



INSTANDSETZUNGSANWEISUNGEN

für NSU-Vertreter



Technische Angaben

Spezialwerkzeug-Liste

Arbeitsrichtzeiten

*Lambretta
prima*

MOTOR und FAHRGESTELL

FAHRGESTELL (Motor wie Lambretta)





KUNDENDIENST

Lieber NSU-Vertreter!

Bei der Anwendung der Instandsetzungsanweisungen bitten wir, folgende Punkte zu beachten:

1. Alle Angaben ohne besonderen Hinweis haben sowohl für die **125 ccm-Ausführungen**, als auch für die **150 ccm-Ausführungen** einschließlich **PRIMA** Gültigkeit.
2. Zur besseren Orientierung wird empfohlen, die Bildertafeln der Ersatzteilliste zu Hilfe zu nehmen.
3. Soweit bei Schrauben und Muttern **keine** besonderen Hinweise gemacht sind, handelt es sich immer um **Rechtsgewinde**.
4. Die fachgerechte Durchführung der Arbeiten setzt das Vorhandensein bzw. den Gebrauch des von uns entwickelten **Spezialwerkzeuges** voraus.
5. Bei Teileersatz sollen ausschließlich **Original-Ersatzteile** bzw. **Original-Austauschteile** Verwendung finden.
6. Die **Arbeitsrichtzeiten** dienen zur Aufmachung von Kostenvorschlägen, Rechnungen und zur Arbeitszeitüberwachung.
7. Für die einzelnen Reparaturarbeiten sind **Kurzzeichen** vorgesehen wie z. B.:

Motor Aus- und Einbau = M 01
oder Motor-Zerlegung und Zusammenbau = M 02

Diese Kurzzeichen sollen in Verbindung mit der Richtzeitenliste das Ausschreiben von Reparaturaufträgen usw. abkürzen.

Mit freundlichem Gruß
NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

Neckarsulm, im Juli 1956

2. Auflage

Motor Aus- und Einbau (M 01)

Die Bezeichnung „SW“ gibt die Schlüsselweite in „mm“ an.

Erforderliches Spezialwerkzeug:

125 ccm Motor

Abzieher für Rotor 018 098 024.

Hakenschlüssel für Auspuffrohrverschraubung
128 052 134.

1. Beide Verkleidungen abnehmen.
2. Massekabel an der Batterie abklemmen.
3. Linkes und rechtes Fußbrett nach Entfernen der Mutter (SW 9) und 1 Schraube für Auspuffbefestigung abnehmen.
4. Auspuffanlage ausbauen.
Vordere Befestigungsschraube am Auspufftopf entfernen und mit Hakenschlüssel (128 052 134) Verschraubung am Zylinder herausdrehen. Dichtung und Auspuffanlage abnehmen.
5. Zündleitungsstecker abnehmen.
6. Kraftstoffschlauch abziehen.
7. Vergaser ausbauen, nach Lösen der Vergaserklemmschraube (SW 9)

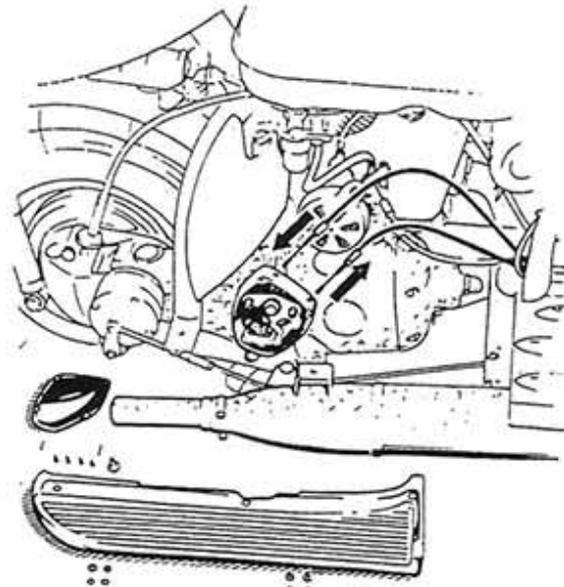


Bild M 01/8

9. Hinterrad nach Lösen der Hutmutter (SW 14) abnehmen.
10. Hinterradschutzblech abnehmen nach Herausdrehen der vorderen und hinteren Befestigungsschrauben (SW 9)
11. Luftführung links und rechts ausbauen nach Lösen der 7 Schrauben.

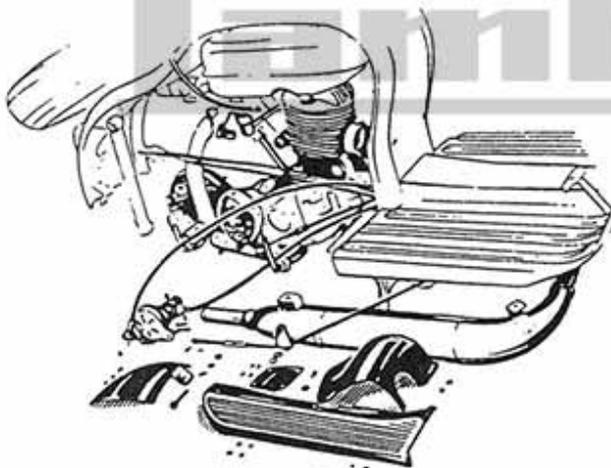


Bild M 01/3-7

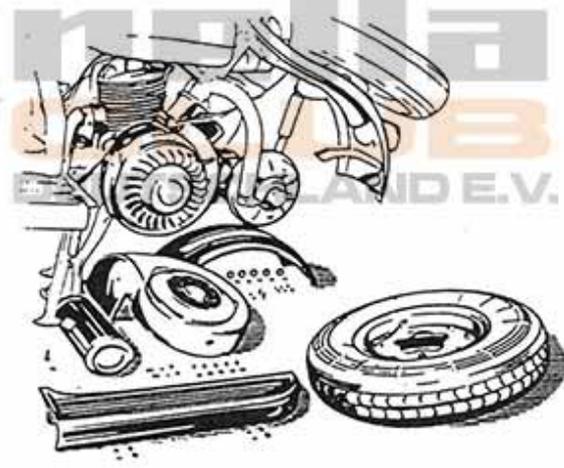


Bild M 01/10-11

8. Schaltzug aus dem Schaltgehäuse lösen.
Hierzu Schrauben am Deckel des Schaltgehäuses herausdrehen und Deckel abnehmen. Beide Splinte am Schaltsegment entfernen. Stellschrauben (SW 9) des Seilzuges am Schaltgehäuse eindrehen und Nippel aushängen. Seilzug nach Herausnehmen der Stellschrauben herausziehen.

12. 125 ccm-Motor mit Kickstarter: Rotor abziehen.
Sprengring lösen, Abschlußblech abnehmen, Mutter (SW 19) herausdrehen und Rotor mit Abzieher (018 098 024) abziehen. Obere Schraube mit großer Unterlagscheibe entfernen. Lichtkabel nach Lösen der Stiftschrauben herausziehen.
Kabel zeichnen.

13. 125 ccm- und 150 ccm-Motor mit Schwung-Licht-Anlasser:

Kabel Nr. 51 und 61 am Regler, Kabel Nr. 1 an der Zündspule und starkes Kabel Nr. 50 für Starter am Lichtmaschinegehäuse abklemmen. (Siehe Schaltplan).

14. Seilzug für Kupplung am Motor aushängen.
15. Tachometerantriebswelle nach Entfernen der Halteschraube (SW 10) an der Schwinge herausziehen.
16. Befestigungsschraube (SW 14) des Stoßdämpfers an der Schwinge herausdrehen.
17. Splint am hinteren Bremshebel entfernen und Sicherungsring am Zwischenhebel abnehmen.
18. Kippständer entfernen.

Hierzu zunächst Fahrgestell unterbauen. Rückzugfeder mit Schraubenzieher aushängen und Kippständer nach Lösen der Schraube (SW 19) abnehmen. Anstelle der Schraube zunächst einen passenden Dorn (8 mm \varnothing) einstecken.

19. Motoraufhängung lösen.
125 ccm-Motor mit Kickstarter:

sind die Befestigungsschrauben (SW 14) an der hinteren Motoraufhängung und am Spritzblech herauszudrehen. Mutter (SW 17) an der vorderen Motor-Befestigungsschraube abdrehen und Schraube herausnehmen.

19a 125 ccm- und 150 ccm-Motor mit Schwung-Licht-Anlasser:

Nur Mutter (SW 17) lösen, da in diesem Rahmen an der Befestigung beiderseits Schlitze angebracht sind.

Achtung! Beim Lösen der Muttern ist der Motor an der Schwinge festzuhalten und vorsichtig nach unten gleiten zu lassen. Hierzu Dorn wieder herausziehen.

Bei der Abnahme auf Keilringe achten.

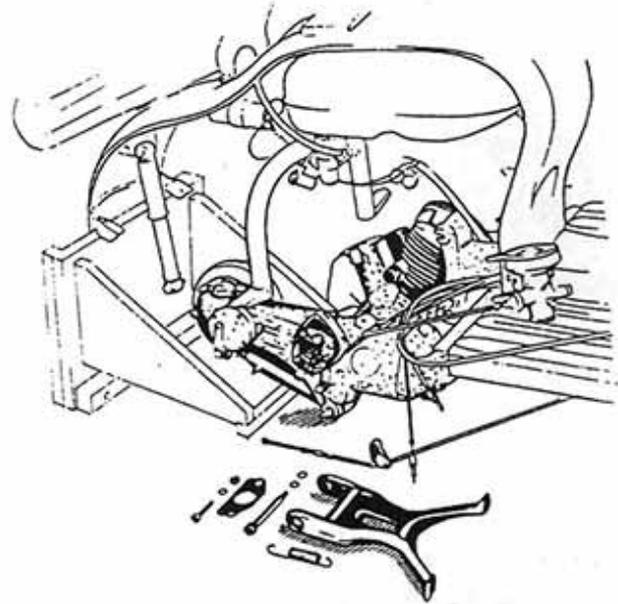


Bild M 01/14-19

20. Motor einbauen.
125 ccm- und 150 ccm-Motor mit Schwung-Licht-Anlasser:

Keilringe mit Fett in die Bohrungen für Motorbefestigung einkleben. Ringe werden unbedingt zur Fluchtung des Motors benötigt. Motor von unten einschieben und Dorn in untere Bohrung einstecken. Motor an der Schwinge hochheben.

20a 125 ccm-Motor mit Kickstarter:

Obere vordere Schraube (SW 14) einstecken. (Beim 125-ccm und 150-ccm-Motor mit Schwung-Licht-Anlasser ist schon beim Zusammenbau des Motors die vordere obere Schraube mit einem Keilring eingesetzt).

Haltescheibe, Federring und Mutter aufsetzen, Ausgleichscheibe (Leder) für Flansch einlegen. Beide Schrauben (SW 14) mit Spritzblech einstecken und leicht anziehen. Dorn entfernen.

Kippständer mit eingehängter Rückzugfeder (langes Ende zum Rahmen) einstecken und mit Bolzen (SW 19) am Rahmen befestigen. Sämtliche Schrauben anziehen und auf richtigen Sitz der beiden Haltescheiben achten.

21. Hinterradschutzblech einbauen

Schutzblech einsetzen (Kabelösen zeigen nach links) und am Motor und Fahrgestell befestigen.

22. Auspuffanlage einbauen

Dichtring am Zylinder einlegen und Rohr mit Verschraubung eindrehen. (Graphit verwenden). Auspufftopf aufstecken, Topf am Beinschild befestigen und Verschraubung mit Schlüssel (128 052 134) am Zylinder sowie Klemmschraube (SW 9) am Rohr und Topf festziehen.

23. Kabel anklemmen

125 ccm- und 150 ccm-Motor mit Schwung-Licht-Anlasser:

Siehe Schaltplan. Kabel Nr. 51 und Nr. 61 am Regler, starkes Kabel Nr. 50 für Anlasser am Lichtmaschinengehäuse, Kabel vom Motor an Zündspule Klemme Nr. 1 anklemmen. Gummitüllen überziehen.

23a Beim 125 ccm-Motor mit Wechselstromanlage

werden die Kabel bei abgezogenem Rotor angeklemmt. Auf große Unterlagscheibe am Stator achten.

24. Luftführung einbauen

Linke Luftführung auf Lichtmaschinengehäuse setzen und befestigen. Rechte Luftführung am Ansaugstutzen des Zylinders aufstecken und mit der linken Luftführung verschrauben.

25. Vergaser einbauen

Vergaser aufstecken. Klemmschraube (SW 9) anziehen und dabei auf senkrechte Stellung des Vergasers achten. Seilzug am Kraftstoffbehälter anklemmen. Kraftstoffleitung anschließen.

26. Seilzüge für Schaltung einbauen, Schaltung einstellen

Auf richtigen Sitz der Schaltzüge am Lenker achten. 1. Gang einschalten, dann das kurze Ende des einen Seilzuges in die vordere Bohrung des Schaltgehäuses am Motor einschrauben. Nippel des Zugdrahtes einsetzen und versplinteln. Zweiten Seilzug auf gleiche Weise einbauen. 2. Gang einschalten und durch Stellschraube (SW 9) jegliches Spiel beseitigen. Stellschrauben mit Muttern (SW 10) kontern. Schaltung auf richtige Einstellung durch Durchschalten prüfen. Schaltsegment gut einfetten. Papierdichtung auflegen und Deckel befestigen.

27. Tachometerantriebswelle einbauen

Tachometerantriebswelle mit etwas Fett in die Schwinge einführen und Befestigungsschraube (SW 10) eindrehen. Gummitülle aufsetzen.

28. Stoßdämpfer einhängen und mit Schraube (SW 14) festziehen
29. Bremsgestänge einbauen

Zwischenhebel am Lagerbolzen einsetzen und mit Anlaufscheibe und Sicherungsring sichern. Bremse am Spannschloß (SW 10) der hinteren Bremszugstange einstellen (2—3 cm Spiel am Fußbremshebel).

30. Seilzug für Kupplung einhängen

Zu großes Spiel an der Stellschraube (SW 9) mit Kontermutter (SW 10) beseitigen.

31. Fußbretter einbauen.

Fußbretter aufsetzen und mit Muttern (SW 9) und Federringen befestigen. Auspufftopf mit Halteschraube am rechten Fußbrett festschrauben.

32. Öl für Getriebe einfüllen bzw. Ölstand prüfen (s. Schmierplan).

Falls Öl abgelassen wurde, Einfüllstopfen (SW 10) am Motor entfernen und ca. 0,2 ltr. SAE 30 einfüllen. Wenn der Kontrollstopfen (SW 14) am Kupplungsdeckel geöffnet wird und die Maschine auf ebener Bahn steht, muß aus dem Kontrollloch das Öl tropfenweise austreten.

33. Hinterrad einbauen

Hinterrad auf Bremstrommel setzen und mit Muttern (SW 14) und Federringen befestigen.

34. Linke und rechte Verkleidung aufsetzen und verriegeln
35. Probelauf bzw. -fahrt durchführen

und bei betriebswarmem Motor Vergaser einstellen.



Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

Zerlegung des ausgebauten Motors (M 02)

Die Bezeichnung „SW“ gibt die Schlüsselweite in „mm“ an.

Erforderliches Spezialwerkzeug:
siehe Bild-Seiten „Spezialwerkzeuge“.

1. Hinterradantrieb mit Schwinge abnehmen. (Auch im Fahrgestell möglich).

Motor in der Aufspannvorrichtung (11 91 00 917) befestigen. Öleinfüll- und Ablassschraube (SW 10) entfernen. Öl ablassen. **3. Gang einschalten.** Sicherungsring auf der linken Seite des Anlenkbolzens abnehmen, Anlenkbolzen heraus schlagen. Sämtl. Schrauben mit Innensechskant

am Flansch des Antriebsgehäuses mit **Winkelschlüssel (SW 5 u. 6) lösen** und mit den beiden Spezialschlüsseln (11 91 00 111 und 11 91 00 124) herausdrehen. Um das Herausfallen der Nadeln des 3. Gang-Rades zu verhindern, ist das Schaltsegment mit der Hand festzuhalten.

2. Zylinderkopf ausbauen

(Auch im Fahrgestell möglich — vorher Kraftstoffbehälter ausbauen).

Zündkerze herausdrehen, 4 Muttern (SW 10) und Unterlagscheibe entfernen, Kopf abnehmen.

Bei 150 ccm-Motor auf Dichtung zwischen Kopf und Zylinder achten.

3. Zylinder und Kolben ausbauen

(Auch im Fahrgestell möglich).

Zylinder und Zylinderfußdichtung abnehmen, Putztuch einlegen. Kolben zeichnen. 2 Sicher-



Bild M 02/1

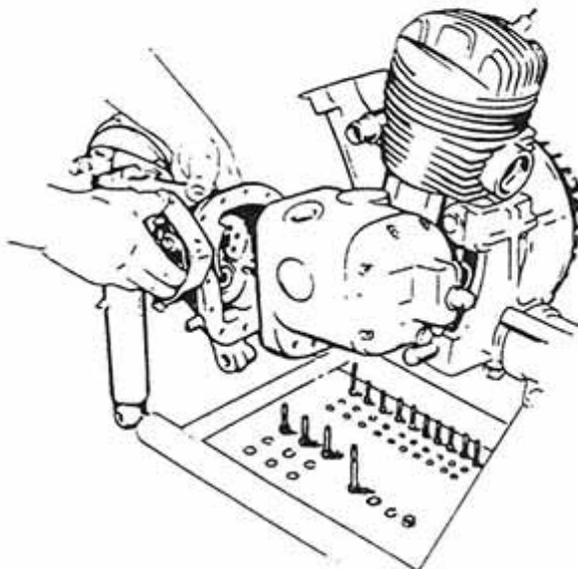


Bild M 02/1a

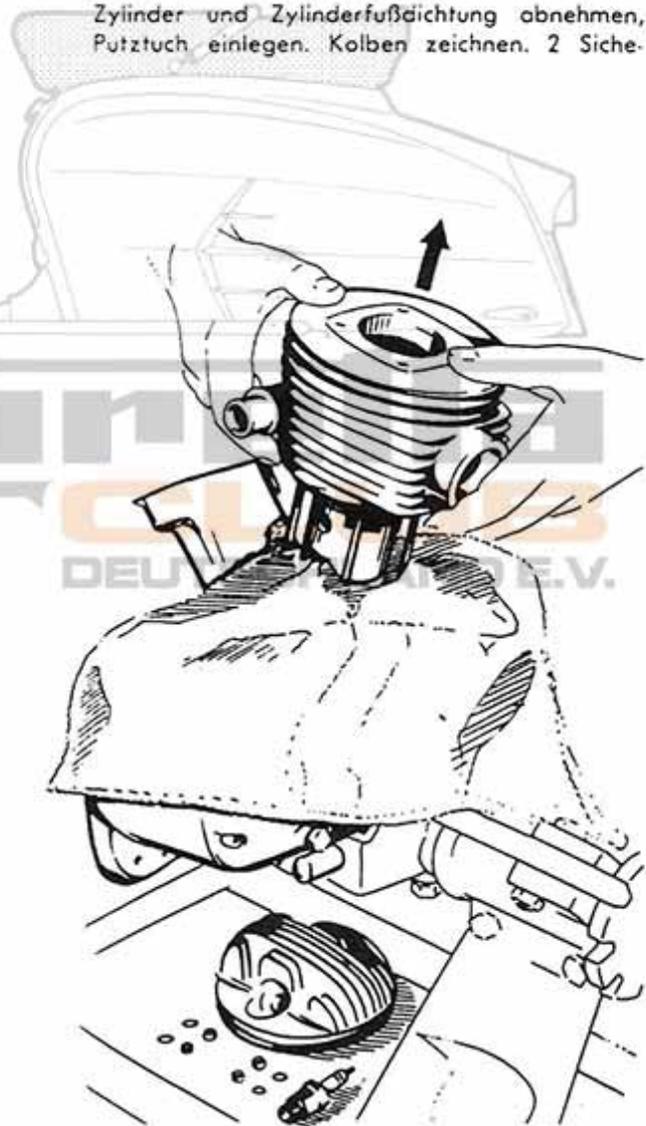


Bild M 02/3

rungsringe für Kolbenbolzen entfernen. Kolben anwärmen und Kolbenbolzen mit Dorn (11 91 00 919) herausdrücken.

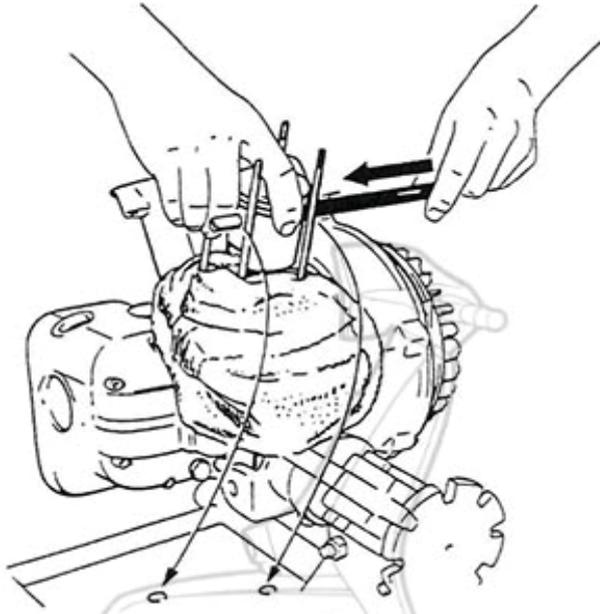


Bild M 02/3a

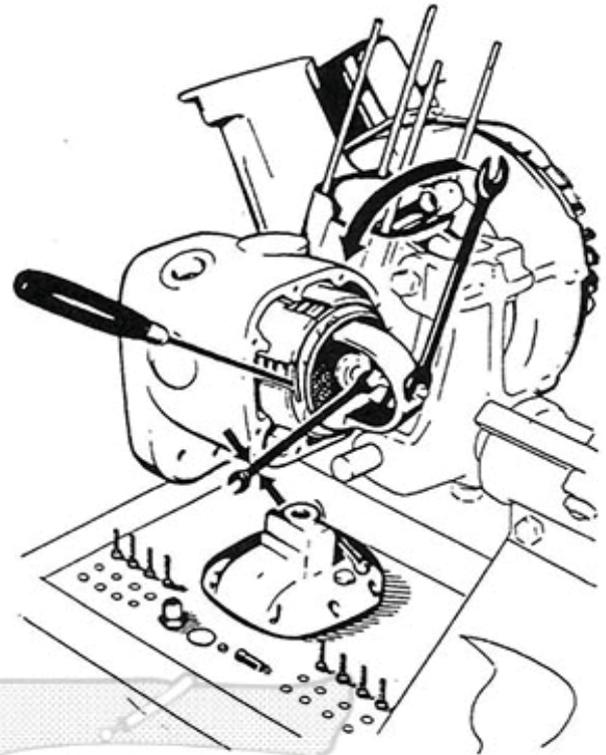


Bild M 02/5

Spannvorrichtung und sämtliche Lamellen herausnehmen. Spezialwerkzeug (11 91 01 108) auf Kupplungsnahe setzen. Sicherung an der

4. Kickstarter ausbauen

(Auch im Fahrgestell möglich).

Startkurbel abnehmen. Sämtliche Schrauben und Muttern am Deckel des Startgehäuses entfernen, Deckel mit Dichtung abnehmen. Auf der Innenseite des Startgehäuses 2 Schrauben herausdrehen (Startwelle etwas verdrehen) und kompl. Kickstarter abnehmen.

5. Kupplung ausbauen

(Auch im Fahrgestell möglich).

Verschlusskappe (SW 19) am Kupplungsdeckel herausschrauben. Dichtung abnehmen. 2 Muttern (SW 9 oder 10) an der Zugstange herausdrehen und Büchse mit Kugelkopf herausnehmen.

Sämtliche Schrauben am Kupplungsdeckel mit Spezialschlüssel (11 91 00 111) entfernen. Deckel und Dichtung abnehmen. Spannvorrichtung (11 91 02 134) auf die Zugstange setzen und mit einer Mutter (SW 9 oder 10) anziehen bis Kupplungsfedern so weit zusammengedrückt sind, daß der Sicherungsring frei wird. Sicherungsring mit kleinem Schraubenzieher entfernen.

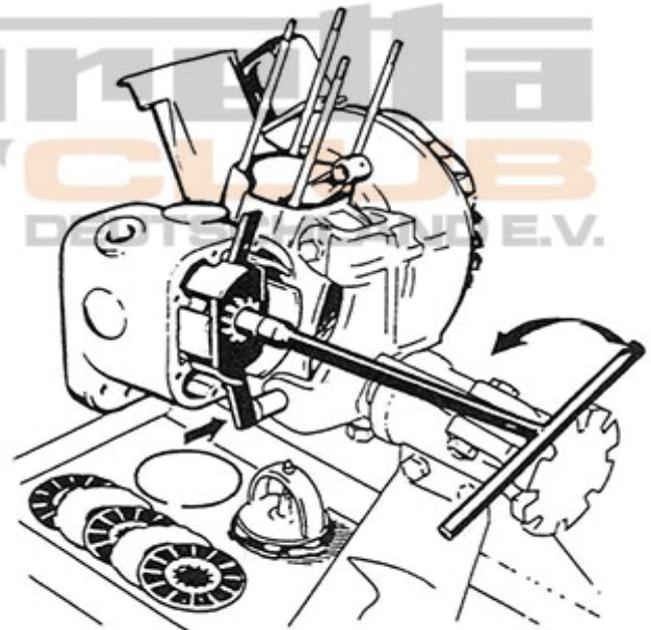


Bild M 02/5a

Mutter aufbiegen. Mutter (SW 14) und Sicherung entfernen. Kupplungsnahe und Scheibenfeder abnehmen. Hauptwelle herausnehmen. Sicherungsscheibe an der Kupplungsglocke aufbiegen, Werkzeug (11 91 00 130) in die Kupplungsglocke

einsetzen. Mutter (SW 24) mit Steckschlüssel (11 91 00 904) herausdrehen, Sicherungsscheibe abnehmen.

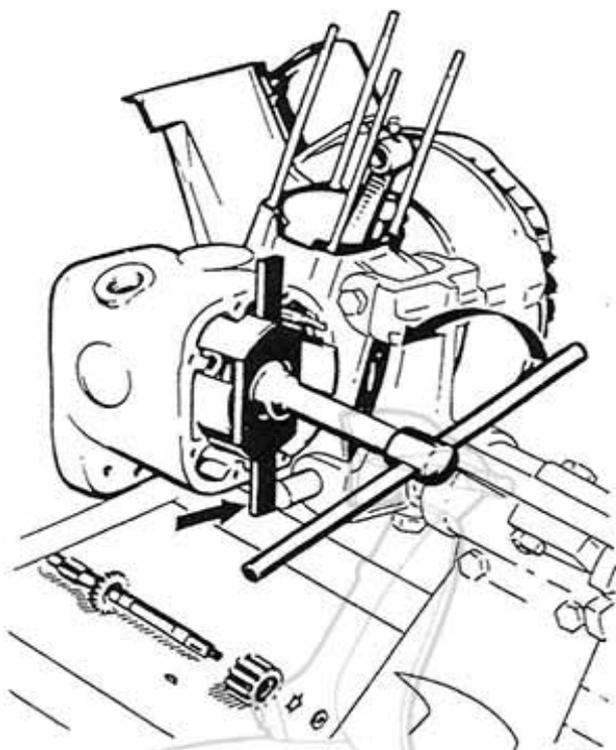


Bild M 02/5b

Druckpils (zu Werkzeug 11 91 01 123 gehörend) in die Rotgußbüchse der Antriebswelle setzen, Abziehwerkzeug in die Nute der Kupplungstrommel einsetzen und mit der Spindel abziehen.

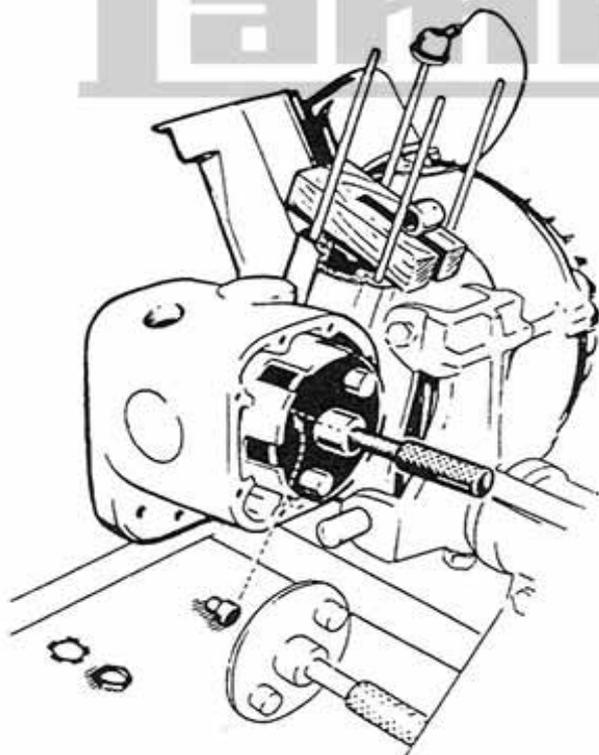


Bild M 02/5c

6. Antriebswelle ausbauen

Senkschrauben am Flansch für Kugellager entfernen, Flansch herausnehmen, Putztuch in Gehäuse stecken und Kugellager mit Ausschlagdorn (11 91 00 924) herausschlagen.

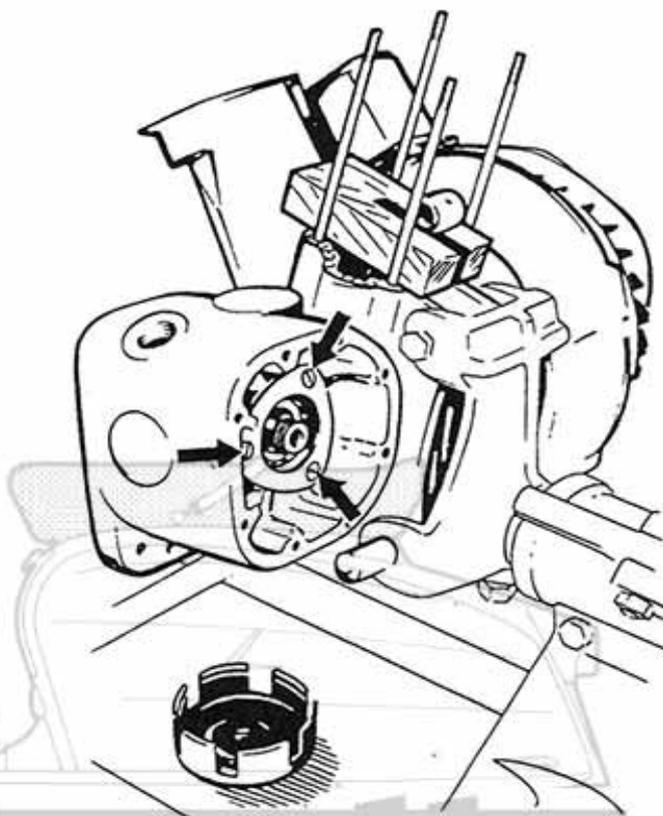


Bild M 02/6

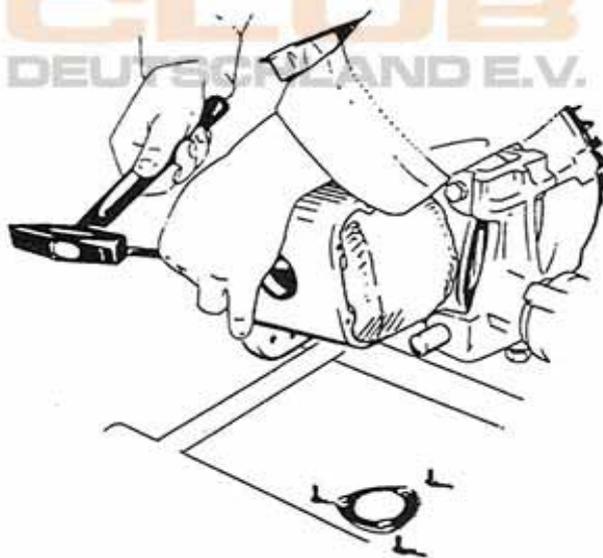


Bild M 02/6a

Antriebswelle mit Ausgleichscheiben herausnehmen und zusammenbinden.

7. Schwungrad-Lichtmagnetzünder ausbauen

(Auch im Fahrgestell möglich).

Federring mit Schraubenzieher entfernen. Abdeckkappe abnehmen. Kolbenholz am Pleuel einlegen. Mutter (SW 19) am Rotor herausdrehen, Federscheibe abnehmen und Rotor mit Abzieher (018 098 024) abziehen. Schrauben am Stator und Schraube an der Anschlußplatte herausdrehen, Stator abnehmen. Scheibenfeder entfernen.

7a Schwung-Licht-Anlasser ausbauen

(Auch im Fahrgestell möglich).

Federring mit Schraubenzieher entfernen, Abdeckkappe abnehmen, Schraube (SW 14) herausdrehen und Lüfterrad abnehmen. (Wenn notwendig, 1 Stift mit 6 mm \varnothing und 70 mm Länge in die Achse einsetzen und mit 1 Schraube M 10 mit ca. 40 mm Gewindelänge abziehen).

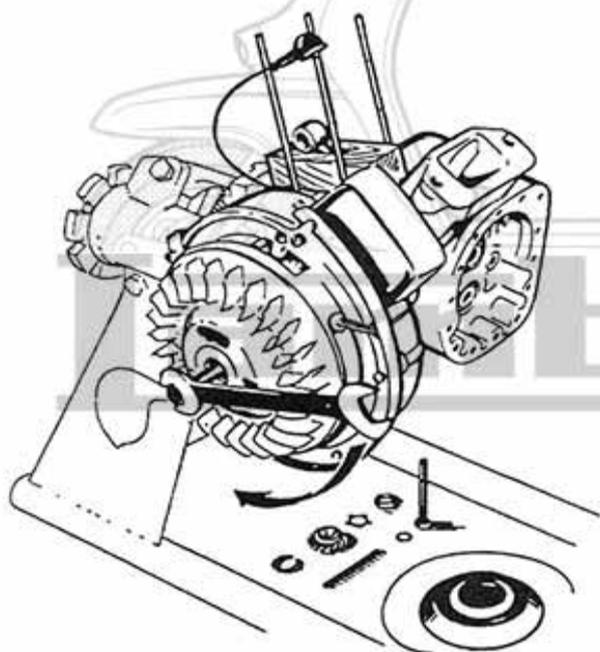


Bild M 02/7a

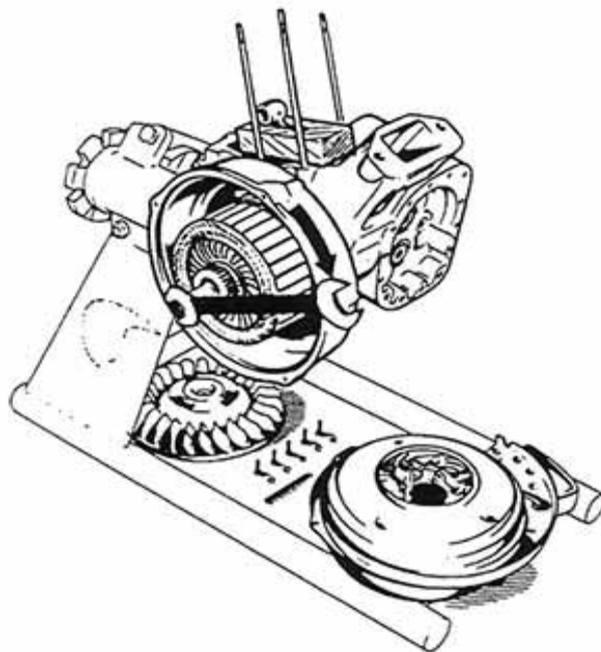


Bild M 02/7b

8. Kurbeltrieb-Ausbau bei 125 ccm-Motor:

Sicherungsscheibe an der Mutter der linken Achse aufbiegen (bei Maschinen mit Schwung-Licht-Anlasser Flansch entfernen, oder Verschlussscheibe von der Getriebeseite her mit Durchschlag und Hammer herausschlagen).

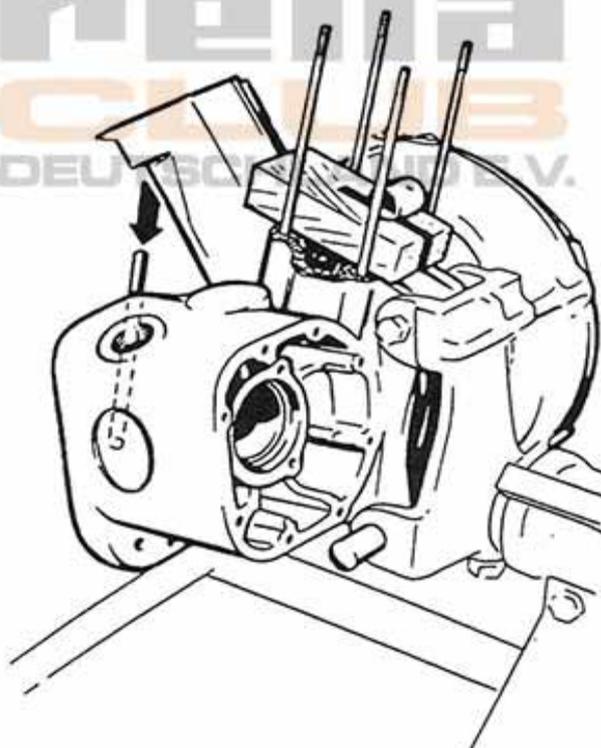


Bild M 02/8

5 Schrauben mit Federringen am Lichtmaschinegehäuse entfernen. Beide Schleifkohlen zurückschieben und kompl. Gehäuse abnehmen. Stift mit 6 mm \varnothing und 40 mm Länge in die Achse des Ankers einsetzen und mit der Schraube (SW 14) abziehen.

Mutter (SW 19) herausdrehen (Linksgewinde) und mit Sicherungsscheibe abnehmen.

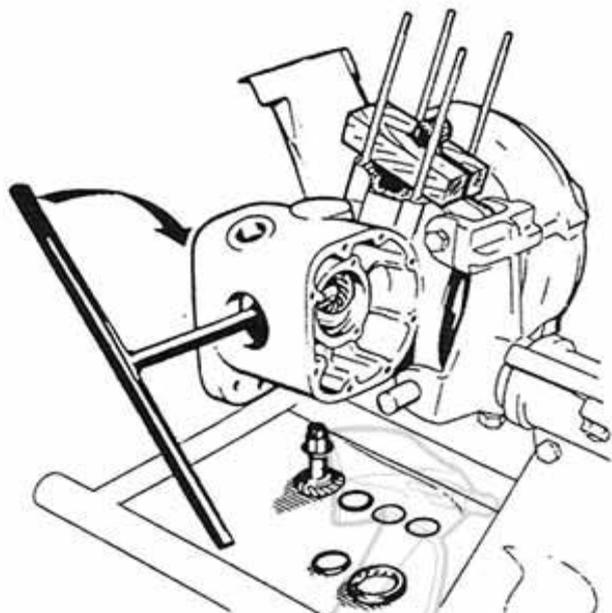


Bild M 02/8a

Scheibenfeder an der linken Achse herausnehmen. Sämtliche Schrauben am Lagerdeckel entfernen. Lagerdeckel durch leichte Schläge mit dem Gummihammer lösen. Spanschraube auf der linken Seite des Kurbeltriebes mit Spezialschlüssel (11 91 00 115) herausschrauben.

Kurbelwellenhälfte (Lichtmaschinen-seite) mit Anlaufscheibe herausnehmen, Pleuelstange zeichnen und mit Nadeln (27 Stück) und Anlaufscheibe abnehmen.

Kurbelwellenhälfte (Getriebeseite) mit Messingdorn vorsichtig herausschlagen.

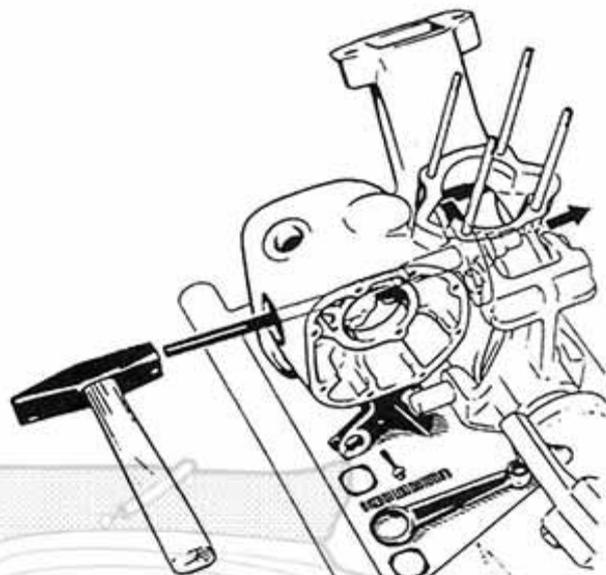


Bild M 02/8c

Kegelritzel mit Ausgleichscheiben herausnehmen und zusammenbinden.

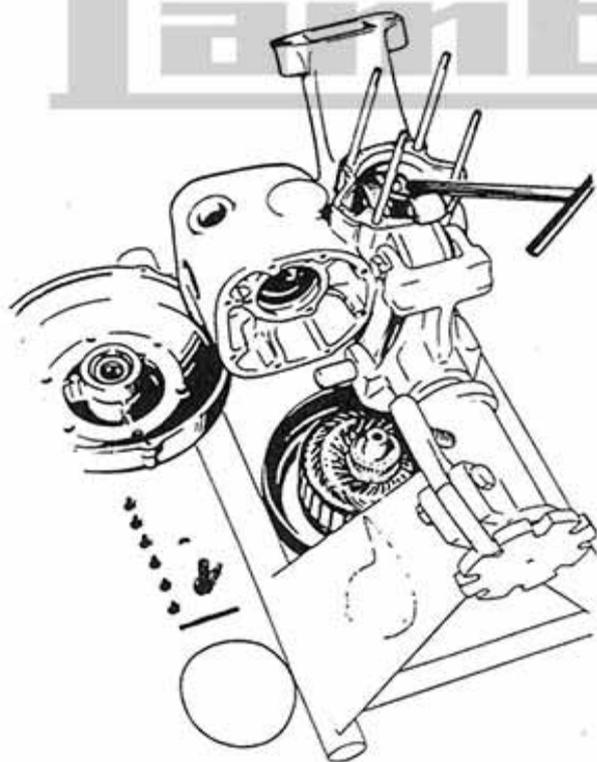


Bild M 02/8b

8a Kurbeltrieb-Ausbau bei 150 ccm-Motor:

Arbeitsvorgang derselbe wie bei 125 ccm-Ausführung bis einschließlich Entfernung des Lagerdeckels.

Kurbeltrieb auf unteren Totpunkt stellen und mit Messingdorn und Hammer durch einige leichte Schläge auf die rechte Achse, herausschlagen; dabei auf Schlitz im Gehäuse achten. Kegelritzel mit Ausgleichscheiben herausnehmen und zusammenbinden.

9. Lager im Kurbelgehäuse auswechseln.

Bei 125- und 150 ccm-Motoren mit Schwunglicht-Anlasser, muß zuerst der Flansch abgenommen werden. Kurbelgehäuse gleichmäßig erwärmen. Lager entfernen. Durch leichtes Aufschlagen des Gehäuses auf eine Holzplatte fallen die Kugellager heraus.

10. Motorteile reinigen, überprüfen, defekte Teile auswechseln.

Sämtliche Teile sorgfältig reinigen, überprüfen und defekte Teile durch neue ersetzen.

Motor-Zusammenbau
 (M 02)

11. Kurbeltrieb-Einbau bei 125 ccm-Motor:
 (Kurbeltrieb wird nicht ausgeglichen)

Kurbelgehäuse in der Aufspannvorrichtung befestigen. Kurbelwellenhälfte (Getriebeseite) in das Gehäuse einführen. Anlaufscheibe auf Kurbelzapfen legen und Pleuel (auf Zeichen achten) mit 27 Nadeln einsetzen. Gut einölen. Anlaufscheibe auf Kurbelzapfen legen.

Achtung! An herausragenden Teil des Kurbelzapfens und in die Bohrung der linken Kurbelwellenhälfte darf kein Öl kommen. Kurbelwelle (Lichtmaschinen-seite) einführen.

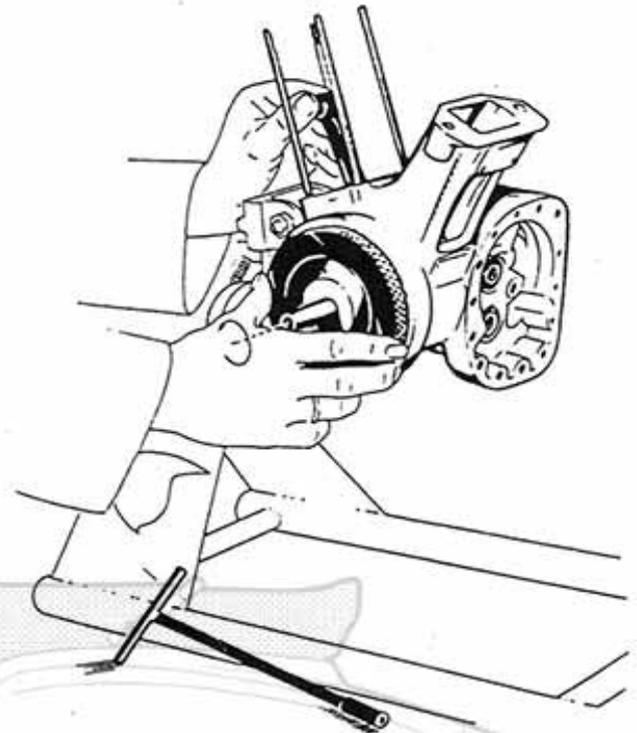


Bild M 02/11a

zur Wange steht. Bei Nichtbeachten streift Schraubenkopf am Kurbelgehäuse.

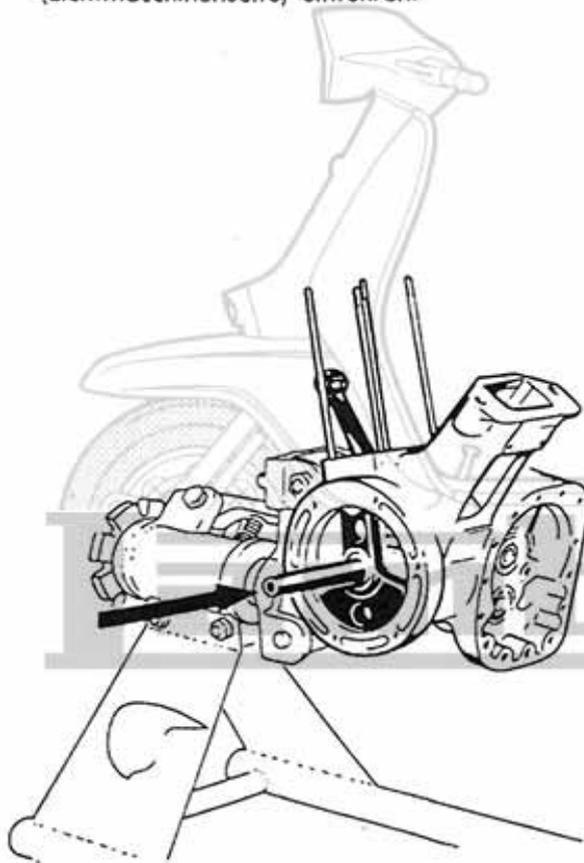
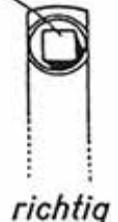
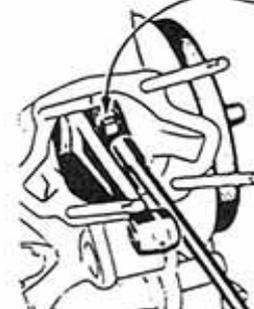
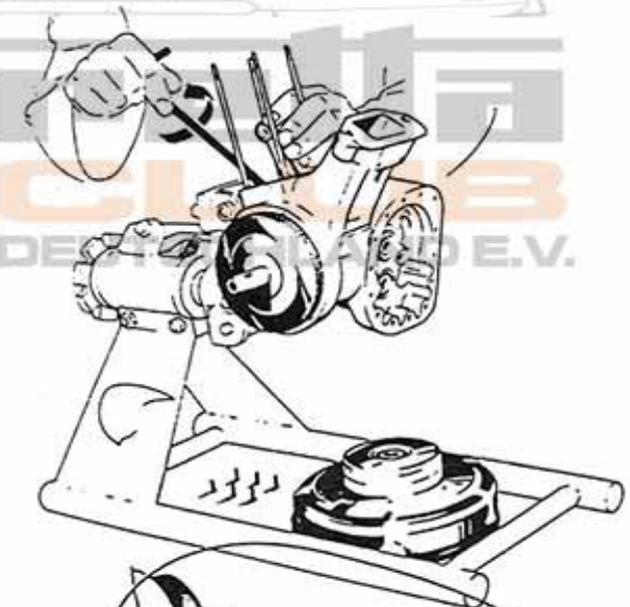


Bild M 02/11

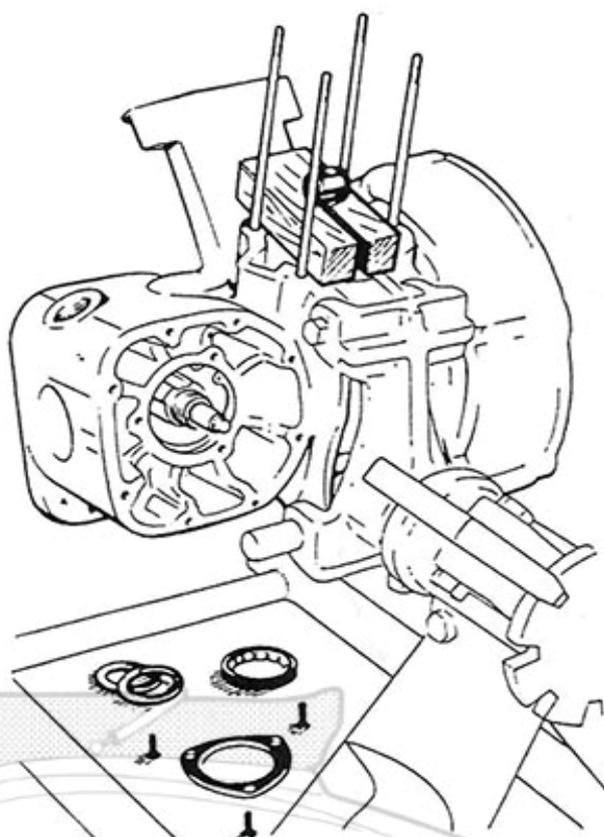


Spannschraube für Kurbelzapfen eindrehen, aber nicht befestigen. Zentrier-Vorrichtung (11 91 00 900) einsetzen. Kurbeltrieb durchdrehen, wodurch der Kurbeltrieb zentriert wird.

Klemmschraube kräftig anziehen und zwar so, daß eine Seitenfläche der Schraube parallel

Bild M 02/11b

Fühluhr aufsetzen und Kurbeltrieb auf schlagfreien Lauf prüfen (evtl. nachrichten). Spannschraube durch Körnerschlag sichern. Zentrier-
vorrichtung abnehmen. Alle gleitenden Teile einölen. Dichtring auf Lagerdeckel setzen. Die Dichtflächen am Deckel und Kurbelgehäuse mit Dichtungsmasse bestreichen. Deckel aufsetzen, befestigen und dabei darauf achten, daß die eingegossene Nute am Deckel zum Flansch am Kurbelgehäuse zeigt. Schrauben überkreuz festziehen.



11a Kurbeltrieb-Einbau bei 150 ccm-Motor:

(Kurbeltrieb wird nicht ausgeglichen).

Kompl. Kurbeltrieb so einsetzen, daß das Pleuel am unteren Totpunkt steht (auf Schlitz im Gehäuse achten). Alle gleitenden Teile einölen. Gehäusedichtung mit Dichtungsmasse aufkleben. Lagerdeckel aufsetzen (auf Paßhülse am Lagerdeckel achten). Wellenscheiben auflegen und mit Muttern (SW 10) überkreuz festziehen.

12. Kegelradsatz einbauen; Ermittlung des Zahnflankenspiels und Tragbildes.

Jedes Räderpaar wurde zusammen auf der Maschine geläpft und kann deshalb nur satzweise eingebaut werden.

Beide Räder sind jeweils mit der gleichen Nummer versehen. Das Löppbild ist an den Zahnflanken erkenntlich. Zur Kontrolle des Tragbildes müssen Räder frei von Öl und Fett sein. Auf die rechte Achse des Kurbeltriebes ausgebaute Ausgleichscheiben legen. Kegelritzel aufstecken (nicht einschlagen). Kolbenholz einsetzen. Sicherungsscheibe einlegen. Kegelritzel mit Mutter (SW 19) (Linksgewinde) aufpressen und festziehen, (Mutter noch nicht sichern).

Antriebswelle einsetzen (auf Aussparung im Gehäuse achten), Hauptwelle einschieben und Ausgleichscheiben einlegen. Geteiltes Kugellager mit Innenring gut einfetten. Vorsichtig einschlagen und zwar beim 125 ccm-Motor bis zum Sicherungsring und beim 150 ccm-Motor bis zum Gehäusebund.

Flansch für Kugellager aufsetzen, wobei dieser plan auf dem Außenring des Kugellagers aufliegen muß und mit 3 Senkschrauben zu befestigen ist. Schraubengleichmäßig anziehen, da andernfalls die Getriebehauptwelle nicht einwandfrei und leicht läuft. Schrauben dürfen erst gesichert werden, wenn Zahnflankenspiel und Tragbild in Ordnung sind.

Kupplungsglocke mit aufgepreßtem Innenring des Kugellagers aufstecken, Sicherungsscheibe einlegen, Mutter (SW 24) eindrehen.

Werkzeug (11 91 00 130) einsetzen und mit Steckschlüssel (11 91 00 904) gut anziehen. (s. Bild M 02/5b)

Hauptwelle durch Drehen der Kupplungsglocke auf leichten Lauf prüfen, wobei in jeder Stellung die Welle leicht laufen muß. Ist dies nicht der Fall, sind die 3 Schrauben nicht gleichmäßig angezogen.

Fühluhr mit Halter (11 91 00 912) in einem Ausschnitt der Kupplungsglocke einsetzen. Durch Auf- und Abwärtsbewegen der Glocke, Zahnflankenspiel feststellen; muß 0,10—0,20 mm betragen.

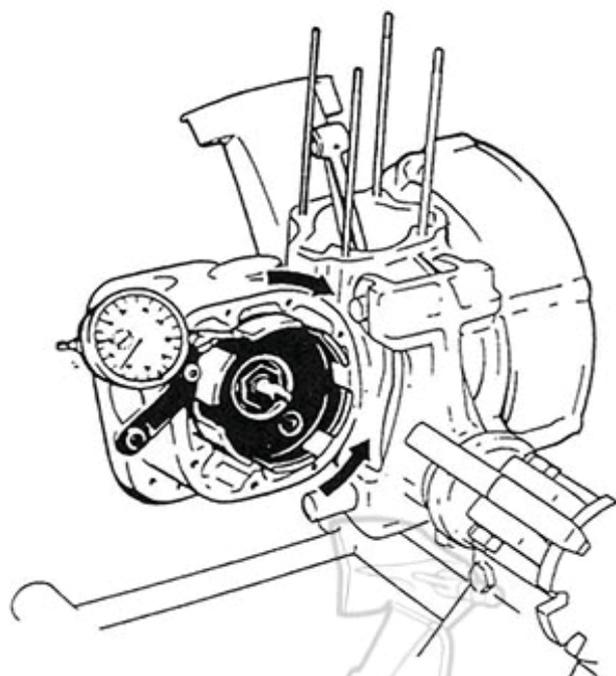


Bild M 02/12a

Fühluhr abnehmen. 6—8 Zähne an der Vor- und Rückwärtsflanke des Tellerrades auf der Antriebswelle mit Tusche oder dünner Ölfarbe bestreichen. Räder durch Drehen der Kupplungsglocke und Abbremsen am Pleuel hart in Eingriff bringen. Nun kann das Tragbild festgestellt werden.

An den tragenden Stellen der Zahnflanken wird keine Tusche mehr haften. Ist das Tragbild falsch, so ist ersichtlich, an welchem der beiden Räder Ausgleichscheiben herausgenommen oder beigelegt werden müssen.

Wenn das Tragbild und Zahnflankenspiel in Ordnung sind, kann die Kupplung eingebaut werden. Die Arbeit ist sorgfältig auszuführen, denn von der einwandfreien Einstellung hängt die Lebensdauer des Räderpaares ab. (s. Seite 12).

13. Kupplung einbauen

Zuerst die schon montierte Kupplungsglocke abnehmen und die 3 Senkschrauben am Flansch des Kugellagers durch Körnerschläge sichern. Mutter auf der rechten Seite der Achse mit sämtlichen Lappen der Sicherungsscheibe sichern (Schraubenzieher durch die Bohrung des Kurbelgehäuses stecken). Kupplungsglocke aufsetzen, Sicherung mit Mutter (SW 24) einlegen und mit Werkzeug (11 91 00 130) befestigen. Mutter mit Sicherungsscheibe sichern. Scheibfeder in die Getriebehauptwelle einsetzen und Kupplungsnahe aufstecken. Sicherungsscheibe einlegen, Mutter (SW 14) aufdrehen, festziehen und sichern. (Halter Nr. 11 91 01 108 verwenden).

Kupplungslamellen einbauen. Zuerst eine Belaglamelle, abwechselnd die restlichen Lamellen.

Zugstange, äußere Kupplungsscheibe, Federn u. Federtassen mit der Vorrichtung (11 91 00 134) kompl. einsetzen. (Die angedrehte Seite der äußeren Kupplungsscheibe muß nach außen zeigen).

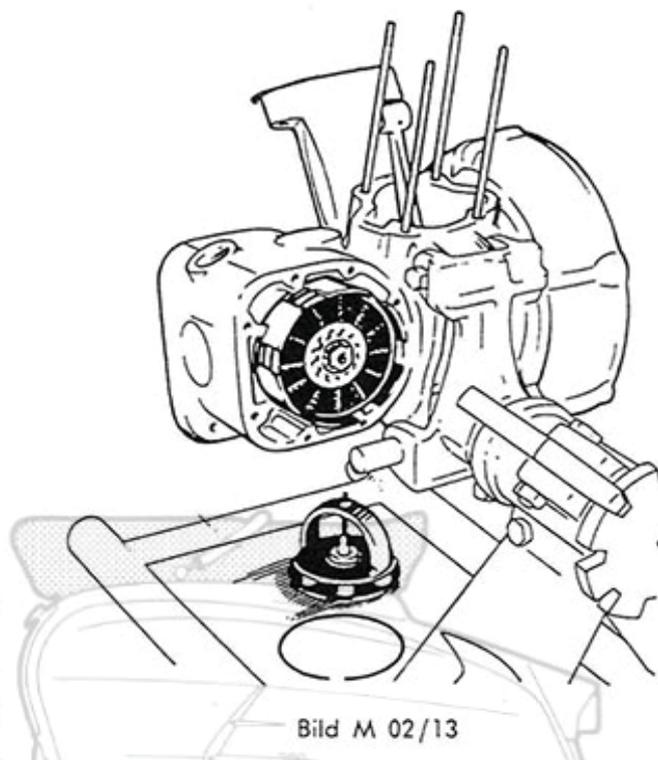


Bild M 02/13

Federring so einsetzen, daß die Öffnung des Ringes im Material der Kupplungsglocke sitzt. Vorrichtung abnehmen. Einwandfreien Sitz des Federringes prüfen.

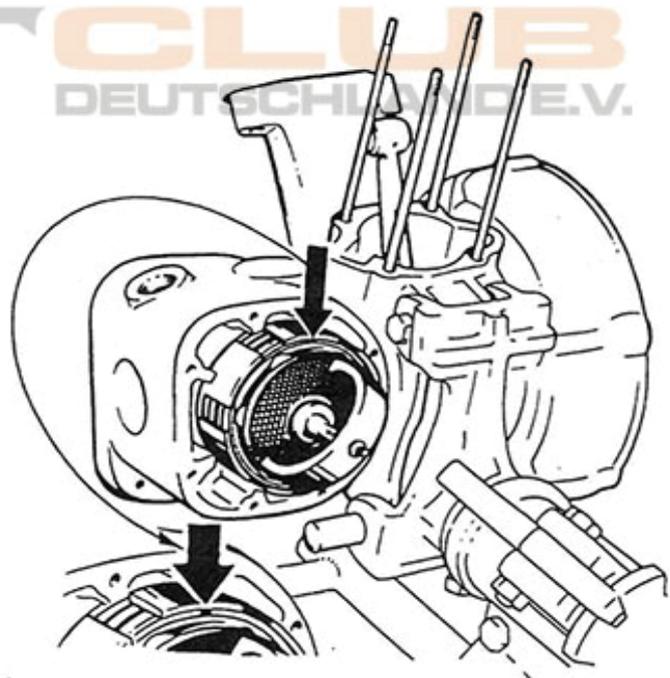
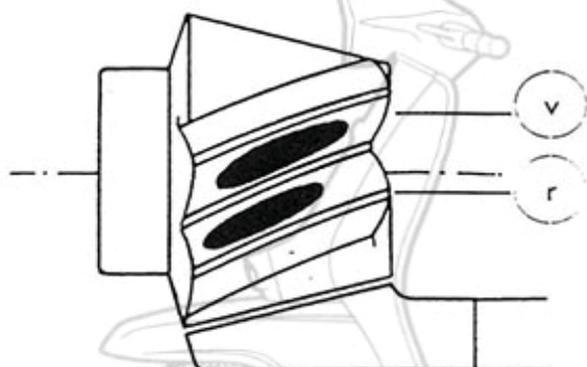
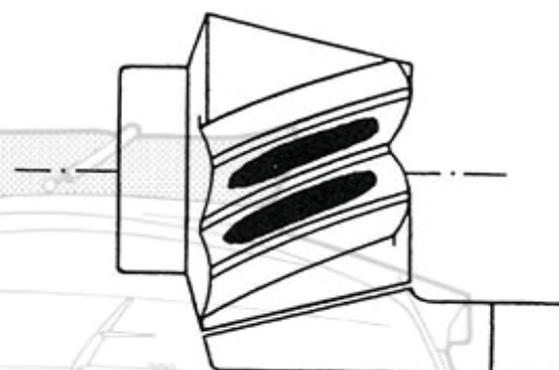
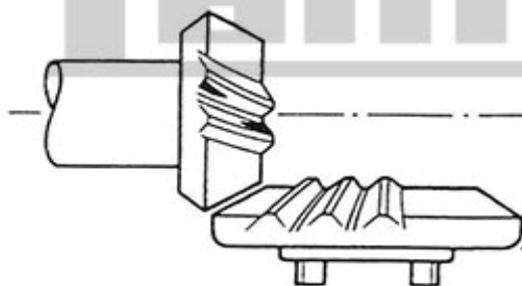
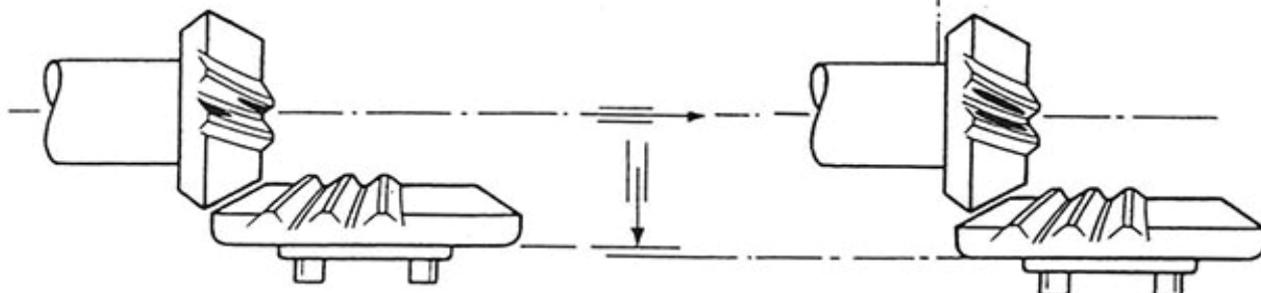


Bild M 02/13a

Allgemeine Einbauregeln für Spiralkegelräder

1. Grundregel: Stets nach **richtiger Flankenanlage** einbauen, gleichgültig ob die Zahnenden dabei miteinander abschneiden oder nicht.
2. Richtige Flankenanlage: Im unbelasteten Zustand:
 Auf der Vorwärtsflanke (v): Tragbild in der Mitte.
 Auf der Rückwärtsflanke (r): Tragbild näher am großen Durchmesser.
Niemals Zahnberührung am kleinen Durchmesser!
3. Prüfung der Flankenanlage: Zahnflanken eines Rades mit dünner Ölfarbe bestreichen, Getriebe in Betriebsrichtung einige Umdrehungen machen lassen. Die Tragbilder werden als blanke Stellen sichtbar. Das Verdrehflankenspiel (Zahnluft) darf normalerweise 0,15—0,20 mm nicht überschreiten.

 So muß die Verzahnung beim Einbau
 (unbelastet) tragen.

 So trägt sie dann im Betrieb
 unter Belastung!

 Wie verfährt man, wenn sich beim
 Einbau folgendes Tragbild ergibt?

 Man macht
 folgendes:

 Dann muß sich das normale Einbaubild
 (siehe oben) ergeben.

 Alle obigen Angaben beziehen sich auf das **treibende** Kegelrad, wobei (v) = Vorwärtsflanke
 und (r) = Rückwärtsflanke sein soll!

Dichtung mit Fett auf den Kupplungsdeckel kleben und Deckel befestigen. Buchse mit Kugelkopf so einsetzen, daß Kugelkopf nach außen zeigt.

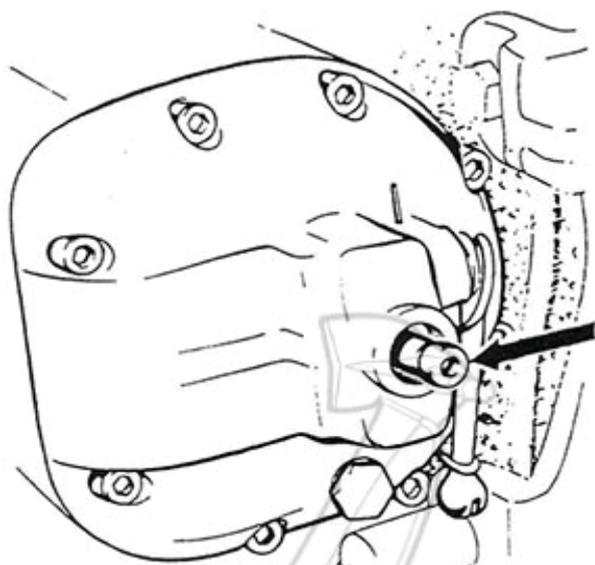


Bild M 02/13b

Mutter (SW 9 oder 10) an der Zugstange so weit eindrehen, daß der Kupplungshebel 5—8 mm Spiel hat. Gegenmutter aufdrehen und beide Muttern kontern. Verschlusskappe (SW 19) mit Dichtung eindrehen und festziehen.

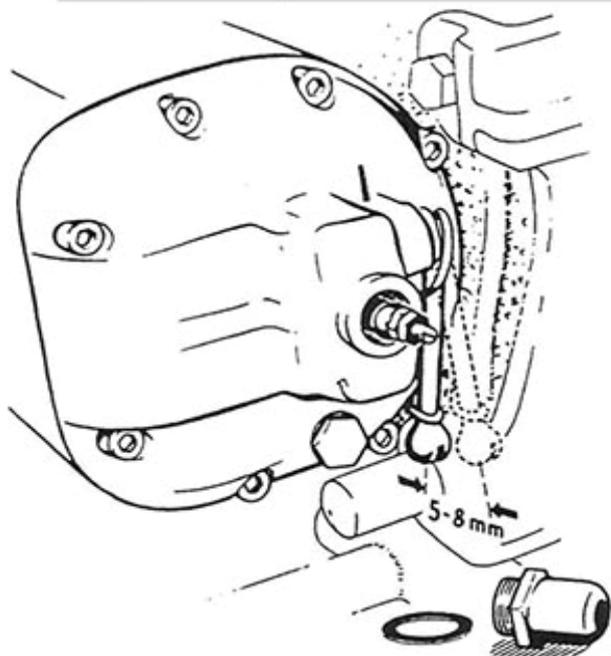


Bild M 02/13c

14. Schwinggradlichtmagnetzündler. — Einbau beim 125 ccm-Motor

Scheibenfeder einsetzen. Grundplatte einbauen und befestigen (auf Markierung achten). Polrad mit Windflügel aufsetzen, Wellenscheiben einlegen und mit Mutter (SW 19) befestigen.

14a Schwing-Licht-Anlasser — Einbau bei 125 ccm- und 150 ccm-Motor

Scheibenfeder einsetzen, Anker aufsetzen, dabei muß der Konus frei von Öl und Fett sein. Lichtmaschinengehäuse so aufsetzen und mit Schrauben und Federringen befestigen, daß der Regler zur Aufhängung am Kurbelgehäuse zeigt. Kohlebürsten einsetzen. Kolbenholz einlegen, Lüfterrad aufsetzen und mit Schraube (SW 14) und Fächerscheibe festziehen.

15. Pleuel auswinkeln

Pleuel bei 125 ccm-Motor mit Kontrolldorn (11 91 00 923), bei 150 ccm-Motor mit Kontrolldorn (048 422 014) auswinkeln.

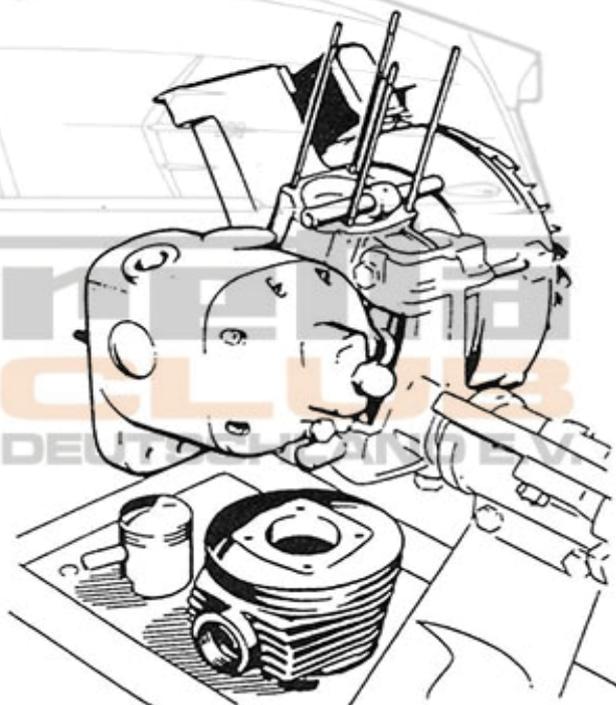


Bild M 02/15

16. Kolben und Zylinder einbauen

Dichtung am Gehäuseflansch einlegen. Ecken dürfen nicht in die Überströmkanäle hineinragen! 1 Sicherungsring in Kolben einsetzen. Putztuch einlegen. Kolben anwärmen (auf Markierung achten) und Kolbenbolzen mit Kolbenbolzendorn (11 91 00 919) eindrücken. Zweiten Sicherungsring einsetzen.

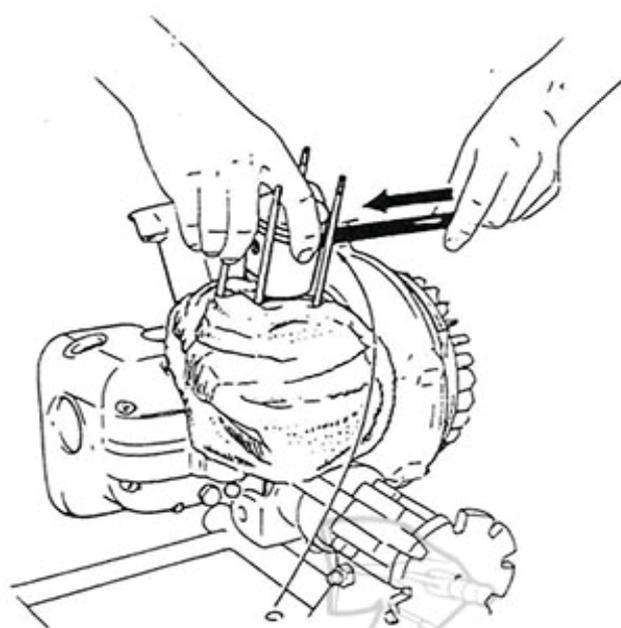


Bild M 02/16

Kolbenringe auf richtige Stellung prüfen und Kolben gut einölen. Zylinder mit Hilfe der Kolbenringzange (11 91 00 922 bzw. 11 91 01 922) aufsetzen.

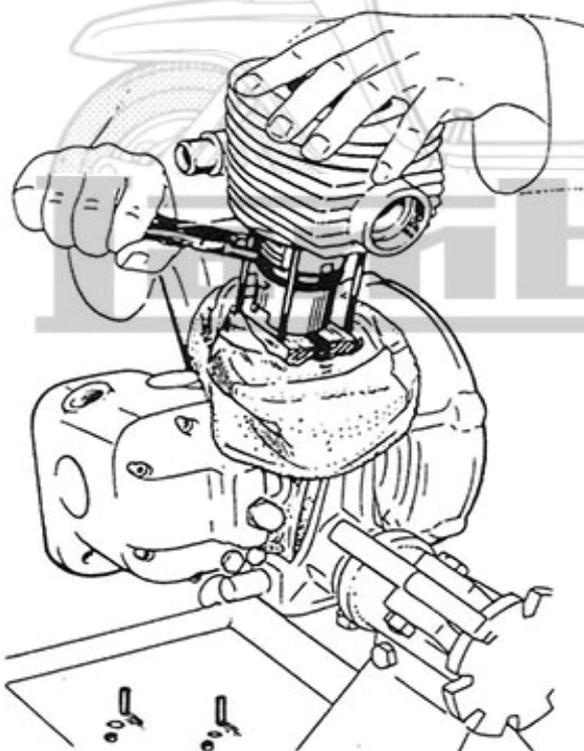


Bild M 02/16a

17. Zündung einstellen

Schwungradlichtmagnetzündler bei 125 ccm-Motor

Kontaktabstand 0,20 bis 0,30 mm, 4 mm vor o. T. (schräg durch das Kerzenloch gemessen 4,8 mm).

17a Schwung-Licht-Anlasser

125 ccm-Motor: Kontaktabstand 0,35 - 0,4 mm, 4 mm vor o. T. bei ausgespreizter Starthilfe (schräg durch das Kerzenloch gemessen 4,8 mm).

17b 150 ccm-Motor: Kontaktabstand 0,35-0,4 mm, 4,2 bis 4,3 mm vor o. T. bei ausgespreizter Starthilfe (schräg durch das Kerzenloch gemessen bei 40° 5,9 mm, bei 35° 0,2 mm).

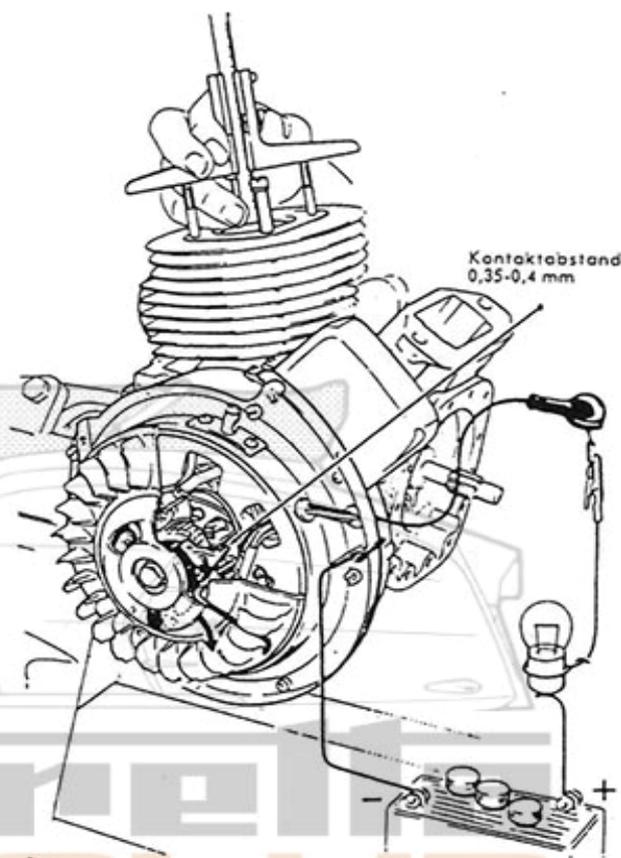


Bild M 02/17



Kontaktabstand 0,35-0,4 mm

Bild M 02/17a

Kontaktabstand 0,2-0,3 mm

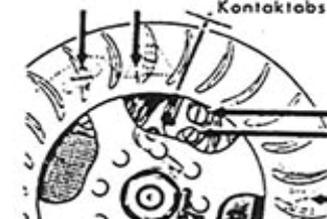


Bild M 02/17b

Nach Einstellen der Zündung ist der Abschlußdeckel mit Federring einzubauen.

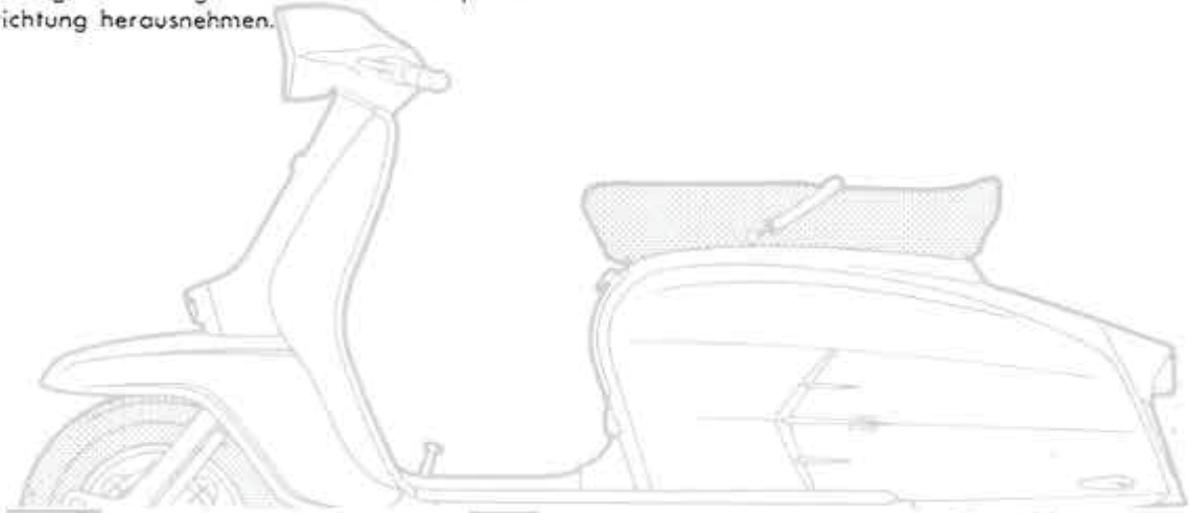
18. Zylinderkopf-Einbau bei 125 ccm-Motor

Zylinderkopf ohne Dichtung so aufsetzen, daß das Kerzenloch zur Vergaserseite zeigt. Muttern (SW 10) überkreuz anziehen. Zündkerze einschrauben.

18a Zylinderkopf-Einbau bei 150 ccm-Motor

Zylinderkopf mit Dichtung aufsetzen — Einbau wie bei 125 ccm-Motor.

- 19. Öl-Einfüll- und Ablasschraube (SW 10) mit Dicht-ring einschrauben, Verschlusscheibe mit Dichtungsmasse einsetzen und mit einigen Hammerschlägen befestigen. Motor aus Aufspannvorrichtung herausnehmen.**



Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

Hinterradantrieb mit Schwinge

20. Getriebe-Ausbau

Antriebsgehäuse komplett mit Schwinge in Aufspannvorrichtung (11 91 00 916) befestigen. 2. Gang einschalten, Schieberad, Schaltweile, Schaltgabel mit Vorgelegewelle und Rad für direkten Eingriff herausnehmen. Auf Lagernadeln achten (24 Stück)! Drehstabwelle mit Zange entfernen.



21. Bremstrommel-Ausbau

Schwinge in der Aufspannvorrichtung umspannen und zusätzlich mit einer Innensechskantschraube befestigen. Mutter (SW 32) an der Bremstrommel entfernen. Abzieher (018 099 743) aufsetzen und Bremstrommel abziehen.

Bild M 02 / 20

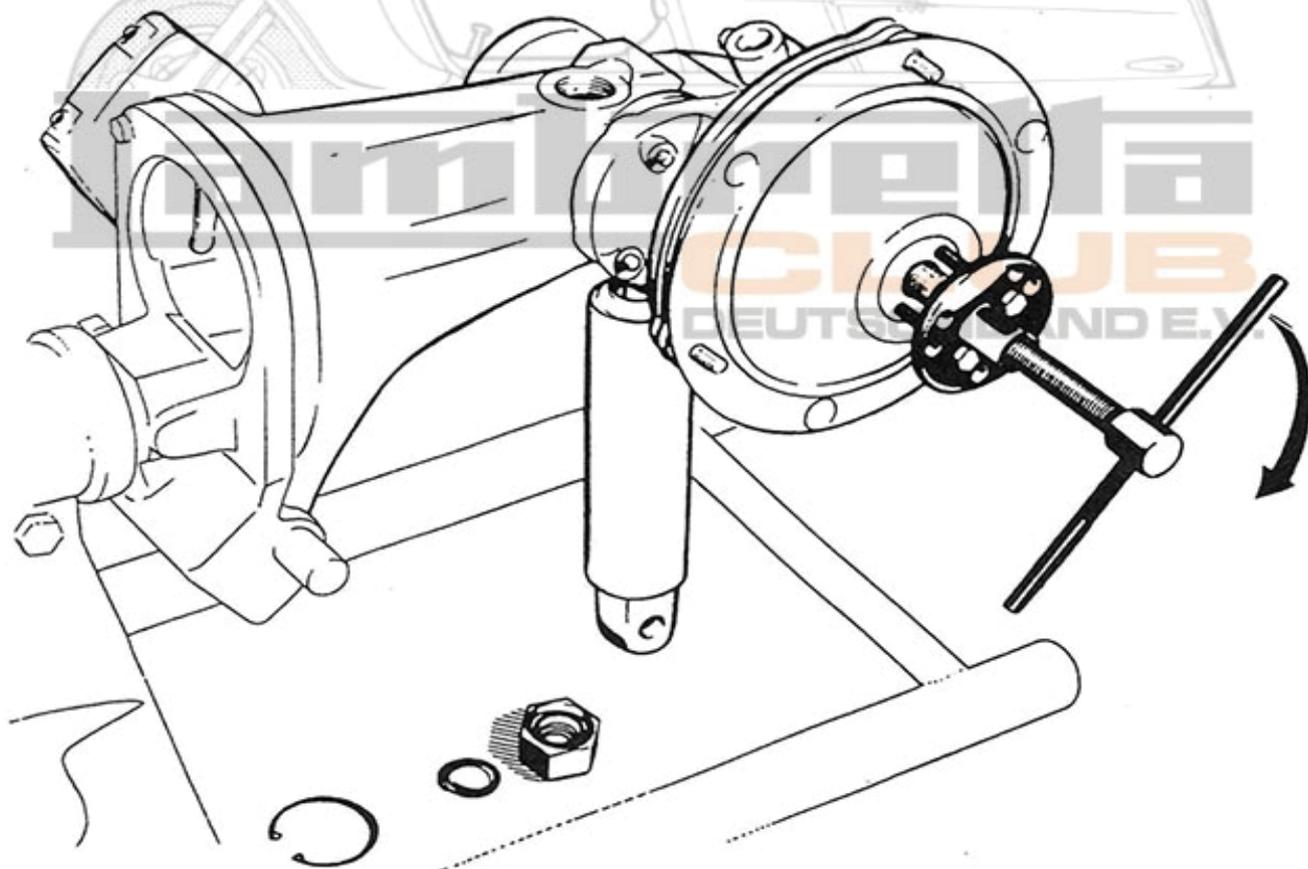


Bild M 02 / 21

22. Bremsbacken- und Hinterradfederung-Ausbau

Stellung des Bremshebels zeichnen.

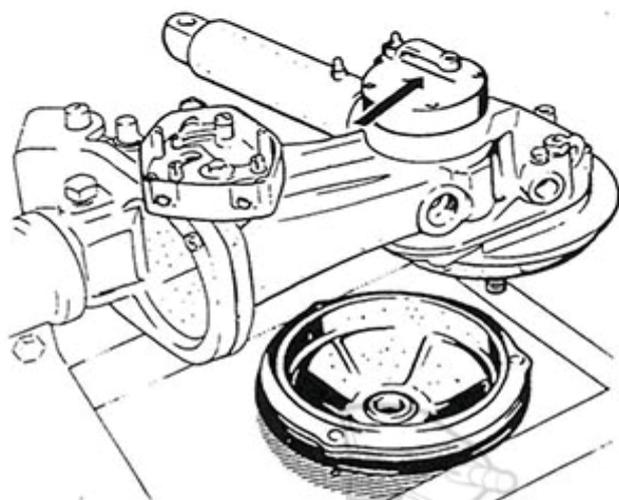


Bild M 02/22

Sicherungsring am Lagerbolzen entfernen und Bremsbacken mit Rückzugfeder herausnehmen. Sicherungsring am Bremshebel abnehmen. Brems Schlüssel mit Ausschlagdorn (11 91 00 921) herausschlagen. Bremshebel und Sicherungsscheibe abnehmen. Mutter (SW 24) abdrehen und mit Unterlagscheibe abnehmen.

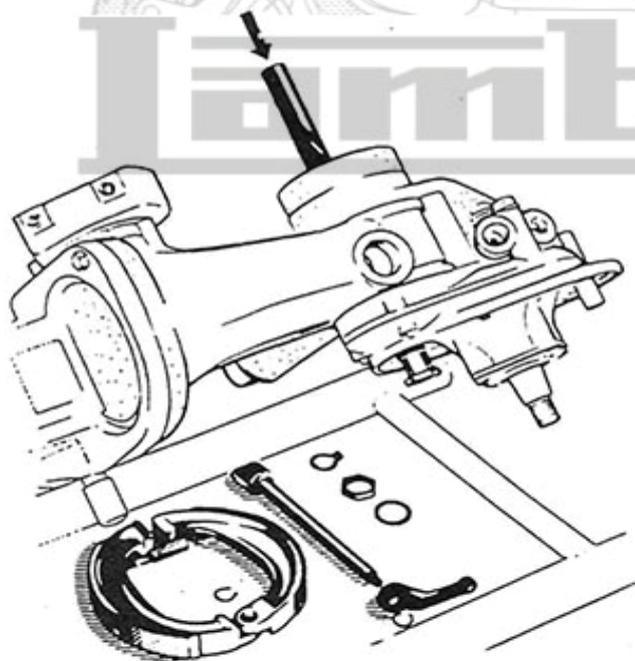


Bild M 02/22a

Vorsicht! Bei 125 ccm-Motor Zähne des grossen Stirnrades durch Drehen der Antriebswelle auf Lücke bringen; bei Nichtbeachten wird Lagerbüchse beschädigt und läßt somit Fett durch.



Bild M 02/22 b

Lagerbüchse und Dichtring mit Werkzeug (11 91 00 920) herausschlagen. Hinterradfederung abnehmen.

23. **Schaltgehäuse-Ausbau** (nur, falls erforderlich, für Austausch-Hinterradantrieb). Schraube (SW 10) am Schaltsegment herausdrehen und mit demselben abnehmen. 3 Senkschrauben mit konischen Zahnscheiben entfernen. Schaltgehäuse mit Druckfeder und Schutzscheibe abnehmen.

Antriebsgehäuse mit Schwinge muß im Schadensfall in diesem Zustand über die zuständige Bezirksvertretung zum Austausch ins Werk eingeschickt werden.

Hinterradantriebe mit gerader Verzahnung (serienmäßig bis Fahrzeug 1 907 980 / 908 000) werden im Werk nicht instandgesetzt, sondern gegen solche mit Spiralverzahnung zu einem Sonderpreis ausgetauscht. Die mitgelieferte Drehstabwelle (11 10 00 036) muß verwendet werden, da die seitherige Ausführung 3 mm länger ist und zu Störungen führen kann.

24. Hinterradfederung-Einbau

Bei dem 125 ccm-Motor darauf achten, daß eine Zahnücke zur Bohrung der Lagerbüchse zeigt (s. Bild M 02/22b).

Papierdichtung auf Lagerbüchse legen (bei 150 ccm-Motor sind es 2 Gummidichtringe). Hinterradfederung bzw. Zugstange in Aussparung der Schwinge einführen. Lagerbüchse ölen und einschlagen. Scheibe mit Mutter (SW 24) auflegen und anziehen.

Achtung! Lagerbüchse darf sich beim Anziehen nicht drehen, da sonst der Dichtring platzt.

Mutter (SW 24) nicht zu stark festziehen. Schwinge muß beweglich sein!

25. Hinterradbremse-Einbau

Bremsschlüssel mit Dichtring und Scheibe einölen und einsetzen. Die beiden Bremsbacken mit eingehängter Rückzugfeder einbauen und mit Federring sichern. Sicherungsblech auf Lagerbüchse auflegen, Bremshebel aufsetzen (Markierung beachten) und mit einem passenden Rohr einschlagen, dabei am Nocken des Bremshebels gehalten.

Bremshebel mit Sicherungsring sichern.

Bremshebel muß nach oben zeigen!

Scheibenfeder in Antriebswelle einsetzen. Konus säubern. Bremsstrommel aufsetzen und mit Federring und Mutter befestigen. Muß bei eingebautem Motor im Fahrgestell nochmals nachgezogen werden.



Bild M 02/28

26. **Getriebe-Einbau** (wird nicht ausgeglichen). 24 Nadeln mit Fett am Rad für direkten Gang einsetzen und in den Außenring im Antriebsgehäuse einfügen. Drehstabwelle einstecken. Durch Hin- und Herbewegen der Bremsstrommel auf richtigen Sitz bringen. Auf das komplette Vorgelege wird die Schaltgabel mit der eingesteckten Schaltwelle gesetzt und das Ganze zusammen in das Antriebsgehäuse eingeführt. Hierbei ist zu beachten, daß der Schalthebel in die Aussparung der Schaltgabel eingeführt wird. Schieberad von der Hauptwelle (27 Zähne) auf die Schaltgabel setzen und nach innen drücken, bis dieses im Rad vom direkten Eingriff einrastet (= 3. Gang). Getriebeteile einölen und Papierdichtung am Flansch aufkleben. Fertig montiertes Antriebsgehäuse aus der Aufspannvorrichtung herausnehmen.

27. **Komplettes Antriebsgehäuse mit Schwinge am Motor anflanschen.**

Motor in Aufspannvorrichtung einspannen. Paßschraube am Flansch des Antriebsgehäuses einstecken, Antriebsgehäuse am Kurbelgehäuseflansch ansetzen. **Paßschraube als Führung benutzen.** Antriebsgehäuse gegen den Motor drücken und durch Bewegen der Bremsstrommel Getrieberäder in Eingriff bringen. Nach Eingriff der Zähne lassen sich beide Gehäuse **ohne Gewaltanwendung zusammenfügen.** Mutter (SW 14) mit Unterlag- und Federscheibe an der Paßschraube einsetzen und anziehen. Sämtliche Schrauben mit Innensechskant eindrehen und mit Spezial- und Winkelschlüssel festziehen. Hierbei ist die lange Schraube oben am Gehäuseflansch (am Schaltgehäusesitz) einzusetzen. Hinterradfederung nach oben drücken und Schwinge mit starkem Schraubenzieher bewegen, bis die Bohrungen am Gehäuse und Anlenkstück übereinstimmen. Anlenkbolzen einölen, einsetzen und mit Sicherungsring sichern.

Schmiernippel zeigt nach rechts.

28. **Schaltgehäuse (kompl.) anbauen**

Schutzscheibe auflegen. Schaltgehäuse aufsetzen (Schlitze im Gehäuse müssen auf Mitte Bohrungen stehen). Senkschrauben mit konischen Zahnscheiben einschrauben und wegen der späteren Schalteinstellung nur leicht anziehen. Darauf achten, daß der 3. Gang eingeschaltet ist. Schaltsegment aufstecken. Die Raste vom 3. Gang muß zum Mitnehmerhebel zeigen.

Mit Schraube (SW 10) Unterlagscheibe und Federring Schaltsegment befestigen. Druckfeder einschieben, Stiftschraube eindrehen und mit Mutter (SW 17) kontern.

29. **Schaltung einstellen**

Die Schaltung ist so einzustellen, daß der Weg vom Leerlauf in den 2. Gang kürzer ist, wie der vom Leerlauf in den 1. Gang. Die Rolle des Mitnehmerhebels liegt im 1. und 3. Gang gegen die Fläche und nicht in der Ecke der Schaltasten. Leerlauf einschalten, Schaltgehäuse unter gleichzeitigem Drehen der Bremsstrommel langsam nach rechts bewegen, bis ein Ratschen hörbar wird. (2. Gang kurz vor dem Einrasten). Schaltgehäuse wieder etwas zurückbewegen, bis das Ratschen aufhört. Senkschrauben festziehen, wobei sich die Lage des Schaltgehäuses nicht mehr verändern darf. Motor aus der Aufspannvorrichtung nehmen und einbauen.



1. Gang

2. Gang

3. Gang

Bild M 02/28-29

■ Weitere Arbeiten, die von Werkstätten an der Schwinge durchgeführt werden können sind: ■

30. **Deckel mit Antriebswelle für Hinterradschwinge Aus- und Einbau**

Lagerbolzen (SW 14) für Bremsbacken herausdrehen. Sämtliche Muttern (SW 14 und SW 10) abnehmen (beim 150 ccm-Motor sind es keine Muttern, sondern 2 Schrauben (SW 6) mit Innensechskant Deckel durch einige leichte Schläge mit Gummihammer lockern und abnehmen. Papierdichtung entfernen, evtl. austretendes Fett auffangen.

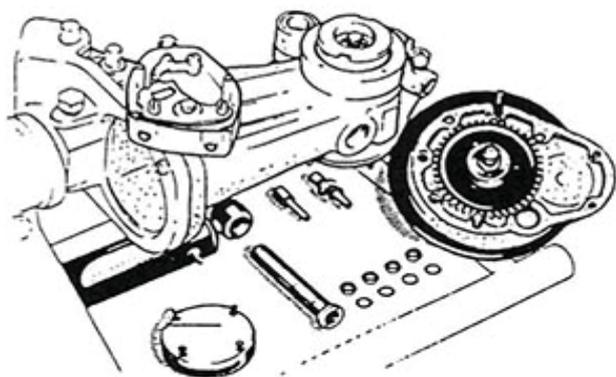


Bild M 02/30

Einbau: Die Vertiefungen in der Schwinge mit Ambroleum füllen, Dichtung auflegen, Deckel aufsetzen, Räder in Eingriff bringen, Deckel befestigen.

31. Antriebswelle ohne Stoßdämpfer Aus- und Einbau

125 ccm-Motor: Zylinderstift am Schraubenrad vorsichtig herausschlagen. Sicherungsscheibe aufbiegen. Mutter (SW 19) mit Linksgewinde lösen, dabei wird das Schraubenrad angehoben. Mutter wieder etwas anziehen (damit das Rad frei wird) und Schraubenrad mit 2 starken Schraubenziehern abdrücken.

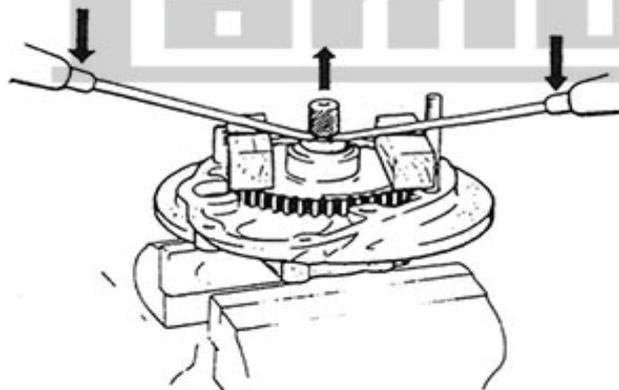


Bild M 02/31

Mutter, Ausgleichscheibe und Sicherungsscheibe entfernen. Kugellager abziehen, Scheibenfeder abnehmen. Flanschdeckel, nach Entfernen der Muttern und Federringe, abnehmen. Auspresswerkzeug ansetzen und im Schraubstock oder einer Presse die Antriebswelle mit Tellerfedern und Mitnehmernabe auspressen.

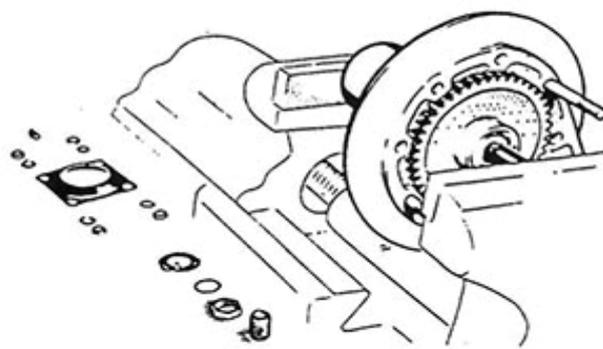


Bild M 02/31a

Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

31a Antriebswelle mit Stoßdämpfer (Schnorrfeder) Aus- und Einbau

125 ccm-Motor: Schraubenrad ohne Zylinderstift in gleicher Weise wie unter Abs. 31. beschrieben ausbauen. Anlaufscheibe mit Nute und Stirnrad abnehmen. 3 Kugeln mit Mitnehmerplatte herausnehmen. Flanschdeckel entfernen. Auspresswerkzeug ansetzen und im Schraubstock Antriebswelle mit den Tellerfedern herausdrücken.

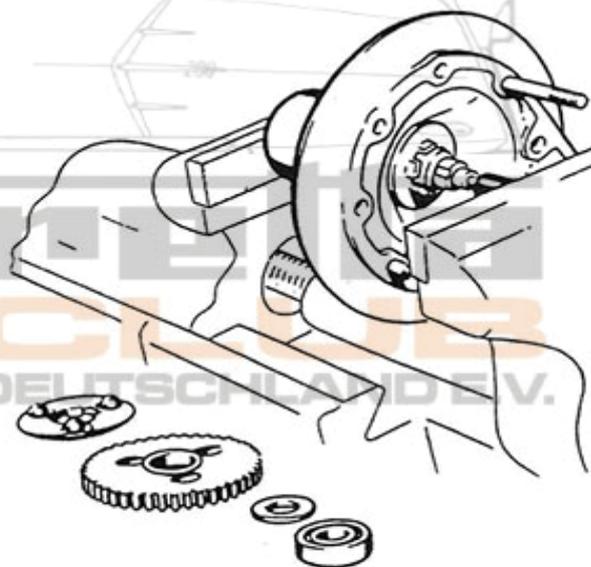


Bild M 02/31b

Einbau: Antriebswelle mit Kugellager in Deckel einschlagen, Abdeckscheibe einlegen, Abdichtring einsetzen, Flanschdeckel mit Federringen und Muttern (SW 10) befestigen. Tellerfedern wie folgt einlegen: zuerst Tellerfeder (Wölbung nach unten), dann Absteckscheibe, Tellerfeder (Wölbung nach oben), Tellerfeder (Wölbung nach unten) Abdeckscheibe und letzte Tellerfeder (Wölbung nach oben). Antriebswelle vorsichtig in Schraubstock spannen und auf richtigen Sitz der Tellerfedern achten. Mitnehmernabe mit einem Rohr einschlagen.

Das geschliffene Teil der Nabe zeigt nach oben.

Mitnehmerplatte aufsetzen. Kugeln mit Fett einlegen und Stirnrad aufsetzen. Anlaufscheibe mit Nute aufstecken, Lager aufsetzen, Sicherungsscheibe und Ausgleichscheibe einlegen. Mutter (SW 19) mit **Linksgewinde** anziehen und absichern. Schraubenrad aufpressen. (Ausgleichscheibe muß unter allen Umständen eingebaüt werden, da sonst die Nase der Sicherungsscheibe abgeschert wird. Die Mutter (SW 19) kann sich dann lösen und dadurch Schaden anrichten.

31b Antriebswelle mit Stoßdämpfer (Schnorrfeder) Aus- und Einbau

150 ccm - Motor: Ausbau wie bei 125 ccm-Ausführung (Abs. 31a) beschrieben. Nach Herausnehmen der Mitnehmerplatte können die 5 Tellerfedern, die 2 Drehtringe und 1 Anlaufscheibe herausgenommen werden. Scheibenfeder an der Antriebswelle, 4 Muttern (SW 10) am Flanschdeckel und den Flanschdeckel mit eingepreßtem Dichtring entfernen. Antriebswelle und Flansch mit eingepreßtem Lager durch einige leichte Schläge (Gummihammer) heraus schlagen.

Einbau: in umgekehrter Reihenfolge.

Beim Einbau des Flanschdeckels ist darauf zu achten, daß am Dichtring die Montagehülse (11 91 00 926) angesetzt wird. Mutter (SW 19) mit Linksgewinde wieder sichern.

32. Schraubenrad in der Schwinge Aus- und Einbau

Gewindestift mit **passendem** Schraubenzieher herausdrehen und Schraubenrad mit Schraubenzieher herausdrücken. (Auf Ausgleichscheiben achten).

Einbau in umgekehrter Reihenfolge, wobei der Gewindestift durch Körnerschlag zu sichern ist.

33. Hinterradfederung zerlegen und zusammenbauen

Hinterradfederung mittels Holzbacken im Schraubstock einspannen, Anlenkstück mit passendem Schlüssel oder Bolzen herausdrehen. Gegenfeder mit Stoßdämpfergummi herausnehmen. Zugstange im Schraubstock einspannen und Bodenstück für Zugstange mit Schlüssel (11 91 00 131) herausdrehen. Innen- u. Außenfedern sowie Scheibe entfernen. Zugstange herausziehen, sämtliche Teile reinigen, prüfen und defekte auswechseln.

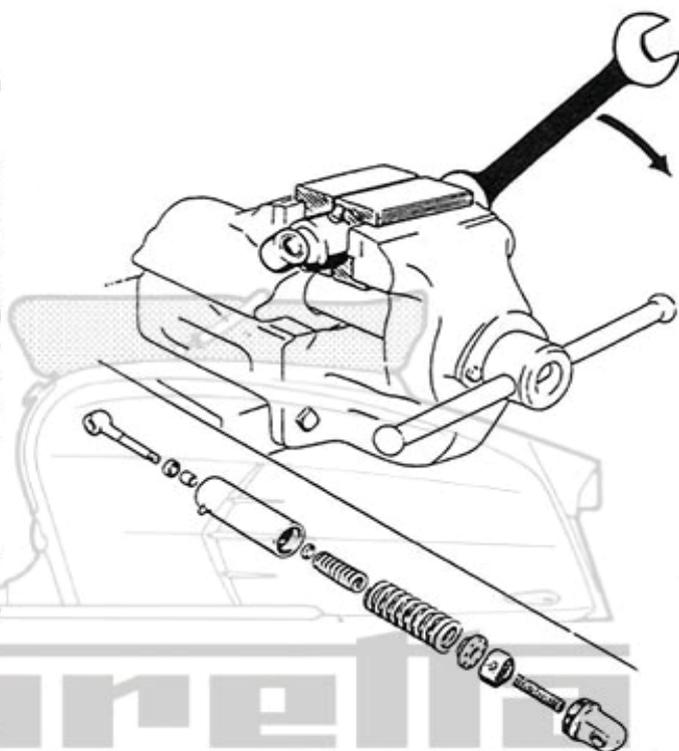


Bild M 02 / 33

Zusammenbau: in umgekehrter Reihenfolge. Hinterradfederung bis zur Hälfte mit Hochdruckfett füllen. Anlenkstück einschrauben und mit Körnerschlag sichern.

Vorderrad Aus- und Einbau

(F 01)

1. Nippel des Seilzuges am unteren Bremshebel aushängen.

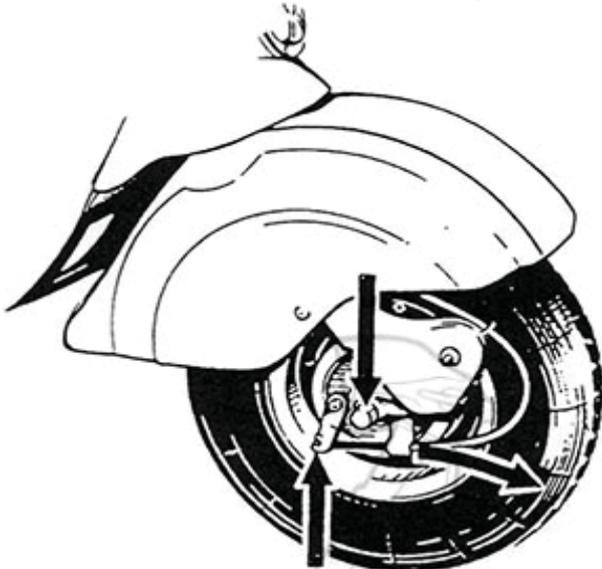


Bild F 01 / 1



Bild F 01 / 1c

- 125 ccm : Klemm-Mutter (SW 11) lösen.
150 ccm : Führungshülse für Feder entfernen.

Achsmutter (SW 20) lösen, Rad herausnehmen.

2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge, jedoch ist hierbei darauf zu achten, daß die schwache Scheibe auf der linken Seite des Rades an die Innenseite des Schwinghebels zu liegen kommt.



Bild F 01 / 1a

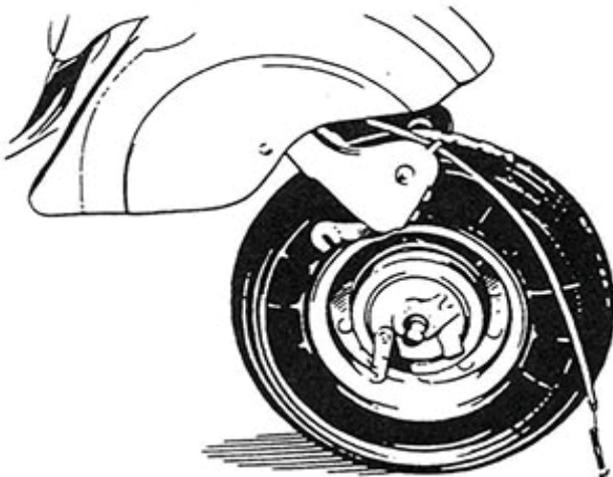


Bild F 01 / 1b

Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

Hinterrad Aus- und Einbau

(F 02)

1. Linkes Abdeckblech abnehmen. Hutmutter (SW 14) mit Federringen abschrauben und Rad herausnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

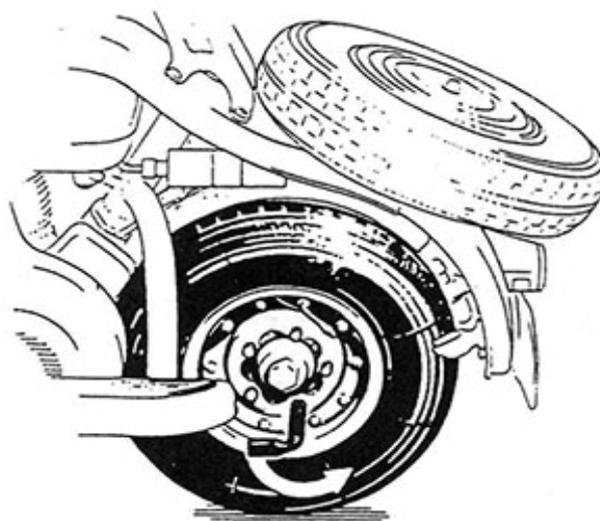


Bild F 02

Kugellager und Abdichtringe der Vorderradnabe Aus- und Einbau

(F 03)

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
Bremsscheibe ausbauen (s. F 04).
2. Achse mit Gummihammer von der Bremstrommelseite her ausschlagen. Distanzhülsen abnehmen, Dichtringe ausschlagen und Sicherungsring ausbauen. Kugellager mit handelsüblichem Abzieher ausziehen. (Auf Distanzrohr achten).
3. Einbau: Linkes Kugellager einpressen, Sicherungsring einsetzen. Fett einfüllen. Abstandsrohr einsetzen und rechtes Kugellager einpressen. Distanzhülsen so in die Dichtringe einsetzen, daß die Lippen der Dichtringe zum Bund der Hülsen zeigen. Die so vorbereiteten Dichtringe in die Nabe einpressen, wobei der Bund der Abstandshülsen nach außen zeigen muß. Achse von der Bremstrommelseite her vorsichtig einschlagen, damit die linke Abstandshülse nicht aus dem Dichtring geschoben wird. Bremsscheibe aufsetzen. Beide Muttern (SW 19) aufdrehen und festziehen. Hierbei ist auf gleichmäßiges Herausragen der beiden Achsenden zu achten.

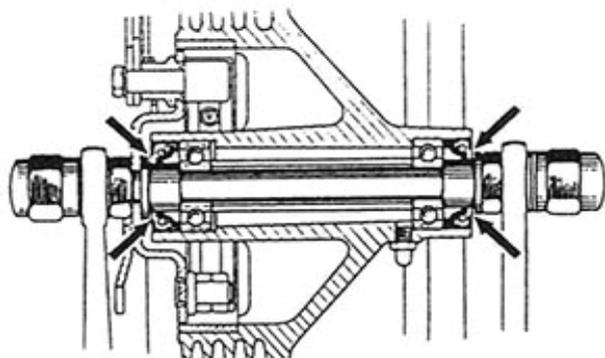


Bild F 03

Bremsscheibe am Vorderrad Aus- und Einbau

(F 04)

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
2. Mutter (SW 19) an der Bremsscheibe herausdrehen, Bremsscheibe mit Backen herausnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Hinterradnabe Aus- und Einbau

(F 05)

1. Hinterrad ausbauen (s. F 02).
2. Befestigungsmutter (SW 32) mit Federring abschrauben, Nabe mit Abzieher (018 099 743) abziehen.
3. Einbau: Die Konen müssen beim Einbau frei von Öl und Fett sein. Scheibenfeder einsetzen Nabe aufstecken und mit Federring und Mutter (SW 32) befestigen.

Bremsbeläge (pro Nabe) erneuern

(F 08)

Vorder- und Hinterradbremse:

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
Brems Scheibe am Vorderrad ausbauen (s.F 04).
oder
Hinterrad ausbauen (s. F 02).
Hinterradnabe ausbauen (s. F 05).
2. Sicherungsring am Lagerbolzen abnehmen, Bremsbacken mit Rückzugfeder abheben. Bremsbacken am Auge im Schraubstock einspannen (Schutzbacken verwenden). Beläge mit Meißel entfernen.
3. Beim Aufnieten der neuen Beläge müssen die mittleren Niete zuerst vernietet werden. Brems Schlüssel einölen. Rückzugfeder in beide Bremsbacken einhängen und einbauen. Sicherungsring einsetzen.

Tachometerantrieb Aus- und Einbau

(F 09)

1. Hinterrad ausbauen (s. F 02).
Hinterradnabe ausbauen (s. F 05).
Deckel für Hinterradschwinge ausbauen (s.M 52).
2. Schraubenräder ausbauen (s. M 02, Abs. 31).
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Vordergabel Aus- und Einbau

(F 20)

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
2. Seilzug mit Gummitülle am Schutzblech herausziehen. Spannschraube (SW 14) mit Mutter am Klemmkopf entfernen. Lenker mit Klemmkopf durch einige Schläge mit Gummihammer lockern und nach oben abnehmen. Lenker auf Gabelverkleidung legen (Putztuch unterlegen). Einstellmutter mit Hakenschlüssel (128 052 134) unter gleichzeitigem Gegenhalten mit Schlüssel (11 91 00 128) lösen.

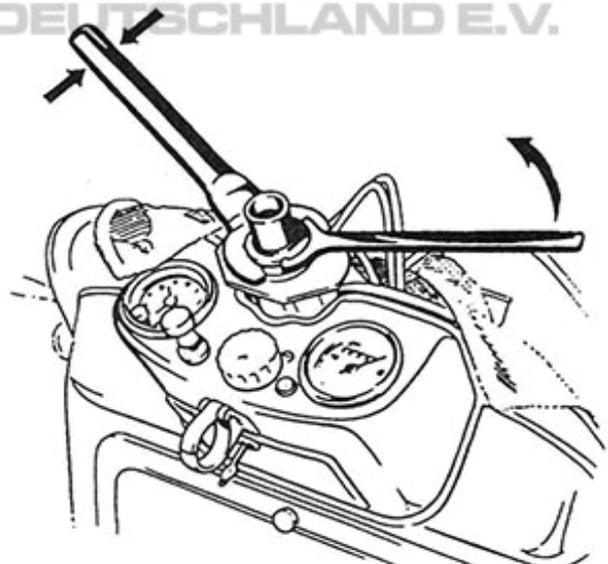


Bild F 20 / 1

Einstellmutter und Lagerring herausdrehen. Gabel nach links oder rechts einschlagen und herausziehen. Auf Kugeln achten.



Bild F 20 / 1a

- Einbau: Kugeln mit Fett in Lagerschalen einsetzen (oben 35 Stück 1/8", unten 23 Stück 1/4"). Vordergabel einschieben, dabei nach links oder rechts einschlagen. Oberen Lagerring und Einstellmutter aufdrehen und kontern. Zu beachten ist, daß die Gabel kein Spiel hat, jedoch nach beiden Seiten leicht fällt. Lenker mit Klemmkopf aufsetzen und durch einige Schläge mit Gummihammer einschlagen. Lenker ausrichten. Spannschraube (SW 14) mit Federring und Mutter einsetzen und festziehen. Seilzug mit Gummitülle am Schutzblech durchziehen und Vorderrad einbauen.

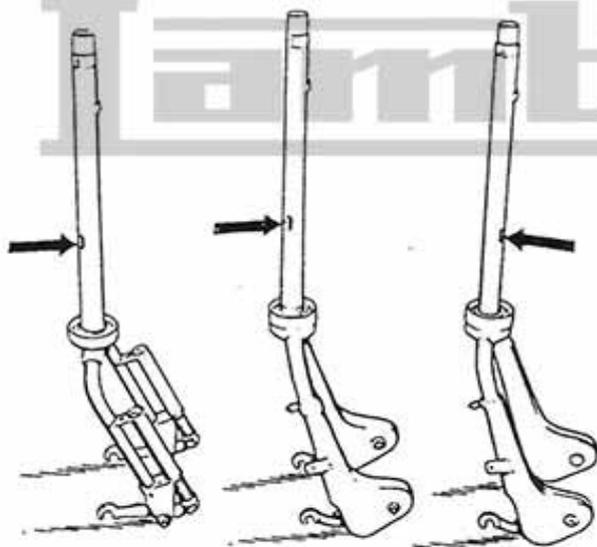


Bild F 20 / 1b

Lambretta
 CLUB
 DEUTSCHLAND E.V.

Lagerschalen, Laufringe und Kugeln Aus- und Einbau

(F 21)

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
Vordergabel ausbauen (s. F 20).
2. Lenkungsschalen im Steuerkopf mit einem entsprechend langen Rohr von innen herausschlagen. Lagerkonus an der Gabel durch die dafür vorgesehenen Bohrungen mit einem passenden Durchschlag entfernen.

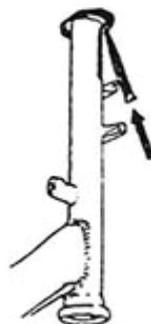


Bild F 21 / 1a

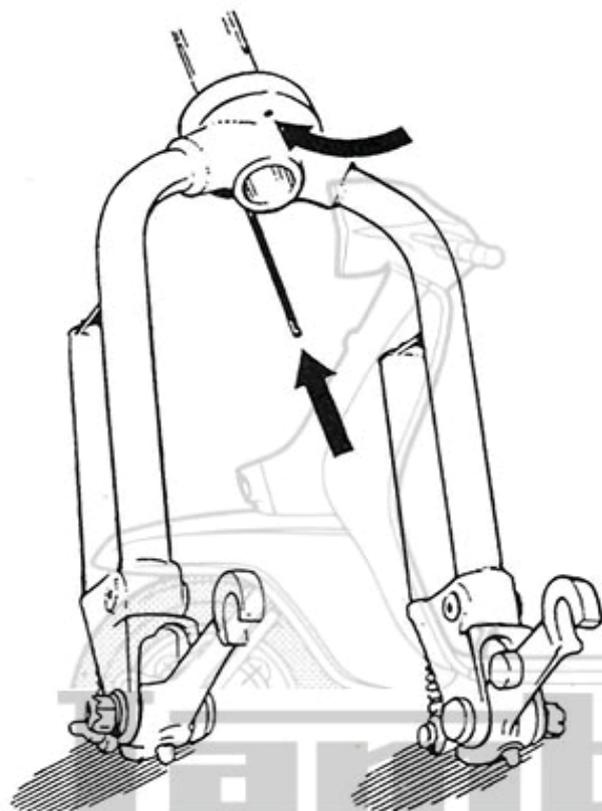


Bild F 21 / 1

3. Einbau: Lenkungsschalen in den Steuerkopf einschlagen. Lagerkonus an der Gabel mit einem über das Schaftrohr gehenden Stück Rohr aufpressen. Gabel und Rad einbauen.

Vordergabelfedern Aus- und Einbau

(F 22)

1. Siehe unter F 24 bei Fahrzeugen ab 1 938 905/938 974.
Bei Fahrzeugen bis 1 938 904/938 973 zusätzlich:
Vordergabel ausbauen (s. F 20).
Vorderradschutzblech ausbauen (s. F 26).
2. Gabel im Schraubstock einspannen, Schutzkappen entfernen, Schwinghebel mit einem passenden Rohr (Länge = ca. 300 mm) nach unten drücken.

Splint entfernen, Kronenmutter (SW 14) abdrehen. Splint am Bolzen für Schwinghebel entfernen, Kronenmutter abdrehen. Bolzen für Schwinghebel herausnehmen, ebenfalls Schwinghebel mit Federzugstange, Gegen- und Vorderfeder sowie Führungsstück herausnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

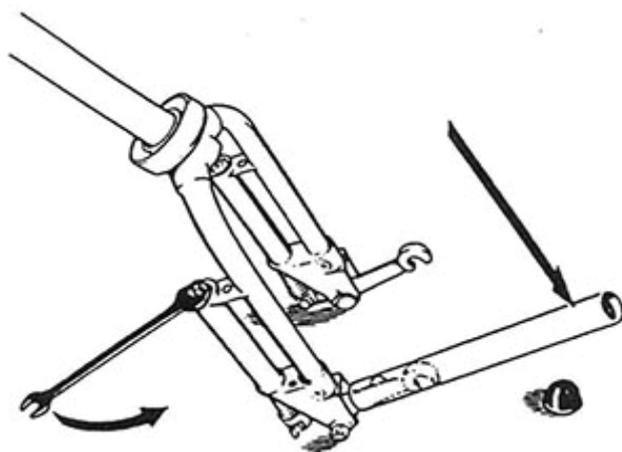


Bild F 22

Schwinghebel links und rechts Aus- und Einbau

(F 24)

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
Bei Fahrzeugen bis 1 938 904/938 973 siehe unter F 22.
2. Bei Fahrzeugen ab 1 938 905/938 974 :
2 Schrauben (SW 10) am Federgehäuse (Unterseite) entfernen und Schwinghebel nach oben drücken. Gummidämpfer fällt dabei heraus. Mutter und 2 Federscheiben an der Lager-schraube abnehmen. Bolzen für Schwinghebel mit Messingdorn herausschlagen. Schwinghebel, Federführung und Feder sowie Lagerbüchse mit eingepreßter Führungsbüchse herausnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge, wobei Fe-
dern und Federführungen gut einzufetten sind.

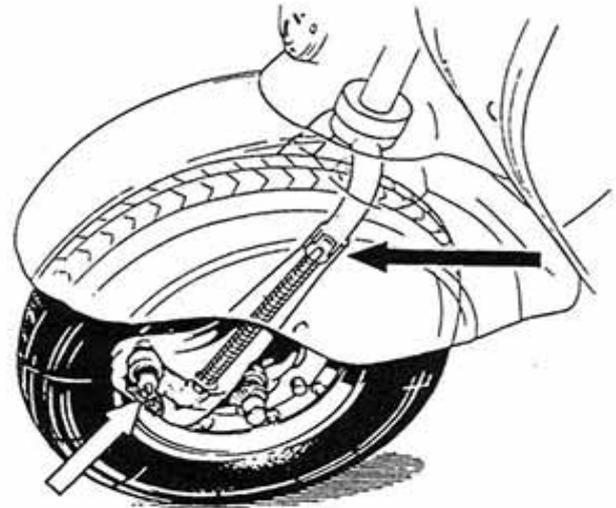


Bild F 24

Schwinghebel ausbüchsen

(F 25)

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
Schwinghebel ausbauen (s. F 24 oder F 22).
gen. Neue einpressen und mit verstellbarer
Reibahle ausreiben.
2. Lagerbüchse mit passendem Dorn herausschlu-
gen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Vorderradschutzblech Aus- und Einbau

(F 26)

1. Vorderrad ausbauen (s. F 01).
Vordergabel ausbauen (s. F 20).
2. 2 Schrauben seitlich am Schutzblech heraus-
drehen. Schraube (SW 9) an der Klemmschelle
lösen und Schutzblech abnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge, dabei ist zu
beachten, daß die Öffnung der Befestigungs-
schelle in Fahrrichtung zeigt.

Gabelverkleidung Aus- und Einbau

(F 30)

1. Signalhorn ausbauen (s. E 06).
Scheinwerfer ausbauen (s. E 13).
2. 2 Senkschrauben im Scheinwerferraum und 2
Senkschrauben auf der Rückseite des Beinschil-
des herausdrehen. Gabelverkleidung mit 2 Pro-
filgummi vorsichtig abnehmen, Kabel am Sig-
nalhorn abklemmen. Schraube (SW 14) am Sig-
nalhorn entfernen und Signalhorn abnehmen.

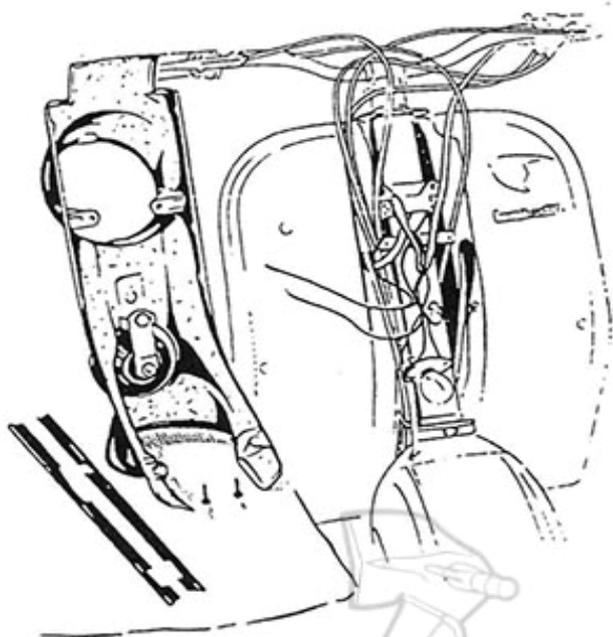


Bild F 30

- Einbau in umgekehrter Reihenfolge, wobei die Bowdenzüge wie folgt zu verlegen sind: Abblendkabel und Gaszug in die linke, Schalt-, Kupplungs- und Bremszug in die rechte Aussparung der Gabelverkleidung. Einwandfreien Sitz der Profilgummi prüfen.

Lenker (mit Armaturen) Aus- und Einbau

(F 40)

- Seilzug für Vorderradbremse am Lenkerhebel und Seilzug für Vergaser am Gasschieber aushängen. Abschlußkappe am Lenker durch Entfernen der Senkschraube abnehmen, Griffrohr abziehen, Gaszugnippel aushängen. Kupplungs- und Bremszug am Lenkerhebel aushängen. Abblendschalter entfernen. 2 Kegelschrauben am Schaltgehäuse herausdrehen. Kompl. Schaltgriff nach innen schieben. Abschlußkappe durch Entfernen einer Senkschraube abnehmen. Schaltdrehgriff abziehen, Nippel der Schaltzüge am Gehäuse aushängen, 2 Schrauben an der Spannklaue herausdrehen und Lenker entfernen.

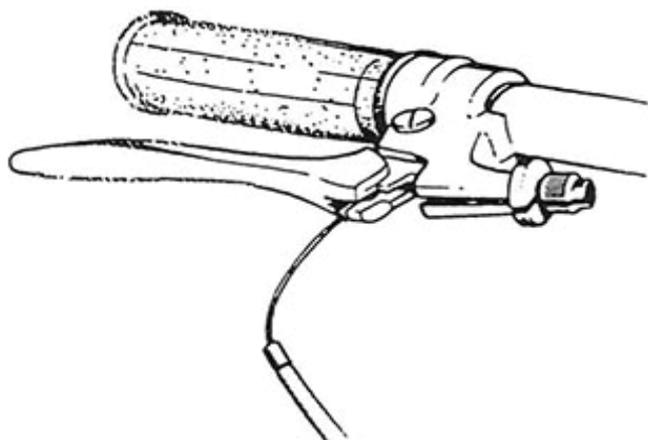
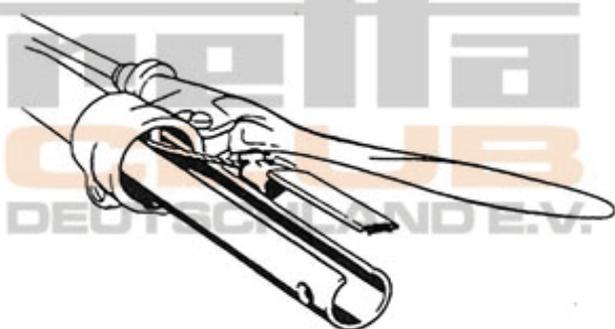


Bild F 40/1

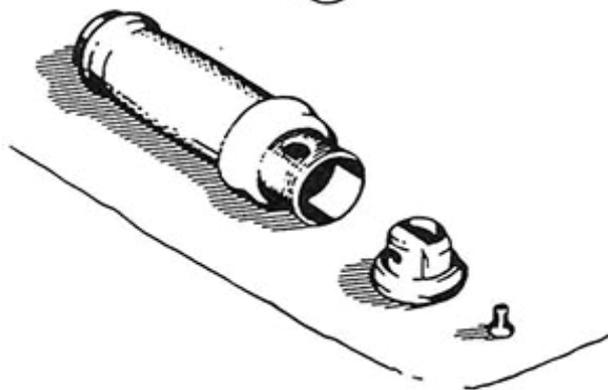


Bild F 40/1a

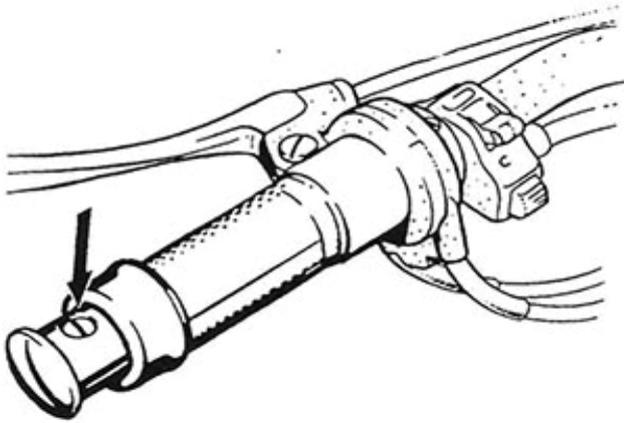


Bild F 40 / 1b

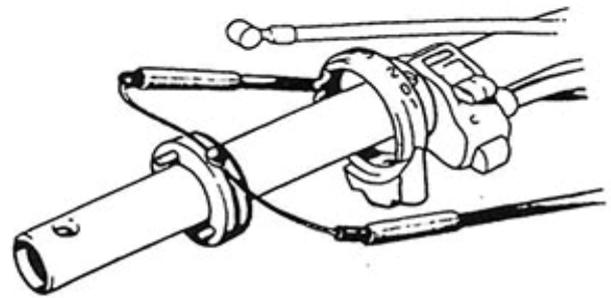


Bild F 40 / 1d

2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

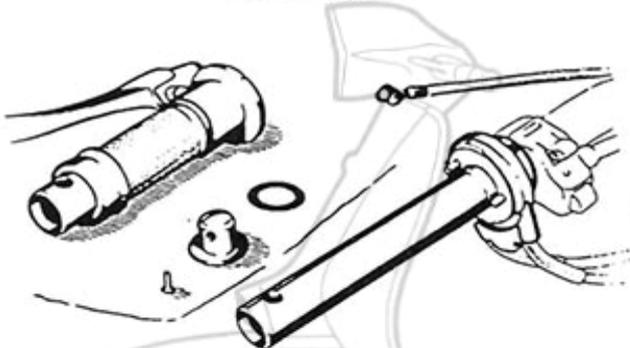


Bild F 40 / 1c

Lenkerbogen Aus- und Einbau

(F 41)

1. Siehe unter F 40.

Zusätzlich: Lenkerhebel ausbauen (s. F 44)

Gasdrehgriff ausbauen (s. F 45).

Abblendschalter ausbauen (s. E 10).

2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Tachometer Aus- und Einbau

(F 42)

1. Armaturenkasten öffnen, Lampenfassung am Tachometer herausziehen. Rändelmutter abschrauben, Sechskantmutter (SW 22) entfernen und Tachometer mit Klemmbügel herausnehmen.

2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

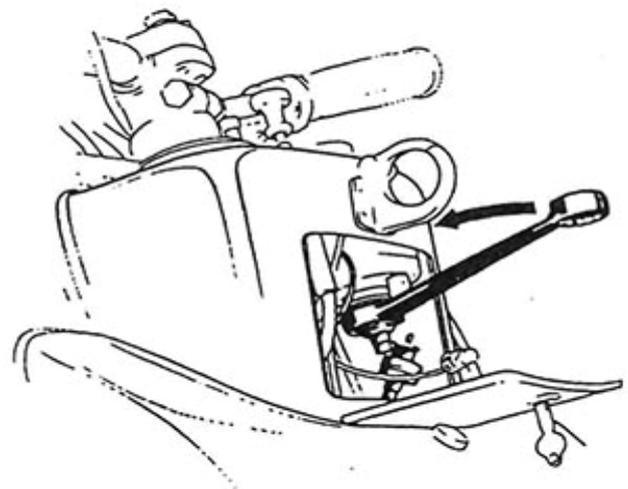


Bild F 42

Tachometerantriebswelle Aus- und Einbau

(F 43)

1. Gabelverkleidung ausbauen (s. F 30).
2. Hintere rechte Verkleidung abnehmen. Antriebswelle nach Lösen der Sechskantschraube (SW 10) an der Schwinge herausziehen. Armaturenkasten öffnen, Rändelmutter am Tachometer abschrauben, 3 Kabelbänder am Rahmen öffnen und Antriebswelle herausziehen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Lenkerhebel Aus- und Einbau

(F 44)

1. Kupplungs- und Bremshebel am Lenker-Nippel aushängen, Hebelschraube entfernen und Hebel abnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Gasdrehgriff Aus- und Einbau

(F 45)

1. Gummigriff etwas zurückstülpen, Senkschraube entfernen, Abschlußkappe abnehmen, Drehgriff nach außen drehen und dabei abziehen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

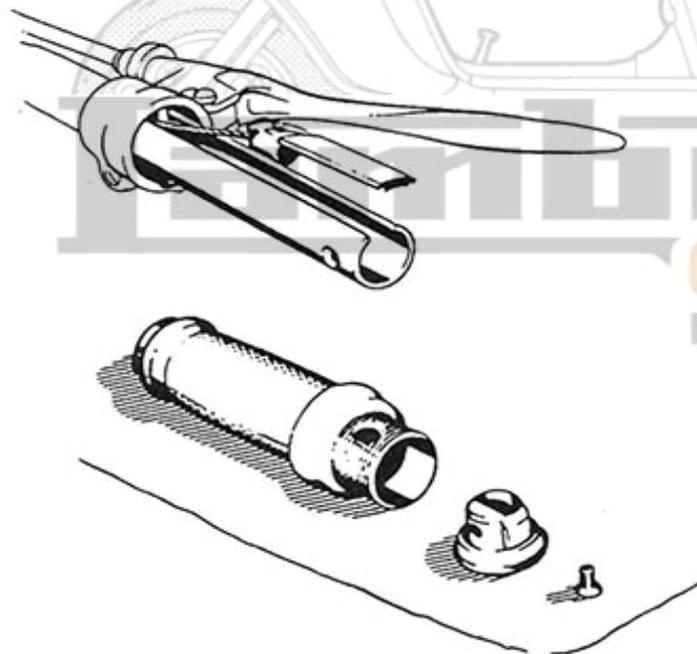


Bild F 45

Schaltdrehgriff Aus- und Einbau

(F 46)

1. Seilzug für Kupplung am Lenkerhebel aushängen, Gummigriff zurückstülpen, Senkschraube entfernen und Abschlußkappe abnehmen. Schaltdrehgriff herausziehen.

Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

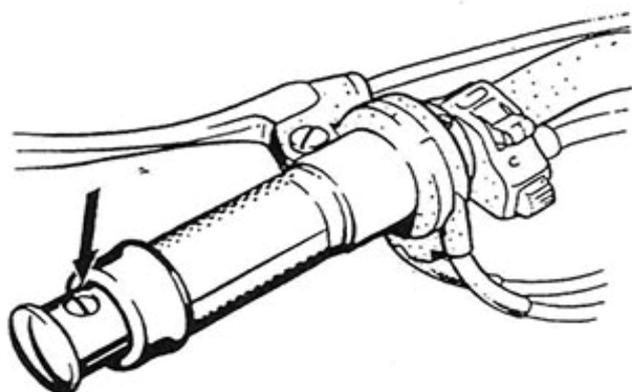


Bild F 46 1

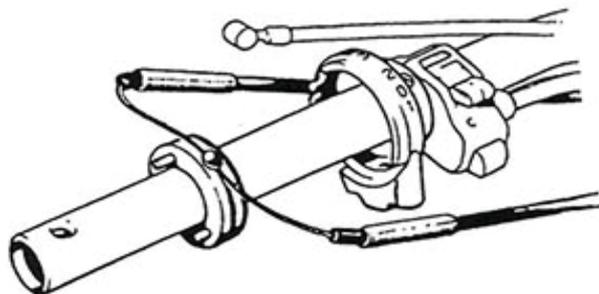


Bild F 46 / 1b

2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

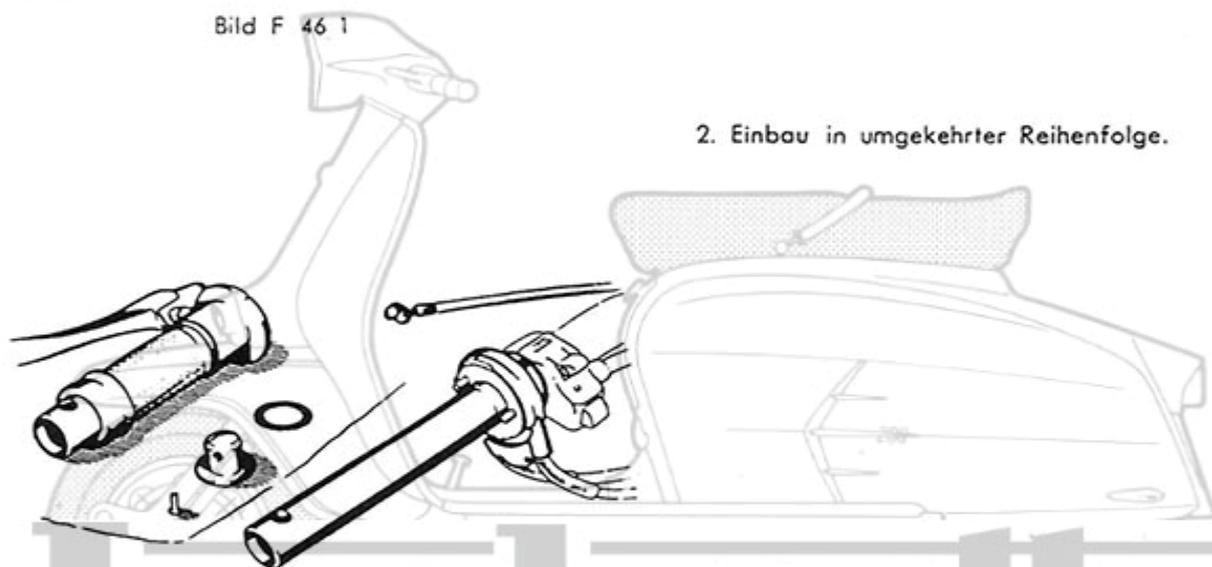


Bild F 46 / 1a

Lambretta
CLUB
 DEUTSCHLAND E.V.

Drehgriffüberzug Aus- und Einbau

(F 47)

1. Innenseite des Gummigriffs mit kleinem Schraubenzieher anheben, Benzin einträufeln und Griff mit einer drehenden Bewegung abziehen.

2. Einbau: Gummigriff mit Benzin anfeuchten und schnell drehend aufschieben.

Kupplungszug Aus- und Einbau

(F 50)

1. Scheinwerfer ausbauen (s. E 13).
2. Nippel des Zugdrahtes am Kupplungshebel (Motor) aushängen. Stellschraube (SW 9) herausdrehen und Nippel am Lenkerhebel aushängen.
3. Einbau: Neuen Kupplungszug mit dem alten durch Draht verbinden. Kabelbänder am Rah-

men etwas lösen und neuen Seilzug durch Herausziehen des alten einziehen. Stellschraube eindrehen, Nippel einhängen, Spiel durch Stellschraube (SW 9) und Kontermutter (SW 10) beiseitigen.

Bremszug Aus- und Einbau

(F 51)

1. Scheinwerfer ausbauen (s. E 13). Stellschraube herausdrehen.
2. Nippel am Lenker- und Bremshebel aushängen.
3. Einbau: Neuen Seilzug mit dem alten durch Draht verbinden und neuen Seilzug durch He-

rausziehen des alten einziehen. Nippel einhängen. Spiel durch Stellschraube am Lenkerhebel berichtigen und darauf achten, daß der Schlitz der Stellschraube nach unten zeigt. (Frühere Ausführung wird an der Bremsscheibe nachgestellt).

Gaszug Aus- und Einbau

(F 53)

1. Gasdrehgriff ausbauen (s. F 45). Scheinwerfer ausbauen (s. E 13).
2. Kabelbänder am Rahmen lösen, Gaszug herausziehen.

3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Schaltzug Aus- und Einbau

(F 54)

1. Scheinwerfer ausbauen (s. E 13). Schaltdrehgriff ausbauen (s. F 46).
2. Deckel am Schaltgehäuse (Motor) entfernen. Splinte an den Gelenkbolzen herausziehen. Stellschrauben (SW 9) der Seilzüge vollständig eindrehen, Nippel aushängen. Stellschrauben herausdrehen. Gummigriff zurückstülpen und Senkschraube entfernen. Abschlußkappe und Schaltgriff abnehmen. Beide Schaltzugenden am Gehäuse herausziehen, dabei geht die Schaltrolle mit ab.
Nippel aushängen, Kabelbänder am Rahmen lösen. Schaltzug nach oben herausziehen.
3. Einbau: Schaltzug von der Gabelverkleidung her einstecken, Einbau in umgekehrter Reihenfolge. Schaltzug mit Stellschrauben so einstellen, daß bei eingeschaltetem 2. Gang kein Spiel vorhanden ist.

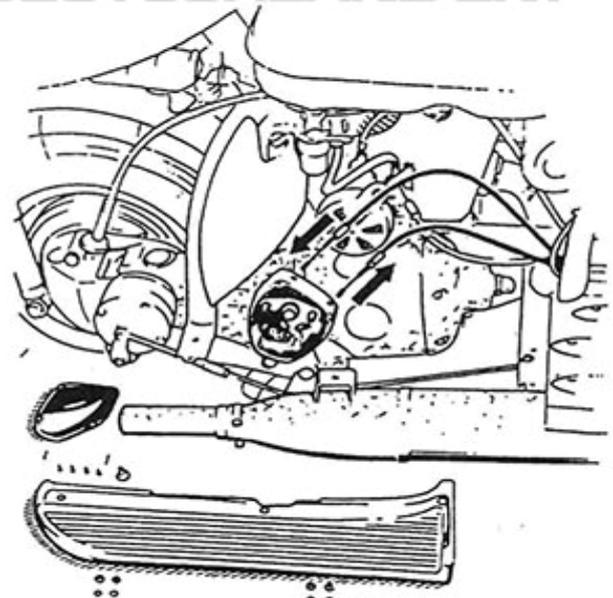


Bild F 54

Seilzug für Starterklappe und Tupferbetätigung Aus- und Einbau

(F 55)

1. Scheinwerfer ausbauen (s. E 13).
Gabelverkleidung ausbauen (s. F 30).
2. Splint an der Tupferklappe entfernen. Hebel herausziehen. Stellschraube (SW 10) des Seilzuges herausdrehen. Knopf für Führungsstück hochziehen. Führungsstück mit Zange anhalten und Knopf abdrehen. Rändelmutter an der Führungshülse herausdrehen. Handschuhkasten öffnen, Hülse mit Seilzug herausziehen. Sechskantmutter (SW 17) abnehmen. Kabelbänder am Rahmen lösen und Seilzug nach unten herausziehen.
3. Einbau: Seilzug von der Motorseite her zwischen Rahmen und Beinschild durch die obere Bohrung des Beinschildes durchstecken. Hülse des Seilzuges mit Sechskantmutter (SW 17) Wellenscheibe u. Rändelmutter verschrauben. Knopf für Führungsstück anbringen. Stellschraube eindrehen, Hebel an der Tupferklappe versplinteten. Seilzug mit Stellschraube (SW 10) einstellen und kontern.



Rahmen Aus- und Einbau

(F 60)

- | | | | |
|---|-----------|---------------------------------------|-----------|
| 1. Luftführung ausbauen | (s. M 51) | Fußbrett links und rechts ausbauen | (s. F 91) |
| Hinterrad ausbauen | (s. F 02) | Armaturenbrett ausbauen | (s. E 19) |
| Motor ausbauen | (s. M 01) | Batterie ausbauen | (s. E 15) |
| Vorderrad ausbauen | (s. F 01) | Batteriekasten ausbauen | (s. E 16) |
| Vorderradgabel ausbauen | (s. F 20) | Beinschild ausbauen | (s. F 90) |
| Lagerschalen, Laufringe und Kugeln ausbauen | (s. F 21) | 3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge. | |
| Scheinwerfer ausbauen | (s. E 13) | | |
| Gabelverkleidung ausbauen | (s. F 30) | | |
| Schalt Drehgriff ausbauen | (s. F 46) | | |
| Kupplungszug ausbauen | (s. F 50) | | |
| Bremszug ausbauen | (s. F 51) | | |
| Schaltzüge ausbauen | (s. F 54) | | |
| Seilzug für Starterklappe und Tupferbetätigung ausbauen | (s. F 55) | | |
| Beifahrersattel ausbauen | (s. F 71) | | |
| Fahrersattel ausbauen | (s. F 72) | | |
| Rücklicht ausbauen | (s. E 09) | | |
| Mittelstück ausbauen | (s. F 61) | | |
| Hinterradschutzblech ausbauen | (s. F 62) | | |
| Werkzeugkasten ausbauen | (s. F 76) | | |
| Kraftstoffbehälter ausbauen | (s. F 80) | | |

Mittelstück Aus- und Einbau

(F 61)

1. Beifahrersattel ausbauen (s. F 71)
Fahrersattel ausbauen (s. F 72)
Werkzeugkasten ausbauen (s. F 76)
Kraftstoffbehälter ausbauen (s. F 80)
Rücklicht ausbauen (s. E 09)
Hinterrad ausbauen (s. F 02)
- 4 Senkschrauben und Muttern (SW 10) am Mittelstück entfernen. Mittelstück abnehmen.



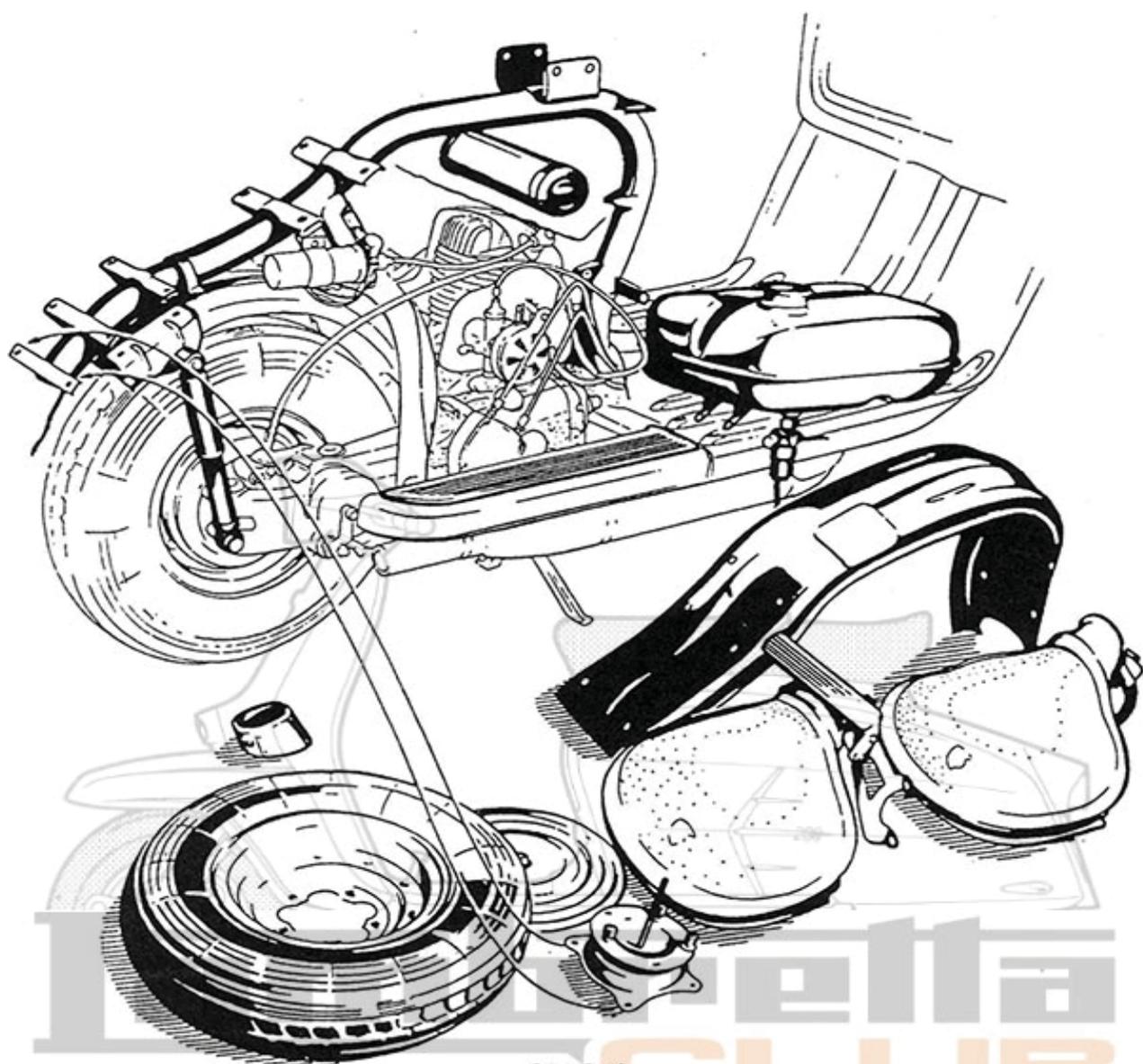


Bild F 61

2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Hinterradschutzblech Aus- und Einbau

(F 62)

1. Hinterrad ausbauen (s. F 02).
2. Vordere und hintere Befestigungsschrauben (SW 9) entfernen Kabelhalteklammer am Schutzblech aufbiegen, Schutzblech abnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Hinterradstoßdämpfer Aus- und Einbau

(F 65)

1. Halteschraube (SW 14) an der Schwinge herausdrehen, Benzingring am Lagerbock entfernen, Stoßdämpfer abnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Hinterradfederung Aus- und Einbau

(F 67)

1. Hinterrad ausbauen (s. F. 02).
Hinterradnabe ausbauen (s. F 05).
(siehe unter M 02 Abs. 22 und 24).
2. Sicherungsring an der linken Seite des Anlenkbolzens abnehmen. Anlenkbolzen mit Dorn herausschlagen (Hinterradfederung geht dabei nach unten). Splint am Bremshebel entfernen und Bolzen herausnehmen. Stellung des Bremshebels kennzeichnen! Sicherungsring am Lagerbolzen entfernen und Bremsbacken mit Rückzugfeder herausnehmen. Sicherungsring am Bremshebel abnehmen. Bremsschlüssel mit Anschlagdorn (11 91 00 921) herausschlagen. Bremshebel mit Sicherungsscheibe abnehmen. Mutter (SW 24) abdrehen und mit Unterlagscheibe abnehmen. **Vorsicht!** Bei 125 ccm-Motor Zähne des großen Stirnrades durch Drehen der Antriebswelle auf Lücke bringen; bei Nichtbeachten wird Lagerbüchse beschädigt und läßt somit Fett durch. Lagerbüchse und Dichtring mit Werkzeug (11 91 00 920) herausschlagen. Hinterradfederung abnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.
(s. unter M 02 Abs. 22 und 24).

Büchse der Hinterradfederung und Anlenkbolzen Aus- und Einbau

(F 68)

1. Hinterrad ausbauen (s. F 02).
Hinterradnabe ausbauen (s. F 05).
Hinterradfederung ausbauen (s. F 67).
2. Defekte Lagerbüchse am Anlenkstück und an der Zugstange auspressen, neue einpressen und auf Mass ausreiben. Verstellbare Reibohle verwenden. Sollten die Augen am Antriebsgehäuse ausgeschlagen sein, so sind diese ebenfalls auszureiben, wobei ein größerer Anlenkbolzen zu verwenden ist. (s. Ersatzteilleiste — Bolzengrößen von 14—15,5 mm Ø).

Auspuffanlage Aus- und Einbau

(F 70)

1. Siehe M 01 / Abs. 13.

Beifahrer-Sattel Aus- und Einbau

(F 71)

1. 4 Schrauben (SW 14) mit Muttern und Federringen entfernen, Sattel abnehmen (Zündspule wird hierdurch auch gelöst).
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

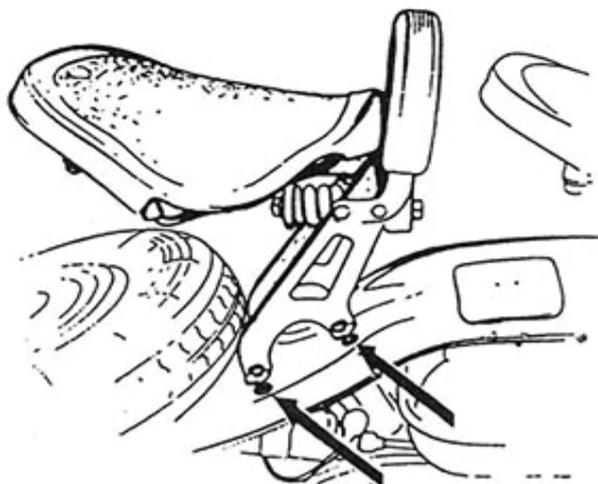


Bild F 71

Fahrer-Sattel Aus- und Einbau

(F 72)

1. 4 Schrauben (SW 14) mit Federringen herausdrehen, die 2 Distanzstücke und Sattel abnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Seitenständer Aus- und Einbau

(F 73)

1. Splint und Scheibe im Lagerbolzen entfernen. Bolzen mit Durchschlag herausschlagen und Stütze mit Feder abnehmen.
2. Beim Einbau ist die Feder an beiden Haltebolzen gleich mit einzuhängen. (Langes Federende zeigt nach oben).

Kippständer mit Rückzugfeder Aus- und Einbau

(F 74)

1. Siehe M 01 / Abs. 18.

Werkzeugkasten Aus- und Einbau

(F 76)

1. Befestigungsschraube (SW 10) herausdrehen, Werkzeugkasten abnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Kraftstoffbehälter Aus- und Einbau

(F 80)

1. Werkzeugkasten ausbauen (s. F 76).
2. Kraftstoffschlauch am Kraftstoffhahn herausziehen. Beide Befestigungsschrauben vorn (SW 10) und hinten (SW 9) entfernen. Behälter und Gummiunterlage herausnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Kraftstoffhahn Aus- und Einbau

(F 82)

1. Kraftstoffleitung entfernen und Hahn (SW 19) herausschrauben.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Beinschild Aus- und Einbau

(F 90)

1. Gabelverkleidung ausbauen (s. F 30).
Batterie ausbauen (s. E 15).
Batteriekasten ausbauen (s. E 16).
Armaturenbrett ausbauen (s. E 19).
2. Kabel und Tachometerantriebswelle am Beinschild herausziehen. 2 Schrauben (SW 10) mit

Federringen entfernen. Sämtliche Schrauben an den Fußstützen herausdrehen (auf Gummipuffer achten). Sicherungsring am Bremspedal entfernen. Rückholfeder aushängen. Pedal nach unten herausziehen. Beinschild am oberen Ende ruckartig nach hinten drücken und abnehmen.



ELEKTRISCHE ANLAGE

Kabelbaum Aus- und Einbau

(E 01 — E 04)

Um Schäden zu vermeiden, grundsätzlich zuerst Batteriekabel abklemmen.

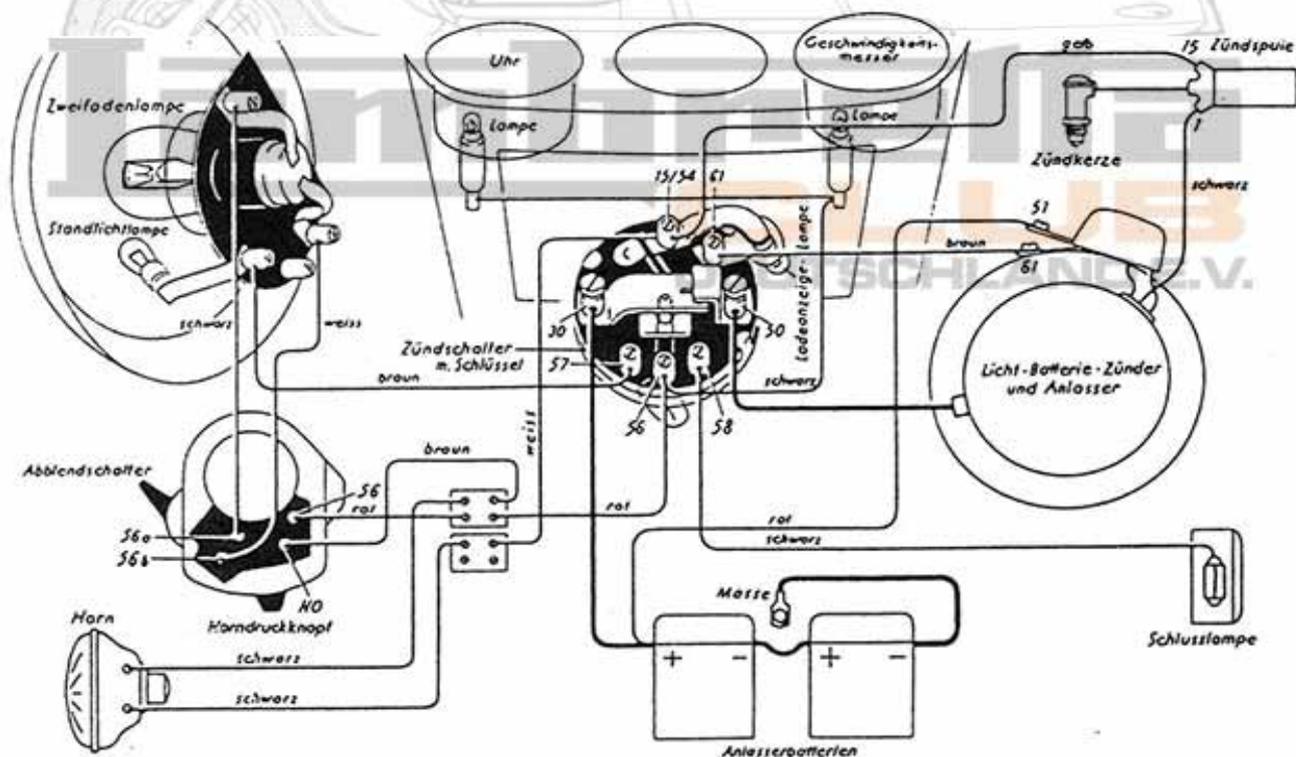
3. Einbau: Kabelbaum von hinten einschieben. Kabel unter Beachtung des Schaltplans anklemmen.

1. Gabelverkleidung ausbauen (s. F 30).
2. Mossekabel der Batterie abklemmen (SW 10) Luftführung ausbauen (s. M 01) / Abs. 10). Batteriekabel am Lichtmaschinegehäuse durch Lösen der Schraube herausnehmen. 2 Kabel am Regler abklemmen (bei 125 ccm-Ausführung mit Wechselstrommagnetzünder muß dazu das Polrad mit Abzieher 018 098 024 abgezogen werden). Kabel für Rücklicht abklemmen und herausziehen. Kabel am Anlaß-Licht-Zündschalter ausbauen (s. E 18).

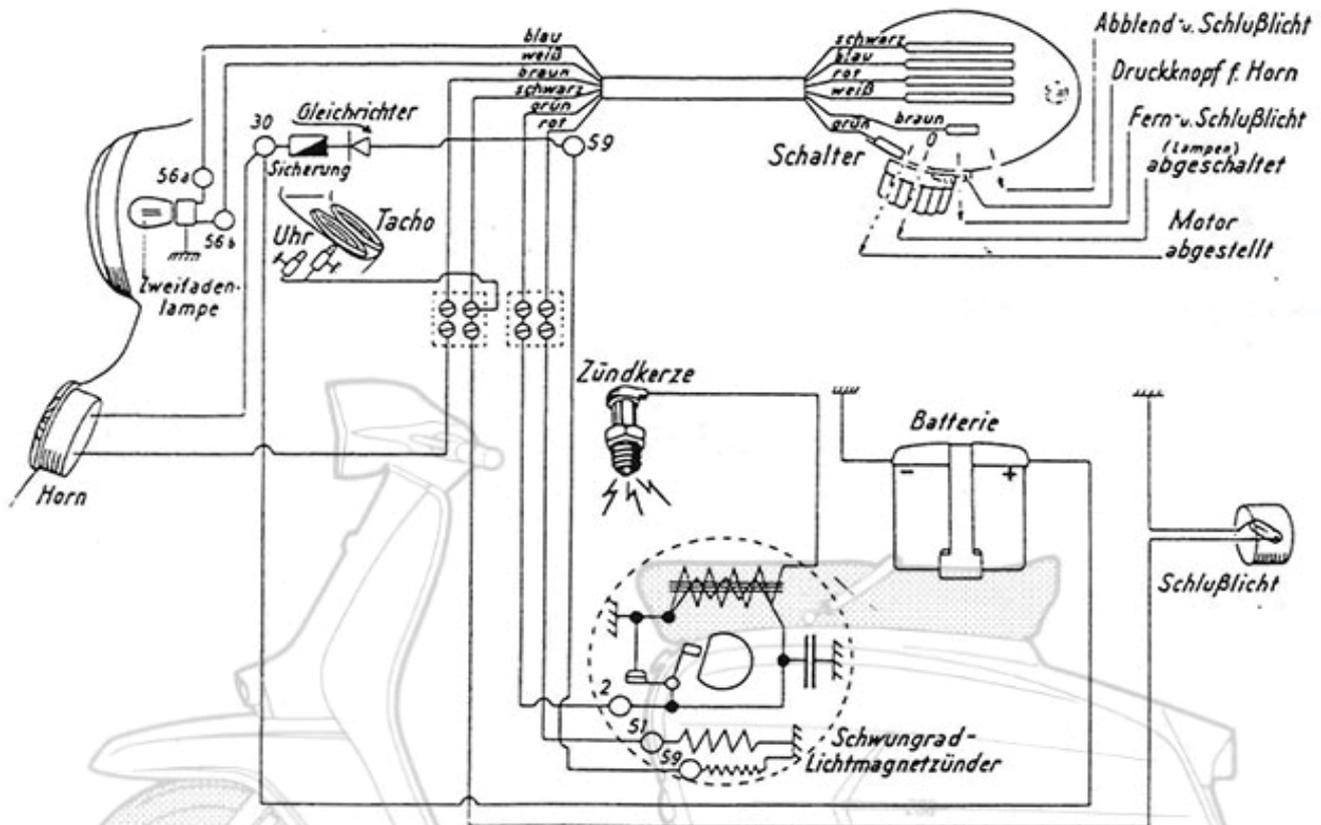
Kabelbänder lösen. Kabelbaum nach hinten herausnehmen.

Elektrischer Schaltplan

(12 Volt-Anlage)



Elektrischer Schaltplan (6-Volt-Anlage)



Abblendkabel Aus- und Einbau

(E 05)

1. Scheinwerfer ausbauen (s. E 13).
Abblendschalter ausbauen (s. E 10).
2. 3 Kabel am Scheinwerfer und 2 Kabel an der Anschlußplatte abklemmen und kennzeichnen. Kabel aus dem Scheinwerferraum herausziehen. Abblendschalter ausbauen. (s. E 10).
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.
Schaltplan beachten!

Signalhorn Aus- und Einbau

(E 06)

1. Gabelverkleidung ausbauen (s. F 30).
2. 2 Kabel abklemmen, Befestigungsschraube (SW 14) herausdrehen, Horn abnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Rücklicht Ab- und Anbau

(E 09)

1. Schraube (SW 7) am Rücklichtgehäuse entfernen und Gehäuse abnehmen. Kabel abklemmen. 2 Schrauben herausdrehen und Sockel abnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Ablendschalter Ab- und Anbau

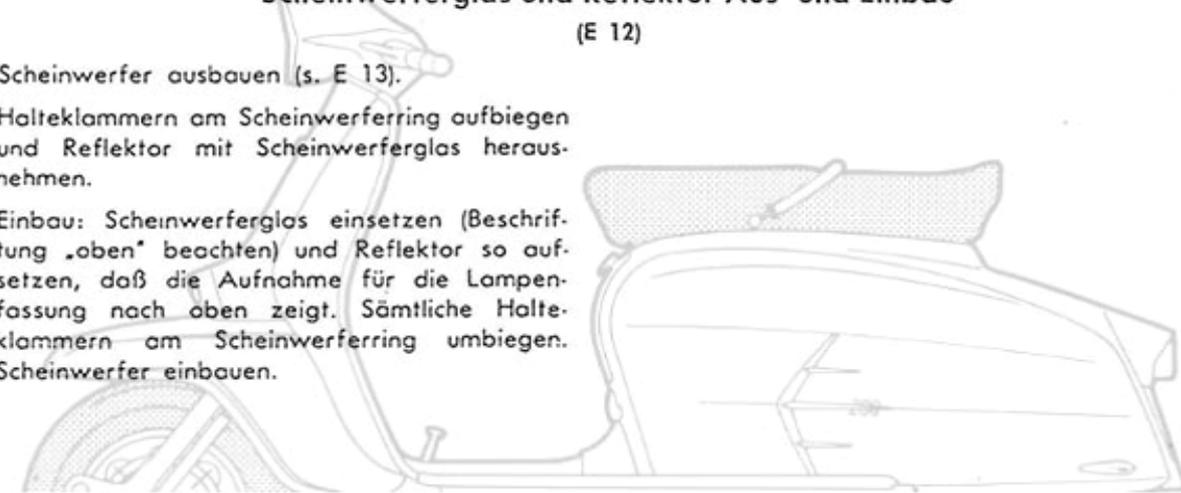
(E 10)

1. Schraube am Ablendschalter herausdrehen und Ablendschalter abnehmen. Schalter vorsichtig aus dem Gehäuse herausdrücken. 4 Kabel abklemmen und kennzeichnen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Scheinwerferglas und Reflektor Aus- und Einbau

(E 12)

1. Scheinwerfer ausbauen (s. E 13).
2. Halteklammern am Scheinwerferring aufbiegen und Reflektor mit Scheinwerferglas herausnehmen.
3. Einbau: Scheinwerferglas einsetzen (Beschriftung „oben“ beachten) und Reflektor so aufsetzen, daß die Aufnahme für die Lampenfassung nach oben zeigt. Sämtliche Halteklammern am Scheinwerferring umbiegen. Scheinwerfer einbauen.



Scheinwerfer Aus- und Einbau

(E 13)

1. 2 Schrauben am Scheinwerferring herausdrehen, Scheinwerfer herausnehmen, Spannfeder aushängen und Fassung mit eingebauter Lampe abnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

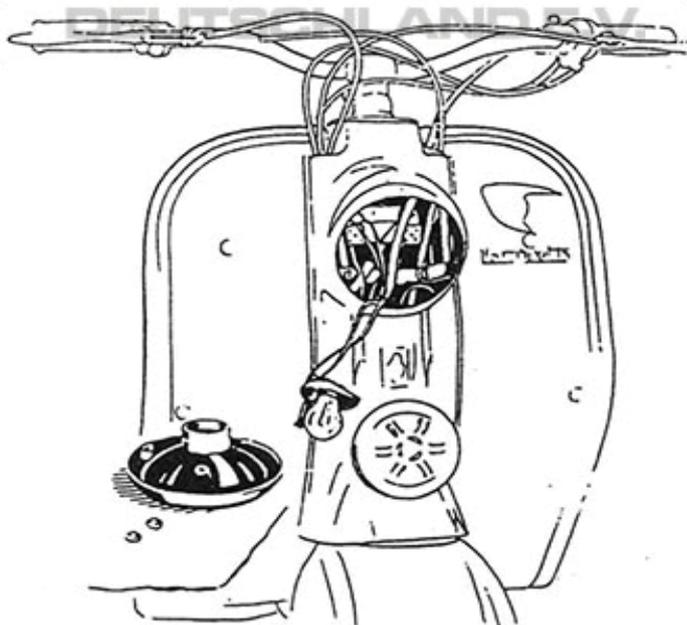


Bild E 13

Batterie Aus- und Einbau

(E 15)

1. Batteriekasterdeckel nach Abdrehen der Rändelschraube abnehmen. Schraube für Massekabel am Rahmen entfernen. Verriegelungen an den Batterieträgern mit Schraubenzieher hochdrücken, Batterieträger mit Batterie jeweils nach rechts bzw. links drücken und herausnehmen. Spannbänder abnehmen. Pluskabel und Lichtmaschinenkabel (rot) abklemmen.

Bei Fahrzeugen mit Wechselstromanlage befindet sich die Batterie auf der rechten Seite am Rahmen unter der hinteren Verkleidung. Aus- und Einbau ist sinngemäß vorzunehmen.

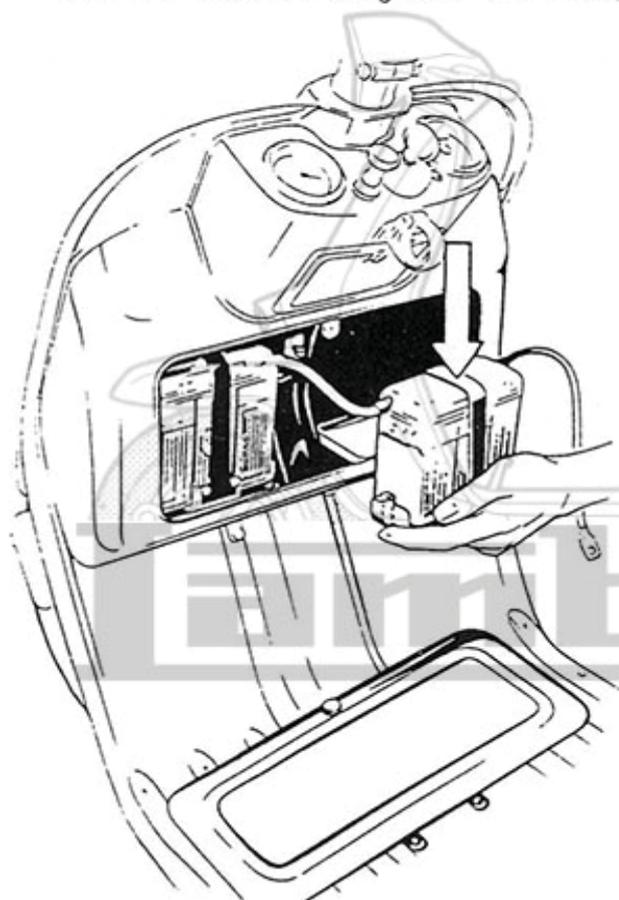


Bild E 15/1



Bild E 15/1a

2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge. Die Kabel sind außerhalb des Batteriekastens an die Polköpfe der Batterie anzuschließen. Massekabel darf erst zum Schluß am Rahmen (Kabelschuh zeigt dabei nach oben) angeschraubt werden (s. Schaltplan). Auf einwandfreie Anschlüsse achten! Batterie in Träger setzen, Spannbänder anbringen. Fertig montierte Batterien in Batteriekasten einsetzen und verriegeln. Deckel mit Rändelschrauben befestigen.

Batteriekasten Aus- und Einbau

(E 16)

1. Batterie ausbauen (s. E 15).
2. 4 Schrauben mit Zwischenscheiben auf der Vorder- und 2 Schrauben mit Zwischenscheiben auf der Rückseite des Beinschildes entfernen, Batteriekasten abnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Uhr Aus- und Einbau

(E 17)

1. Handschuhkasten aufschließen. 2 Rändelmuttern abschrauben und mit beiden Bügeln abnehmen. Lampenfassung mit Kabel aus dem Uhrengehäuse herausziehen. Uhr herausnehmen.
2. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Anlaß-Licht-Zündschalter Aus- und Einbau

(E 18)

1. Massekabel an der Batterie abklemmen!
2 Befestigungsschrauben am Schalter herausdrehen. Handschuhkasten öffnen und Schalter nach unten drücken und herausnehmen. Sämtliche Kabel abklemmen und kennzeichnen.
2. Einbau: Kabel sind wie folgt anzuschließen: Anlasserkabel 50, Batteriekabel 30, weiß und gelb (Zündspule und Signalthorn) 15/54, braun (Kontrolllicht) 61, zweites braunes Kabel (Standlicht) 57, schwarz und rot (Fernlicht und Instrumentenbeleuchtung) 56, schwarz (Rücklicht) 58. Schaltplan beachten!

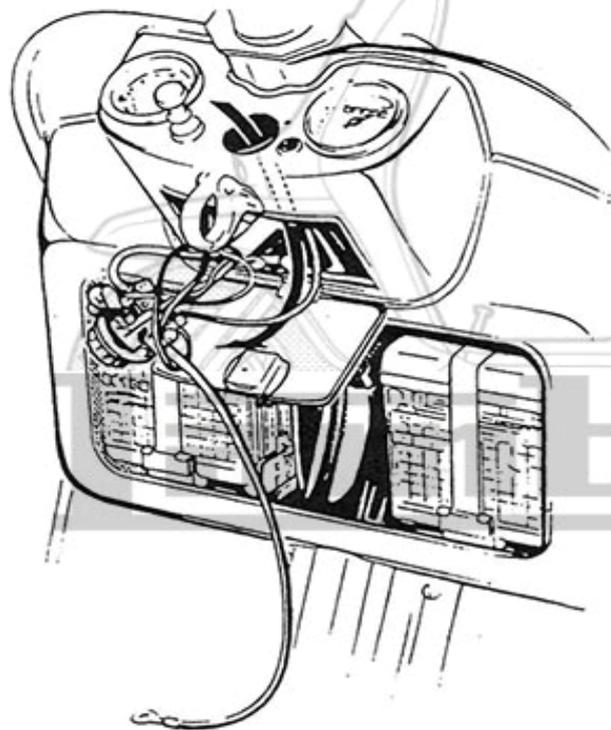


Bild E 18



Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

Armaturenbrett Aus- und Einbau

(E 19)

1. Gabelverkleidung ausbauen (s. F 30).
Batterie ausbauen (s. E 15).
Batteriekasten ausbauen (s. E 16).
Uhr ausbauen (s. E 17).
Zünd-Licht-Schalter ausbauen (s. E 18).
Tachometer ausbauen (s. F 42).
2. 4 Schrauben an der Vorderseite des Beinschildes herausdrehen und Armaturenbrett abnehmen.
3. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

125 ccm mit Kickstarter
(Schwungradlichtmagnetzündler)125 ccm mit elektr. Anlasser
(Schwung-Licht-Anlasser)150 ccm mit elektr. Anlasser
(Schwung-Licht-Anlasser)

MOTOR

Motor	Typ 11/125 ccm
Arbeitsweise	2-Takt
Zylinderzahl	1
Bohrung	52 mm
Hub	58 mm
Hubraum	123 ccm
Kompressionsraum	24 ccm
Verdichtungsverhältnis	1 : 6,1
Leistung	5,1 PS
Höchstzahl des Motors	5200 U/min.
Kompressionsdruck	3,75 atü
Steuerungsart	Schlitzzsteuerung
Paßspiel des Kolbens	-0,05 bis -0,06 mm
Durchmesser des Kolbenbolzens	Farbe weiß: 14 -0,002
	Farbe schwarz: 14 -0,003
	14 +0,034 mm
	14 +0,016 mm
Bohrung der Pleuelbüchse	Oil-Kraftstoff-Luft-Gemisch
Schmierung	(1 : 20 bzw. 1 : 25)

Typ 11/125 ccm
2-Takt
1
52 mm
58 mm
123 ccm
24 ccm
1 : 6,1
5,1 PS
5200 U/min.
3,75 atü
Schlitzzsteuerung
-0,05 bis -0,06 mm
Farbe weiß: 14 -0,002
Farbe schwarz: 14 -0,003
14 +0,034 mm
14 +0,016 mm
Oil-Kraftstoff-Luft-Gemisch
(1 : 20 bzw. 1 : 25)

Typ 11/150 ccm
2-Takt
1
57 mm
58 mm
147 ccm
29,5 ccm
1 : 6,3
6,2 PS
5000 U/min.
3,79 atü
Schlitzzsteuerung
-0,05 bis -0,06 mm
Farbe weiß: 15 + 0
-0,0025
Farbe schwarz: 15 - 0,0025
- 0,005
15 + 0,034 mm
+ 0,016 mm
Oil-Kraftstoff-Luft-Gemisch
(1 : 20 bzw. 1 : 25)

VERGASER

Mischungsverhältnis Oil : Kraftstoff	zum Einfahren 1 : 20
	nach dem Einfahren 1 : 25
Vergaser	Type Bing 1/16/50, Hauptdüse 85
	oder 1/16/28, Hauptdüse 90
	Nadeldüse 310, Nadelstellung 2,
	Querschnitt = 16 mm
Luftfilter	Naßluftfilter mit Starterklappe

zum Einfahren 1 : 20
nach dem Einfahren 1 : 25
Type Bing 1/16/51, Hauptdüse 85,
Nadeldüse 310, Nadelstellung 2
Querschnitt = 16 mm

zum Einfahren 1 : 20
nach dem Einfahren 1 : 25
Type Bing 1/20/22, Hauptdüse 120 für
Ansauggeräuschdämpfer 11 16 00 503
oder Bing 1/20/32, Hauptdüse 95 für
Ansauggeräuschdämpfer 11 16 01 503
Nadeldüse 2,68, Nadelstellung 2, Leer-
laufdüse 45, Querschnitt = 20 mm Ø
Ansauggeräuschdämpfer mit Naßluft-
filter und Starterklappe



125 ccm mit Kickstarter
(Schwungradlichtmagnetzündler)

125 ccm mit elektr. Anlasser
(Schwung-Licht-Anlasser)

150 ccm mit elektr. Anlasser
(Schwung-Licht-Anlasser)

ZÜNDUNG

Art der Zündung Schwungradlichtmagnetzündler,
6 Volt (Wechselstrom)

Batterie, 12 Volt (Gleichstrom)

Batterie, 12 Volt (Gleichstrom)

Zündeinsteilung 4 mm v. o. T.

bei ausgesetzter Starthilfe = 4 mm
v. o. T.

bei ausgesetzter Starthilfe = 4,2 - 4,3 mm
v. o. T.

Kontaktabstand am Unterbrecher 0,2—0,3 mm

0,35—0,4 mm

0,35—0,4 mm

Zündkerze, serienmäßig Bosch 225 T 11

Bosch 225 T 11

Bosch 240 T 11

Elektrodenabstand an der Zündkerze 0,4—0,5 mm

0,6—0,7 mm

0,6—0,7 mm

KUPPLUNG

Kupplung Mehrscheibenkupplung im Ölbad
von Hand

Mehrscheibenkupplung im Ölbad
von Hand

Mehrscheibenkupplung im Ölbad
von Hand

Kupplungsbelätigung 54 kg

54 kg

62,4 kg

Federdruck an der Kupplung 5—8 mm Spiel zwischen Kupp-
lungsdeckel und Hebel

5—8 mm Spiel zwischen Kupplungs-
deckel und Hebel

5—8 mm Spiel zwischen Kupplungs-
deckel und Hebel

GETRIEBE

Getriebe NSU-3-Gang-Blockgetriebe
ca. 330 ccm Motorenöl SAE 30 oder
Getriebeöl SAE 80 bei Neufüllung, bei
Wechsel ca. 200 ccm

NSU-3-Gang-Blockgetriebe
ca. 330 ccm Motorenöl SAE 30 oder
Getriebeöl SAE 80 bei Neufüllung,
bei Wechsel ca. 200 ccm

NSU-3-Gang-Blockgetriebe
ca. 330 ccm Motorenöl SAE 30 oder
Getriebeöl SAE 80 bei Neufüllung, bei
Wechsel ca. 200 ccm

Fettfüllung im Hinterrad-Antriebsgehäuse
und in der Schwinge ca. 300 g Ambroleum oder Epix. (Beide
Verschlußstopfen herausnehmen und
Fett durch die Einfüllöffnung in der
Schwinge unter Druck einpressen bis
Fett aus der Öffnung des Antriebsge-
häuses heraustritt).

ca. 300 g Ambroleum oder Epix. (Beide
Verschlußstopfen herausnehmen und
Fett durch die Einfüllöffnung in der
Schwinge unter Druck einpressen bis
Fett aus der Öffnung des Antriebsge-
häuses heraustritt).

ca. 300 g Ambroleum oder Epix. (Beide
Verschlußstopfen herausnehmen und
Fett durch die Einfüllöffnung in der
Schwinge unter Druck einpressen bis
Fett aus der Öffnung des Antriebsge-
häuses heraustritt).

Art des Eingriffs Mitnehmerbolzen

Mitnehmerbolzen

Mitnehmerbolzen

Axialspiel der Getriebewellen 0,2 mm (wird nicht ausgeglichen)

0,2 mm (wird nicht ausgeglichen)

0,2 mm (wird nicht ausgeglichen)

Antrieb Motor-Getriebe Gerad- oder spiralverzahnte Kegel-
räder

spiralverzahnte Kegelräder

spiralverzahnte Kegelräder

Antrieb Getriebe-Hinterrad Drehstabwelle, gerad- oder spiralver-
zahnte Kegel- und geradverzahnte
Stirnräder

Drehstabwelle, spiralverzahnte Kegel-
und geradverzahnte Stirnräder

Drehstabwelle, spiralverzahnte Kegel-
und geradverzahnte Stirnräder

125 ccm mit Kickstarter

(Schwungradlichtmagnetzündler)

Untersetzung Motor-Getriebe	1,31 : 1
Untersetzung im Getriebe	
1. Gang	2,7 : 1
2. Gang	1,46 : 1
3. Gang	1 : 1
Untersetzung Getriebe-Hinterrad	3,76 : 1
1. Gang	13,45 : 1
2. Gang	7,24 : 1
3. Gang	4,93 : 1

125 ccm mit elektr. Anlasser

(Schwung-Licht-Anlasser)

1,31 : 1
2,7 : 1
1,46 : 1
1 : 1
3,76 : 1
13,45 : 1
7,24 : 1
4,93 : 1

150 ccm mit elektr. Anlasser

(Schwung-Licht-Anlasser)

1,3125 : 1
2,96 : 1
1,46 : 1
1 : 1
3,77 : 1
14,66 : 1
7,259 : 1
4,948 : 1

Getriebe (Fortsetzung)

LAUFRÄDER UND BREMSEN

Laufräder	auswechselbar
Reifengröße	4,00—8
Reifendruck Vorderrad	0,7—0,8 atü
Reifendruck Hinterrad	1,3 atü für 1 Person 1,75 atü für 2 Personen
Felgenreit	Flachbettfelge 2,45—8 DIN 7824
Höchstgeschwindigkeit	ca. 75 km/h
Vorderradbremse	mech. Innenbackenbremse
Hinterradbremse	mech. Innenbackenbremse
Bremsbetätigung	vorne: Handhebel, hinten: Fußhebel
Mittlere Bremsverzögerung	Vorderrad: 3,1 m/sec ² Hinterrad: 4,0 m/sec ²

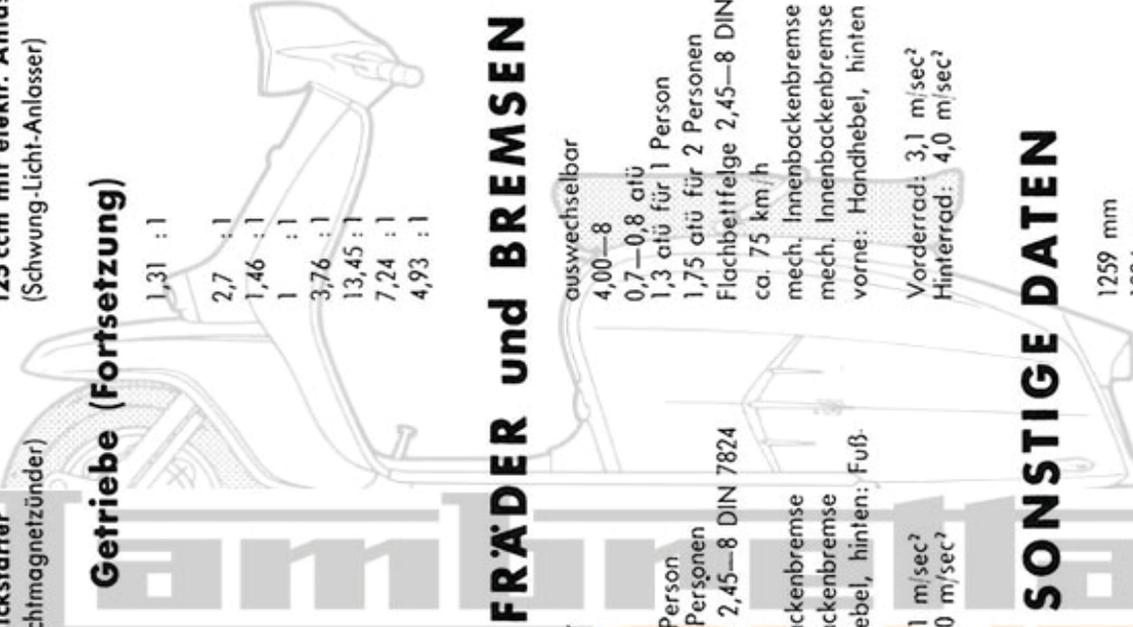
auswechselbar
4,00—8
0,7—0,8 atü
1,3 atü für 1 Person
1,75 atü für 2 Personen
Flachbettfelge 2,45—8 DIN 7824
ca. 75 km/h
mech. Innenbackenbremse
mech. Innenbackenbremse
vorne: Handhebel, hinten Fußhebel
Vorderrad: 3,1 m/sec ²
Hinterrad: 4,0 m/sec ²

auswechselbar
4,00—8
0,7—0,8 atü
1,3 atü für 1 Person
1,75 atü für 2 Personen
Flachbettfelge 2,45—8 DIN 7824
ca. 80 km/h
mech. Innenbackenbremse
mech. Innenbackenbremse
vorne: Handhebel, hinten: Fußhebel
Vorderrad: 4,17 m/sec ²
Hinterrad: 4,0 m/sec ²

SONSTIGE DATEN

Radstand	1230 mm
Gesamtlänge	1810 mm
Größte Breite	738 mm
Größte Höhe	975 mm
Bodenfreiheit	120 mm
Sattelhöhe	790 mm

1259 mm
1834 mm
738 mm
986 mm
135 mm
781 mm



WARTUNG und PFLEGE

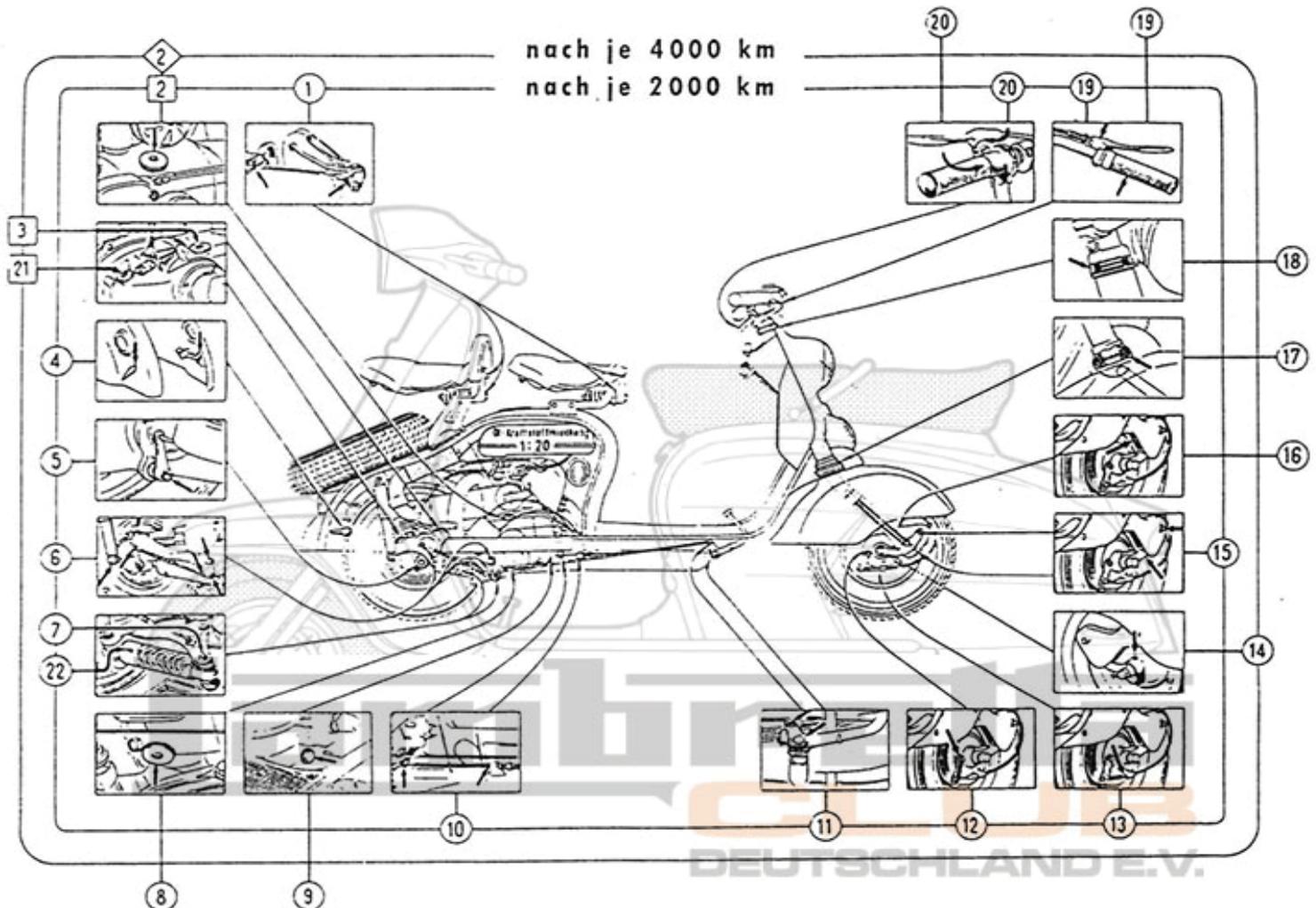
Fahrzeug abschmieren

(W 01)

1. Grundsätzlich nach Schmierplan und Betriebsanleitung verfahren.

SCHMIERPLAN

nach je 4000 km
 nach je 2000 km



- | | |
|--|---|
| 1. Sattelgelenke | 12. Vorderrad-Bremsschlüssel |
| 2. Oleinfüllschraube am Getriebe | 13. Seilzug zur Vorderradbremse |
| 3. Fetteinfüllschraube z. Lagerung der Schwinge | 14. Vorderradnabe |
| 4. Verriegelungsbolzen der Seitenbleche | 15. Schwinghebellagerung sowie Kugelpfanne für Vorderfeder |
| 5. Hinterrad-Bremsschlüssel, zugleich hintere Lagerstelle zur Hinterradfederung | 16. Vorderradfedern |
| 6. Gestängeeinhängung zur Hinterradbremse, Lagerung des Zwischenhebels, oberes und unteres Gelenk am hydraulischen Stoßdämpfer | 17. Unteres Lenkungslager |
| 7. Vordere Lagerstelle der Hinterradfederung | 18. Oberes Lenkungslager |
| 8. Ablassschraube am Getriebe | 19. Gelenk am Handbremshebel (Ölschmierung), Gasdrehgriff (Fettschmierung) |
| 9. Ölstandkontrollschraube am Getriebe | 20. Gelenk am Kupplungshebel (Ölschmierung), Schaltdrehgriff (Fettschmierung) |
| 10. Seilzug zur Kupplungsbetätigung | 21. Fetteinfüllschraube zur Hinterradlagerung |
| 11. Fußbremshebel und Gestängeeinhängung | 22. Hinterradfederung |

◇ = Ölwechsel

□ = nachfüllen

Während Schlechtwetterperioden Fahr- und Hebelwerk (Vordergabelfederung und -bremshebel, Gelenkbolzen zur Hinterradfederung, Fußbremsgestänge...) öfter als angegeben schmieren.