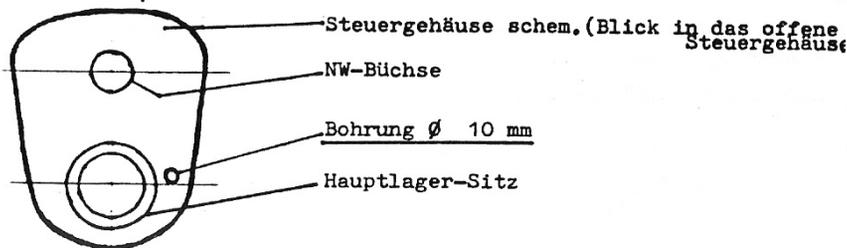


Umrüstung von Kolbenölpumpe ("kleine Ölpumpe") auf Zahnradölpumpe
 ("große Ölpumpe")

Außer dem Einbau der Zahnradölpumpe und der damit notwendigen Verwendung des Antriebsrades mit Linksschnecke, sind am Motorgehäuse noch folgende Veränderungen vorzunehmen. Diese müssen deshalb geschehen, da die Zahnradölpumpe eine höhere Förderleistung hat, und folglich ohne die Veränderung der Ölspiegel im Kurbelhaus zu stark ansteigen würde.

Wichtig: Bei Verwendung der Zahnradpumpe unbedingt die Gleit-Gummidichtung zwischen Öldüse des Steuergehäusedeckels und der hohlgebohrten Kurbelachse einbauen. (Sonst Öldruckverlust!)//**Siehe Anm.
 *Siehe Anm. auf Blatt 2a

1) Rechte Gehäusehälfte im Steuergehäuse: BOHRUNG

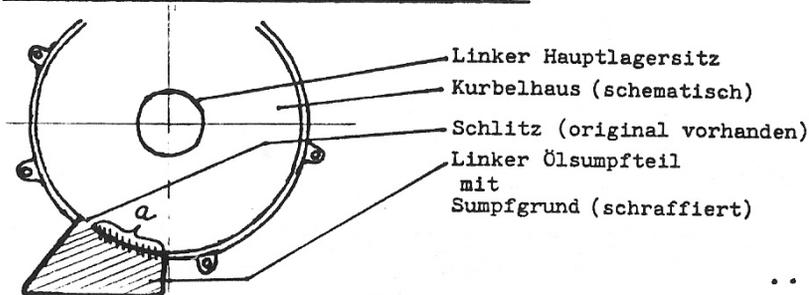


Die Bohrung ist so zu plazieren, so daß ihr unterer Rand ungefähr auf die Horizontalebene des Mittenkreuzes durch den rechten KW-Lagersitz kommt.

Die Bohrstelle in der Vertikalen mit dem Hauptlagersitz, der Steuergehäusewand und vorhandenen Gußstegen vermitteln.

Durch diese Bohrung soll vermieden werden das der Oel Spiegel im Steuergehäuse zu sehr ansteigt.

2) Linke Gehäusehälfte im Ölsumpf: AUSBRUCH



Der Ausbruch in der linken Gehäusehälfte erstreckt sich auf die Länge a und bis zum Sumpfund in die Tiefe.

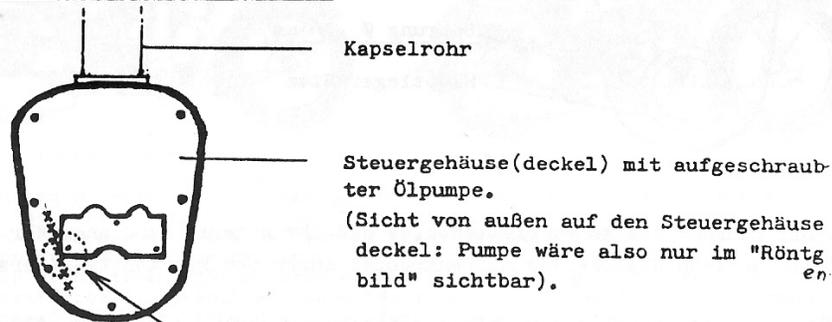
Durch diese Materialausparung am Gehäuse kann mehr Öl in den Sumpf gelangen und abgepumpt werden, da wir ja nun eine leistungsfähigere Ölpumpe haben.

Diese Umrüstung ist bei allen Motoren möglich. Für E1-M - Motoren mit Steuerkette (SB 35 / Regina) gab es sogar eigens dafür ein Kettensteuergerad mit Linksschnecke. - War jedoch recht selten.

Es kann jedoch - besonders mit den Gehäusen alter Ausführung - vereinzelt Schwierigkeiten geben, so daß die "große Ölpumpe" eingepaßt werden muß. Das heißt, daß der Steuergehäusedeckel mit der aufgeschraubten Zahnradölpumpe sich nicht einwandfrei auf das Steuergehäuse aufsetzen läßt und klemmt.

Der Grund hierfür ist ein Kanten der (nun recht großen) Zahnradölpumpe im Steuergehäuse innen.

Das wird folgendermaßen behoben:



Nun auf der linken markierten Seite der Ölpumpe die abstehenden Schraubköpfe mit einer Feile leicht anschrägen/verflachen. Das kann schon genügen, daß der Deckel nicht mehr klemmt bzw. kantet.

Sollte das noch nicht ausreichend sein, kann auf der Gegenseite am Steuergehäuse innen vorsichtig Material abgeschabt werden; solange bis der Deckel mit der Pumpe einwandfrei sitzt. Durch einen probehalber aufgesetzten Steuergehäusedeckel hinterläßt die Ölpumpe Spuren, die anzeigen, wieviel noch zu schaben ist.

****Anm.:** Erwähnte Gleitringdichtung im ET-Katalog nicht aufgeführt!
 Material: Ölfester Gummi (Buna) -- 2,5 mm stark.
 Außen Ø ca. 13 mm ; Innen Ø durch Öldüse d. Steuergehäusedeckels vorgegeben, da sie dort aufgesteckt wird.

Gleitringdicht. M 1:1



Außen Ø 13 mm

Übersicht hinsichtlich der verwendeten Ölpumpen-Antriebsräder (Schneckenräder)
sowie ihrer Ersatzteilnummern(nach Ersatzteilkatalog).

