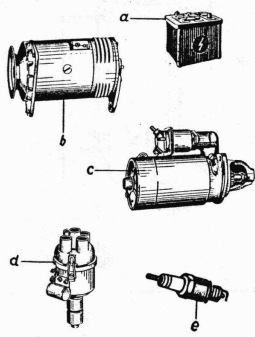
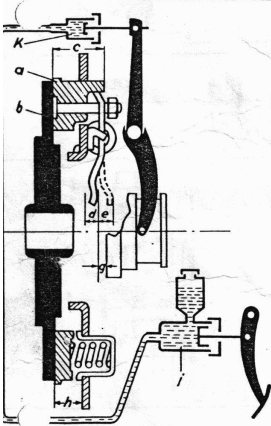
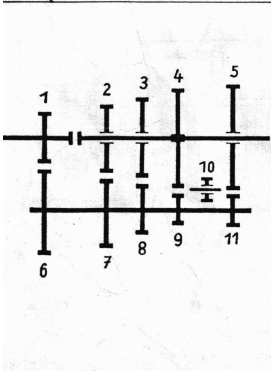
	Ansauggeräuschdämpfer mit Naßluftfilter	Knecht GD 783/12 (- oder Spezial-Ausf. Ölbadluftfilter)
	a) Batterie: Spannung u. Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Spritzwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad Zündspule d) Zündverteiler Zündeneinstellung (statisch) Abstand d. Unterbrecherkontakte Zündfolge Verstellwinkel des Zündverteilers - bei Motor-Drehzahl 800 U/min 1000 U/min 2000 U/min 2500 - 3200 U/min e) Zündkerzen (wahlweise)	6 Volt 84 Ah Bosch LJ/GEG 180/6 2300 R 22 m R RS/TBA 180/6/1 Bosch EGD 0,6/6 A R 2 $9 : 117 = (1 : 13)$ Bosch TK 6 A 3 VJR 4 BR 15 im OT 0,4 mm 1 - 3 - 4 - 2 <u>an Schwungrad gemessen!</u> $10^\circ - 16^\circ$ $14^\circ - 19^\circ$ $27^\circ - 32^\circ$ $32^\circ - 37^\circ$ Bosch W 225 T, Bosch 175 T 1 (kittlose Ausf.) Beru 225/14, Champion L-85 <i>NGK B6HS</i>

### Gruppe 31 Kupplung

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

### Gruppe 32 Getriebe

	Wechselgetriebe  1. Gang  2. Gang  3. Gang  4. Gang  Rückwärts-Gang  Tachometerantrieb  Tachometer (Anzeigebereich) Wegdrehzahl	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Übersetzung</th> <th colspan="2">(1 - 4 Gg. synchronisiert)</th> </tr> <tr> <th>zusammengeschaltet sind</th> <th>Zahnrad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 3,86</td> <td><math>\frac{15}{6111}</math></td> <td><math>\frac{2138}{3215}</math></td> </tr> <tr> <td>1 : 2,15</td> <td><math>\frac{13}{618}</math></td> <td><math>\frac{2132}{3222}</math></td> </tr> <tr> <td>1 : 1,36</td> <td><math>\frac{12}{617}</math></td> <td><math>\frac{2125}{3228}</math></td> </tr> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 4,06</td> <td><math>\frac{14}{619} &lt; 10</math></td> <td><math>\frac{2132}{3212} &lt; 19</math></td> </tr> </tbody> </table> Schraubenrad 5 Z, Ritzel 10 Z (= 1 : 2) Isabella TS, TS de Luxe Coupé 0 - 160 km/h 0 - 180 km/h 1,02 1,04	Übersetzung	(1 - 4 Gg. synchronisiert)		zusammengeschaltet sind	Zahnrad	1 : 3,86	$\frac{15}{6111}$	$\frac{2138}{3215}$	1 : 2,15	$\frac{13}{618}$	$\frac{2132}{3222}$	1 : 1,36	$\frac{12}{617}$	$\frac{2125}{3228}$	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 4,06	$\frac{14}{619} < 10$	$\frac{2132}{3212} < 19$
Übersetzung	(1 - 4 Gg. synchronisiert)																					
	zusammengeschaltet sind	Zahnrad																				
1 : 3,86	$\frac{15}{6111}$	$\frac{2138}{3215}$																				
1 : 2,15	$\frac{13}{618}$	$\frac{2132}{3222}$																				
1 : 1,36	$\frac{12}{617}$	$\frac{2125}{3228}$																				
1 : 1	direkter Antrieb																					
1 : 4,06	$\frac{14}{619} < 10$	$\frac{2132}{3212} < 19$																				