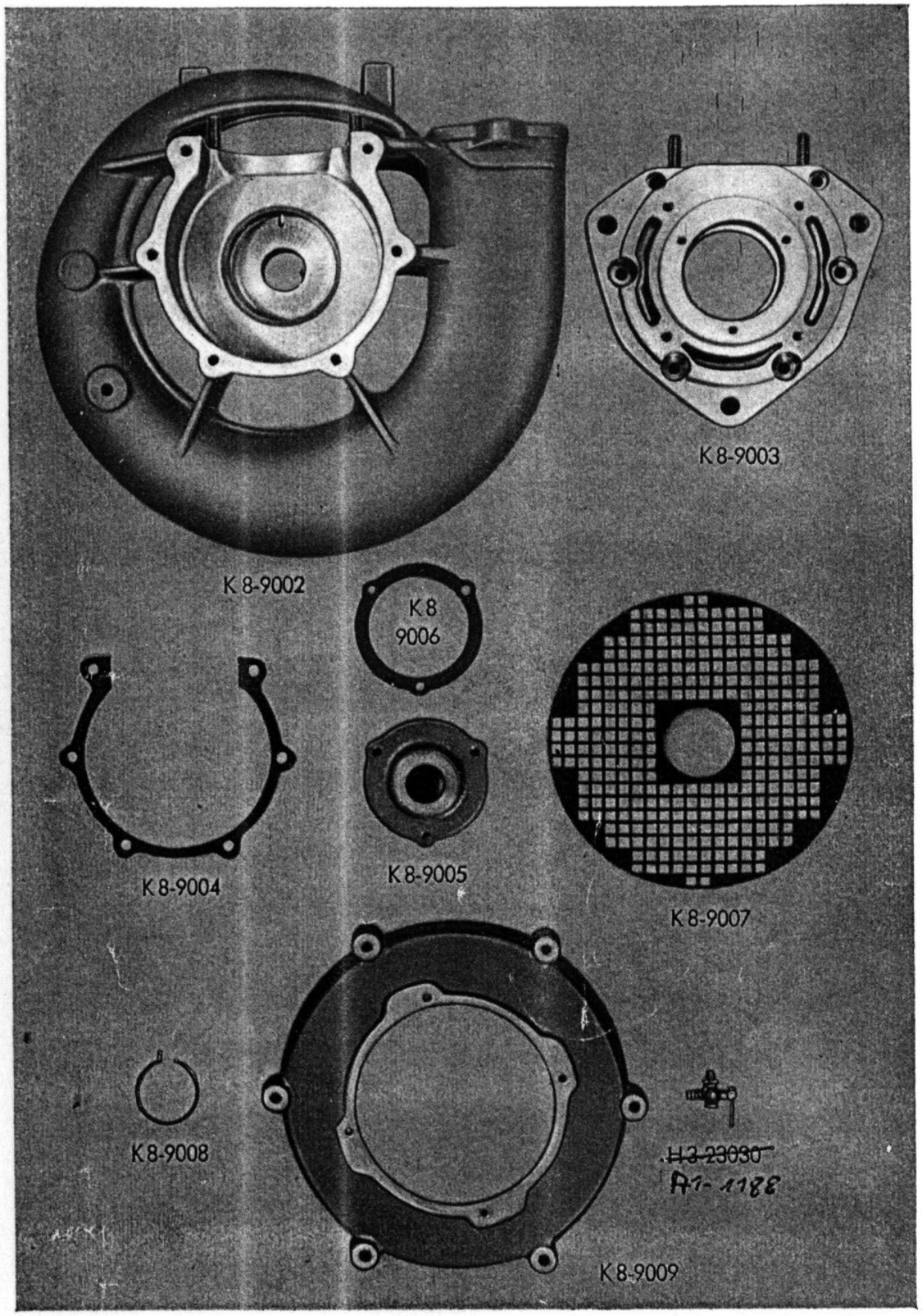
Text zu Bildtafel 8 — Kraftstoffbehälter

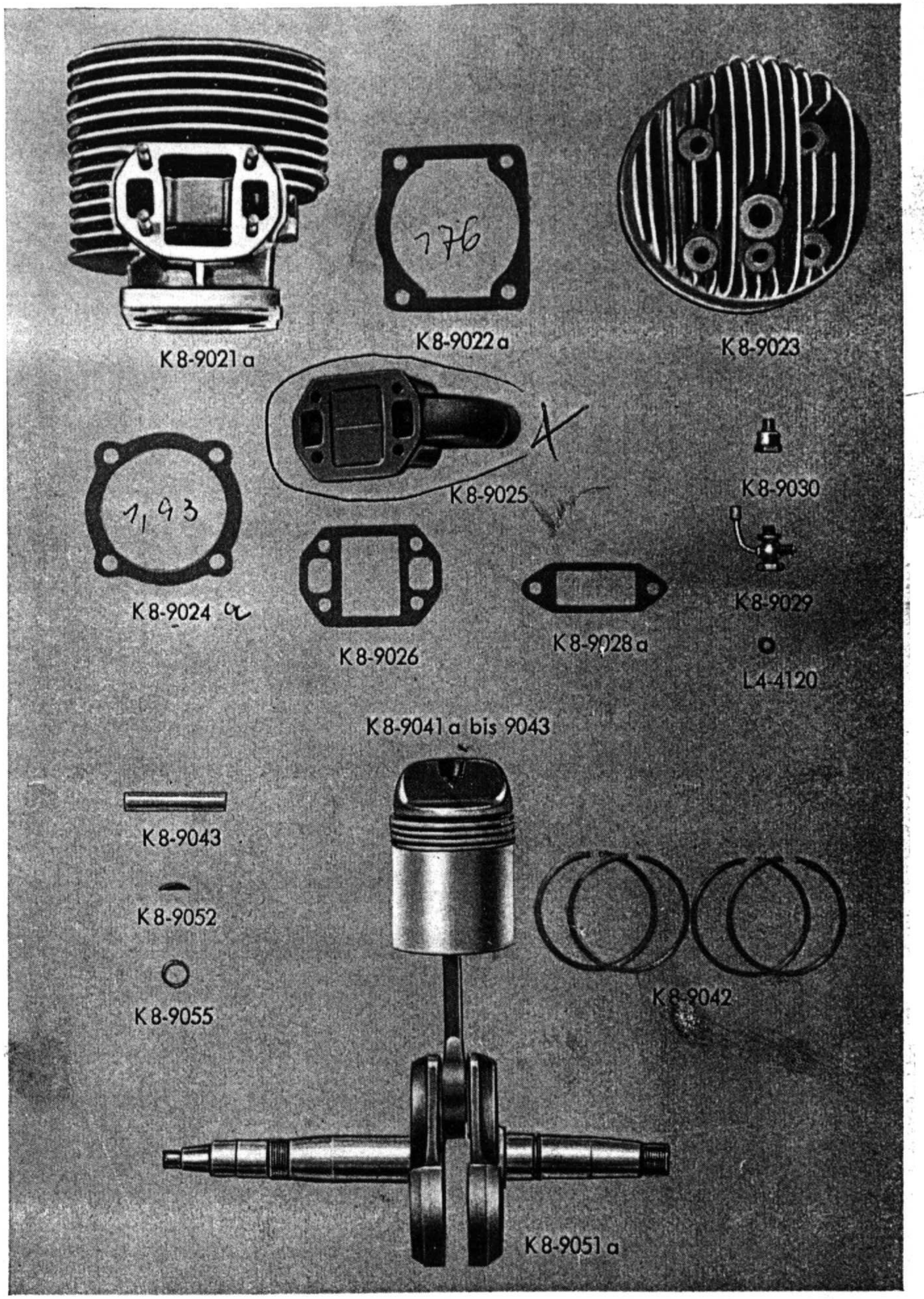
Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Traggestell und Zubehör:			
1	Traggestell für Kraftstoffbehälter vollständig		A1 040a	
1	Winkel zur Tankbefestigung		A1 039	
2	Sechskantschraube M6x10 zum Winkel	DIN 933		
2	Federring A6 zur Sechskantschraube M6x10	DIN 127		
6	Vierkantgummi zur Tanklagerung		A1 045	
2	Stiftschraube M10x50 im Getriebegehäusedeckel	DIN 938		
2	Federring A10 zur Stiftschraube M10x50	DIN 127		
2	Sechskantmutter M10 zur Stiftschraube M10x50	DIN 934		
1	Sechskantschraube M10x18 im Kupplungsgehäuse	DIN 933		
1	Federring A10 zur Sechskantschraube M10x18	DIN 127		
	Kraftstoffanlage mit Zweikammertank und Zubehör:			
1	Zweikammertank		A1 080 *)	bis Masch. 231
			A1 080a	ab Masch. 232
2	Renk-Bajonett-Tankverschluß 40 LW	DIN 73400	H3-23161	
2	Dichtung zum Renk-Bajonett-Tankverschluß		H3-23164	
2	Kraftstoffhahn mit Gewinde M16x1 links		H3-24196a	
2	Dichtring zum Kraftstoffhahn A10x14	DIN 7603	H3-24173	
2	Doppelmutter M16x1 rechts und links		H3-24197	
1	T-Stück für Zweikammertank		A1 062	
1	Kraftstoffschlauch 9∅x5∅x 68 mm lang	DIN 73379	A1 057	bis Masch. 231 **)
1	Kraftstoffschlauch 9∅x5∅x370 mm lang		A1 057a	ab Masch. 232 **)
1	Kraftstoffschlauch 9∅x5∅x 28 mm lang	DIN 73379	A1 058	bis Masch. 231 **)
1	Kraftstoffschlauch 9∅x5∅x 50 mm lang		A1 058a	ab Masch. 232 **)
1	Kraftstoffschlauch 9∅x5∅x480 mm lang	DIN 73379	A1 059	bis Masch. 231 **)
1	Kraftstoffschlauch 9∅x5∅x280 mm lang		A1 059a	ab Masch. 232 **)
6	Schlauchhülse 10	DIN 73379	H3-24174	

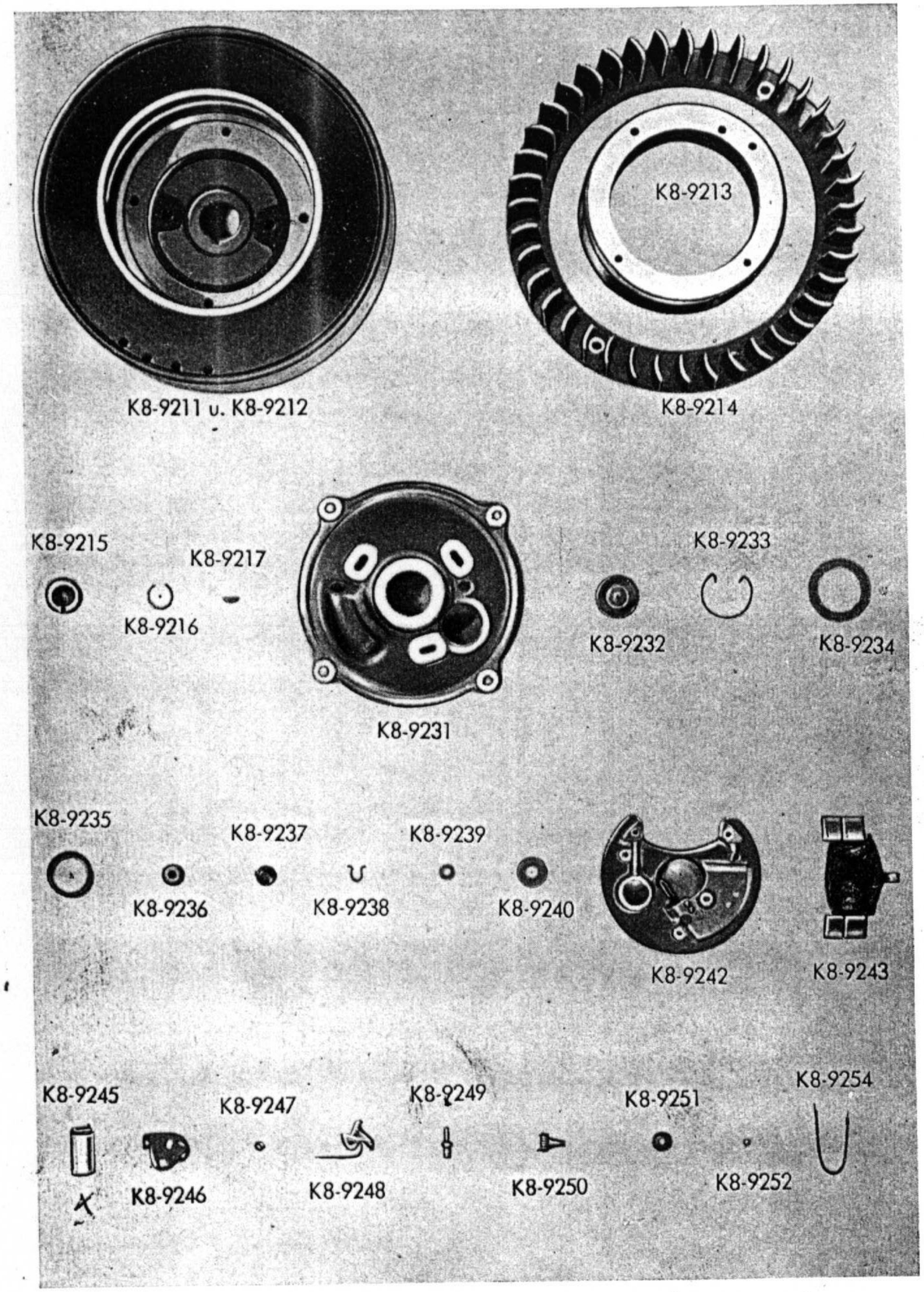
*) Bei Ersatzteilbedarf wird Zweikammertank A1 080a zusammen mit den Kraftstoffschläuchen A1 057a, A1 058a und A1 059a geliefert. **) Meterware

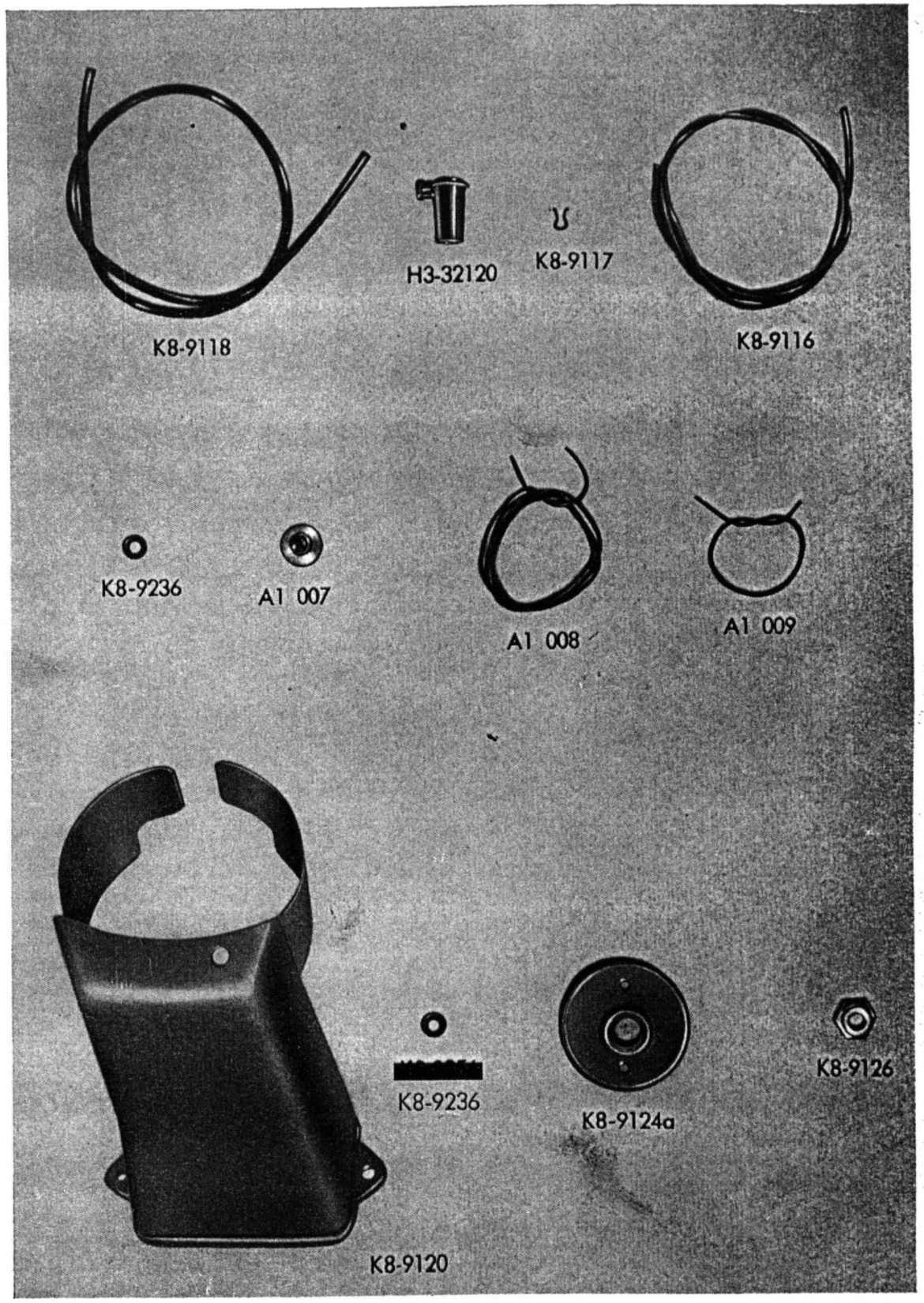
Text zu Bildtafel 9 — Verkleidung

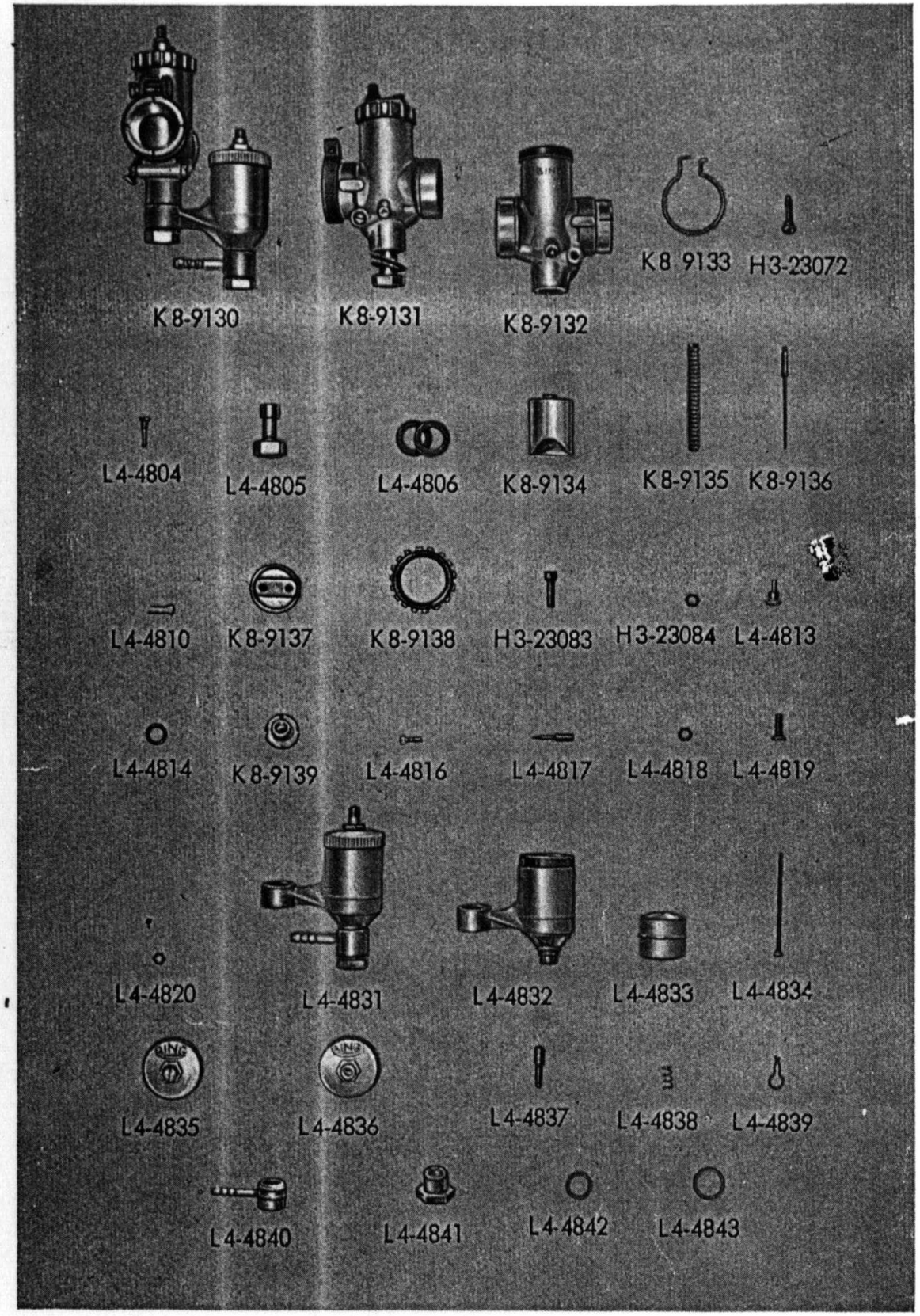
Stück	Bezeichnung	Norm	Bestell-Nr.	Bemerk.
	Motorhaube mit Zubehör:			
1	Motorhaube für Jlo-Motor		A1 090a	
1	Zylinderstift 6h8x60 zum Scharnier	DIN 7		
1	Spannschloß zur Motorhaube		A1 095	
4	Flachrundniet 3x8 zum Spannschloß	DIN 674		
1	Haken zum Spannschloß		A1 096	
	Verkleidung und Werkzeugkasten:			
1	Verkleidung und Werkzeugkasten, vollständig		A1 110a	
1	Haken zum Spannschloß		A1 122	
1	Zylinderstift 6h8x60 zum Scharnier	DIN 7		
1	Spannschloß am Deckel		A1 095	
4	Flachrundniet 3x8	DIN 674		
2	Zwischenlage zur Befestigung der Verkleidung		K8-8236	
4	Sechskantschraube M8x22 zur Befestigung der Verkleidung	DIN 933		
4	Scheibe 8,4 zur Sechskantschraube M8x22	DIN 125		
4	Sechskantmutter M8 zur Sechskantschraube M8x22	DIN 934		
4	Federring A8 zur Sechskantschraube M8x22	DIN 127		

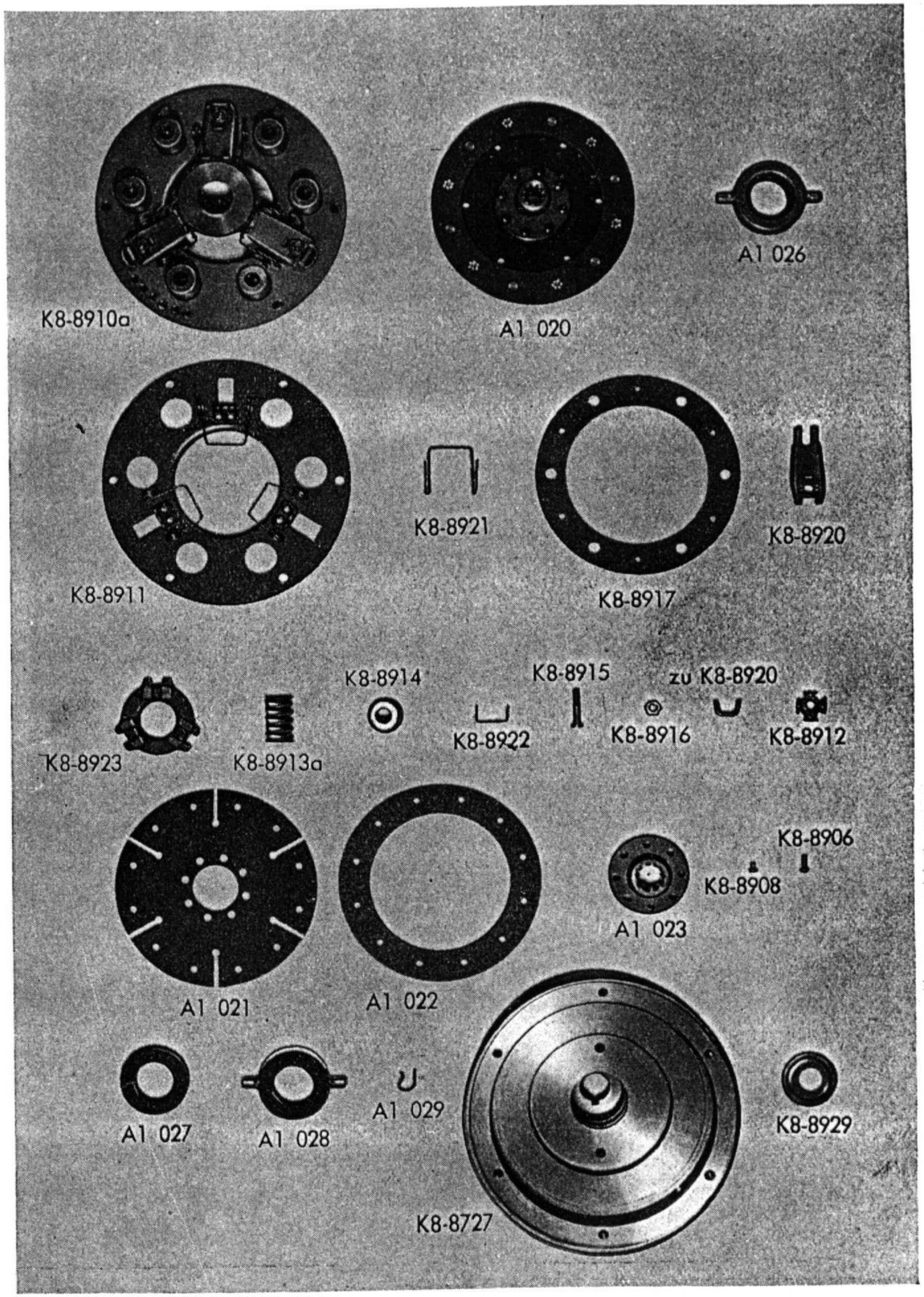

K 8-9002
K 8-9003
K 8
9006
K 8-9004
K 8-9005
K 8-9007
K 8-9008
K 8-9009
H 3-23030
A1-1188


K 8-9021 a
176
K 8-9022 a
K 8-9023
K 8-9025
K 8-9030
1,93
K 8-9024
K 8-9026
K 8-9028 a
K 8-9029
L 4-4120
K 8-9041 a bis 9043
K 8-9043
K 8-9052
K 8-9055
K 8-9042
K 8-9051 a


K8-9211 u. K8-9212
K8-9213
K8-9214
K8-9215
K8-9217
K8-9216
K8-9231
K8-9233
K8-9232
K8-9234
K8-9235
K8-9236
K8-9237
K8-9238
K8-9239
K8-9240
K8-9242
K8-9243
K8-9245
K8-9246
K8-9247
K8-9248
K8-9249
K8-9250
K8-9251
K8-9252
K8-9254

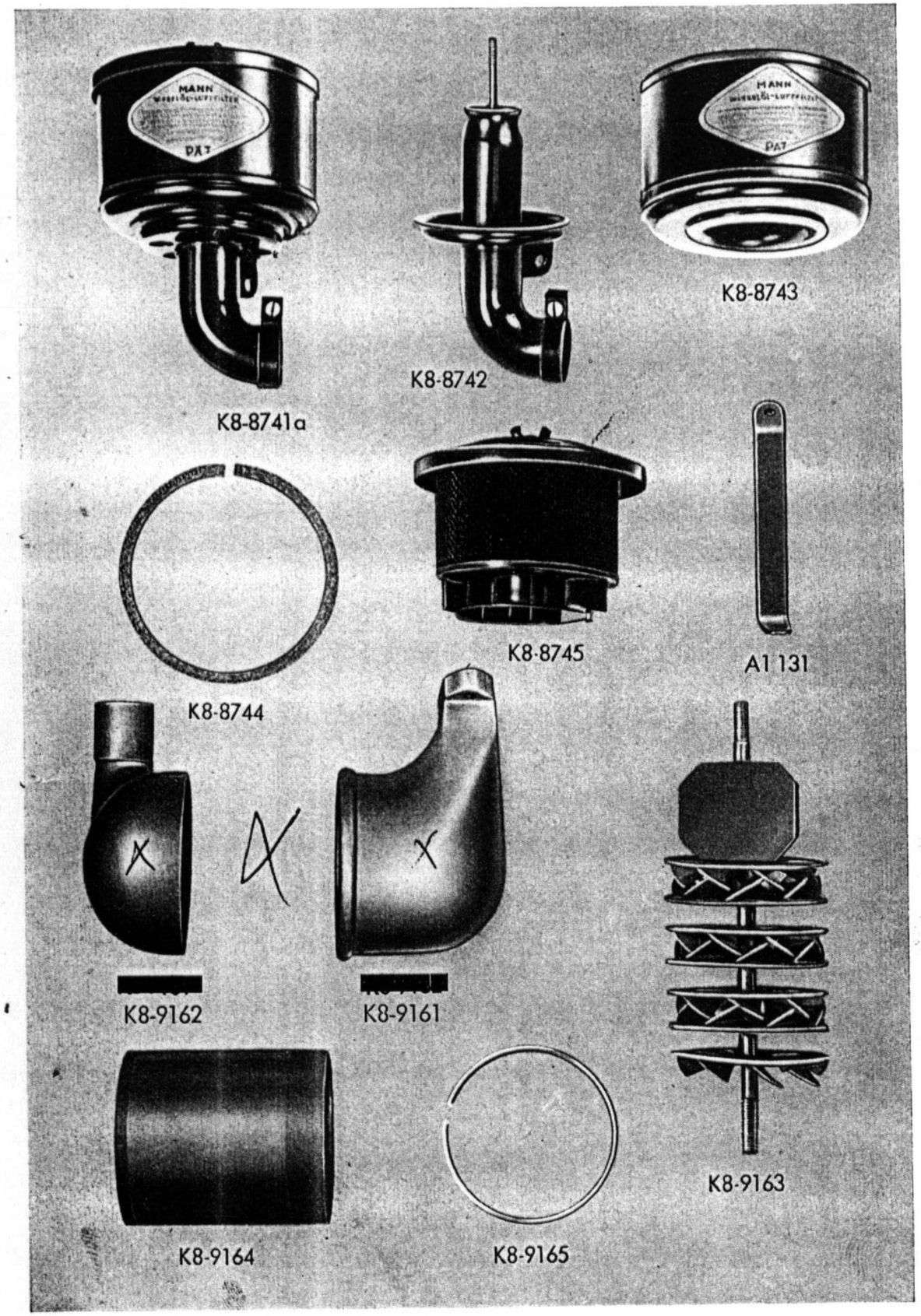

K8-9118
H3-32120
K8-9117
K8-9116
K8-9236
A1 007
A1 008
A1 009
K8-9120
K8-9236
K8-9124a
K8-9126


K8-9130
K8-9131
K8-9132
K8 9133
H3-23072
L4-4804
L4-4805
L4-4806
K8-9134
K8-9135
K8-9136
L4-4810
K8-9137
K8-9138
H3-23083
H3-23084
L4-4813
L4-4814
K8-9139
L4-4816
L4-4817
L4-4818
L4-4819
L4-4820
L4-4831
L4-4832
L4-4833
L4-4834
L4-4835
L4-4836
L4-4837
L4-4838
L4-4839
L4-4840
L4-4841
L4-4842
L4-4843


K8-8910a
A1 020
A1 026
K8-8911
K8-8921
K8-8917
K8-8920
K8-8914
K8-8915
zu K8-8920
K8-8923
K8-8913a
K8-8922
K8-8916
K8-8912
K8-8906
K8-8908
A1 023
A1 021
A1 022
A1 027
A1 028
A1 029
K8-8929
K8-8727

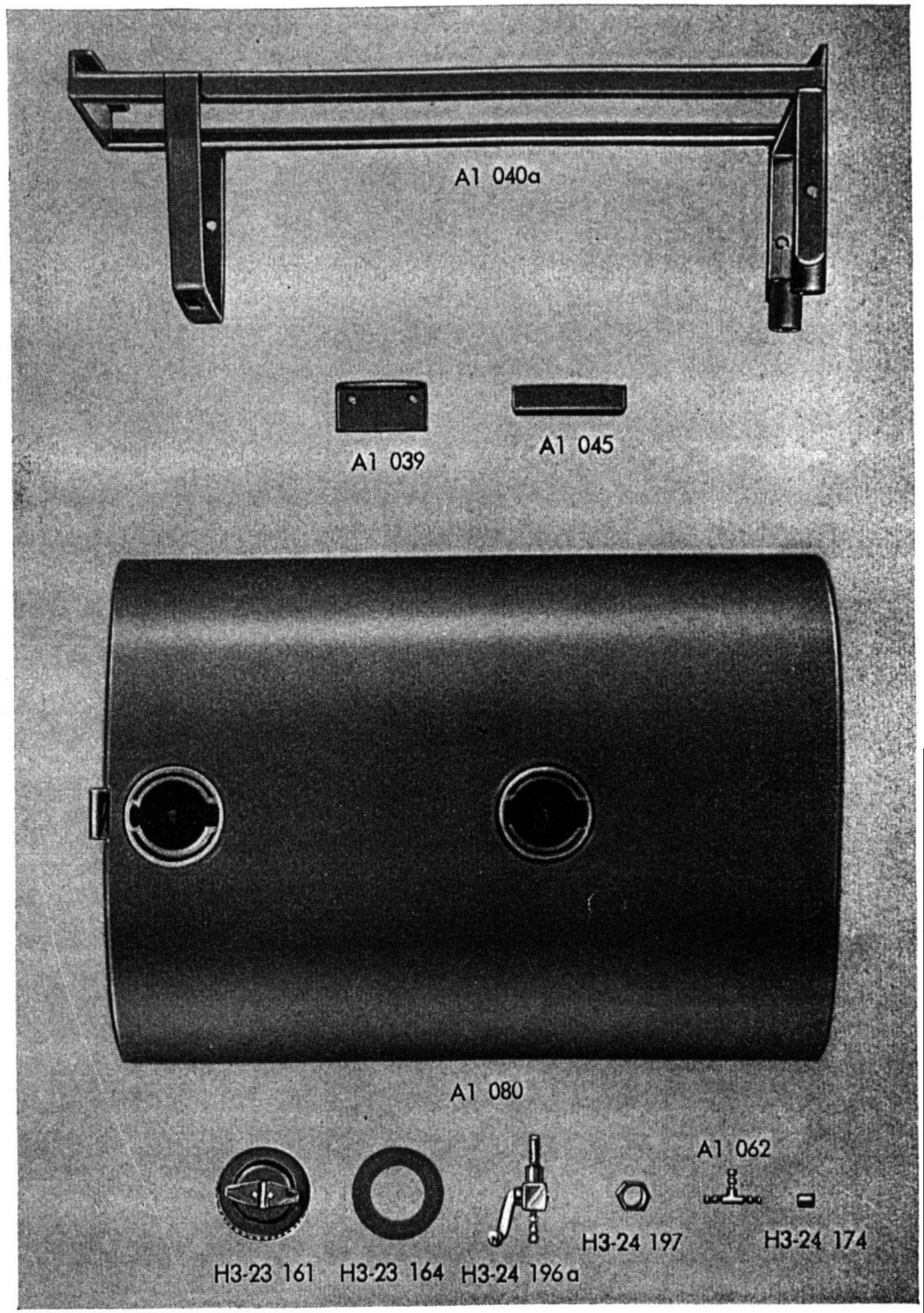
Bildtafel 7

Luftfilter und Auspuff

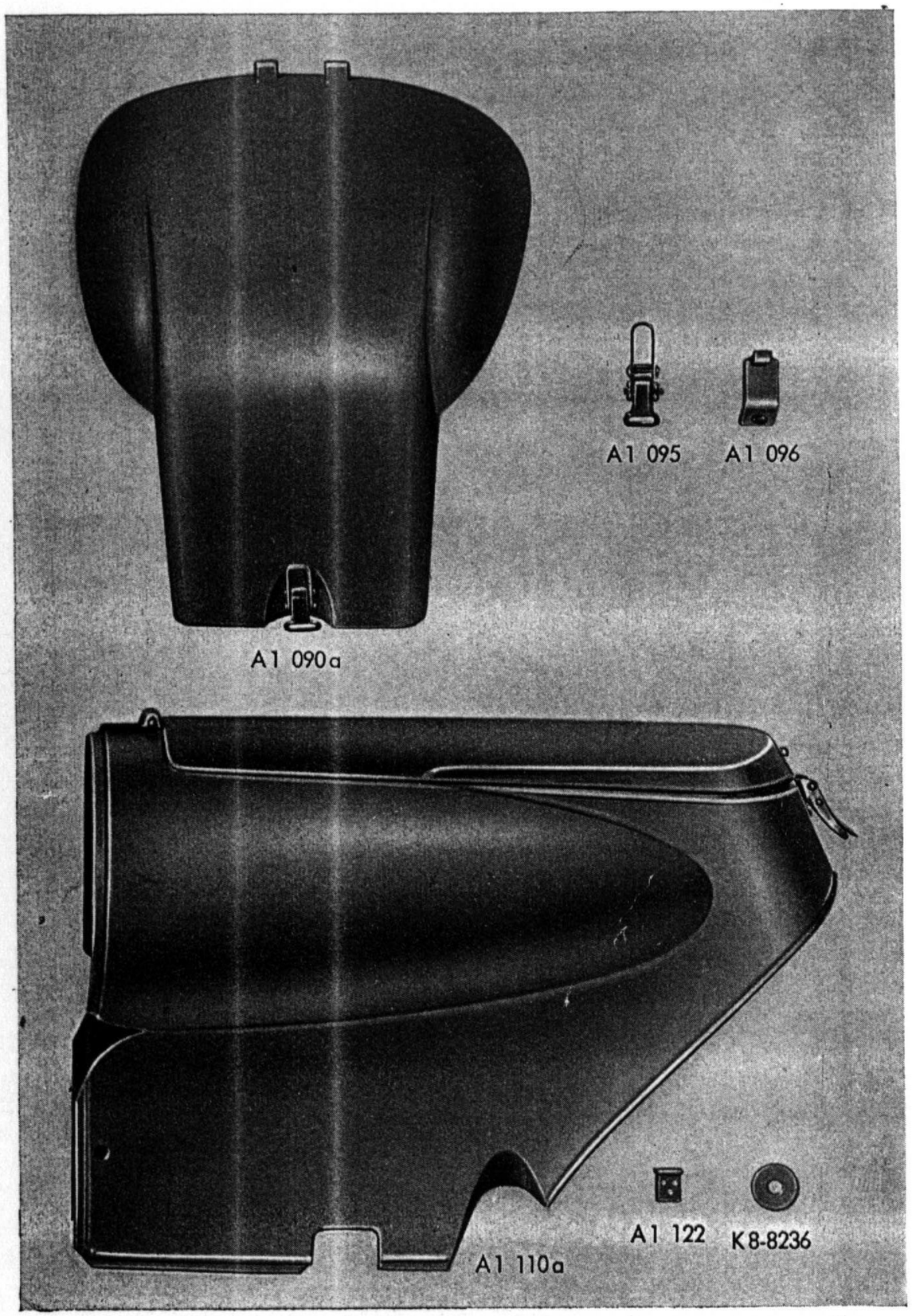
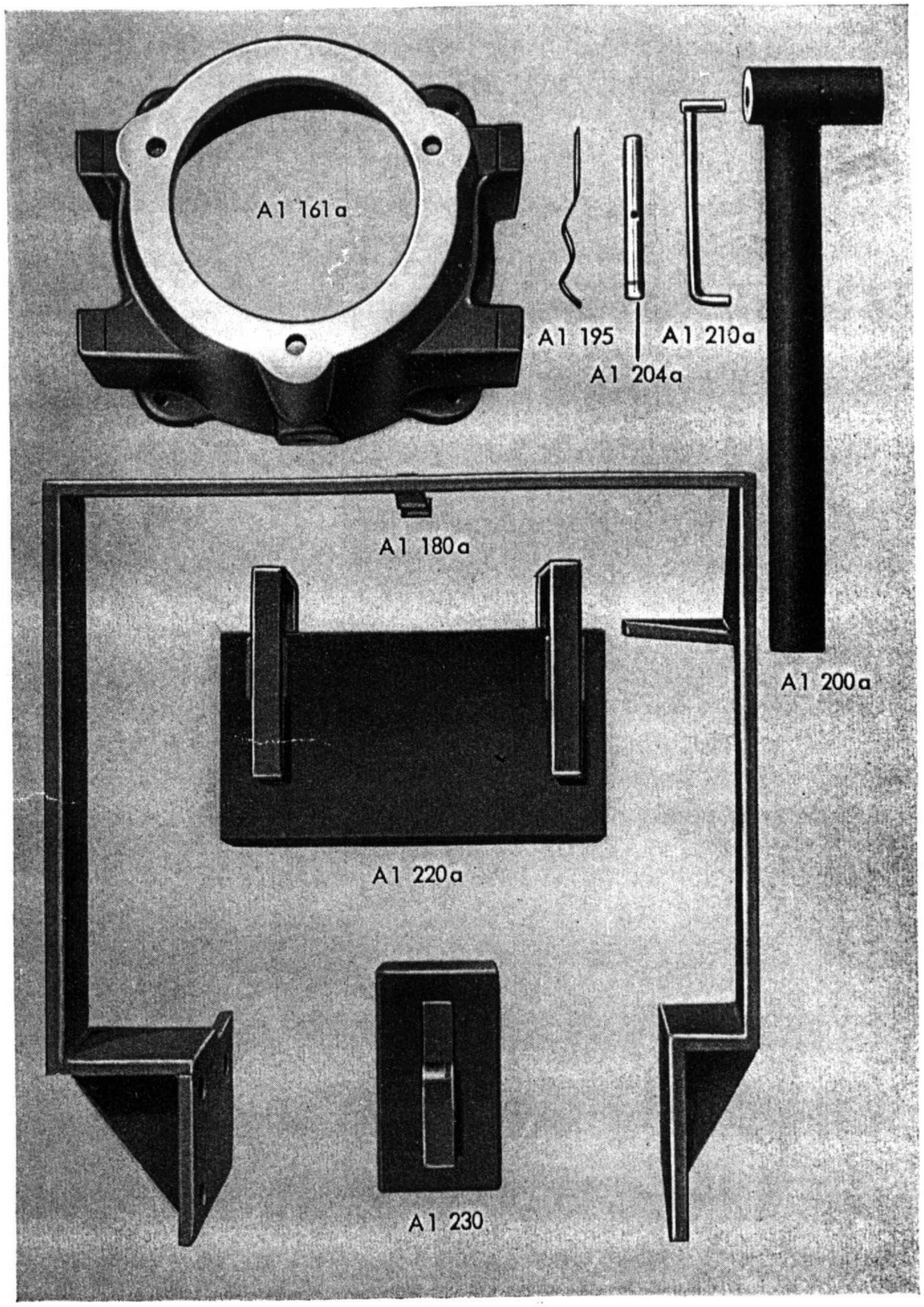


Bildtafel 8

Kraftstoffbehälter



Bildtafel 9 Verkleidung



Bildtafel 10 Kupplungsgehäuse mit Gegengewicht-Träger