



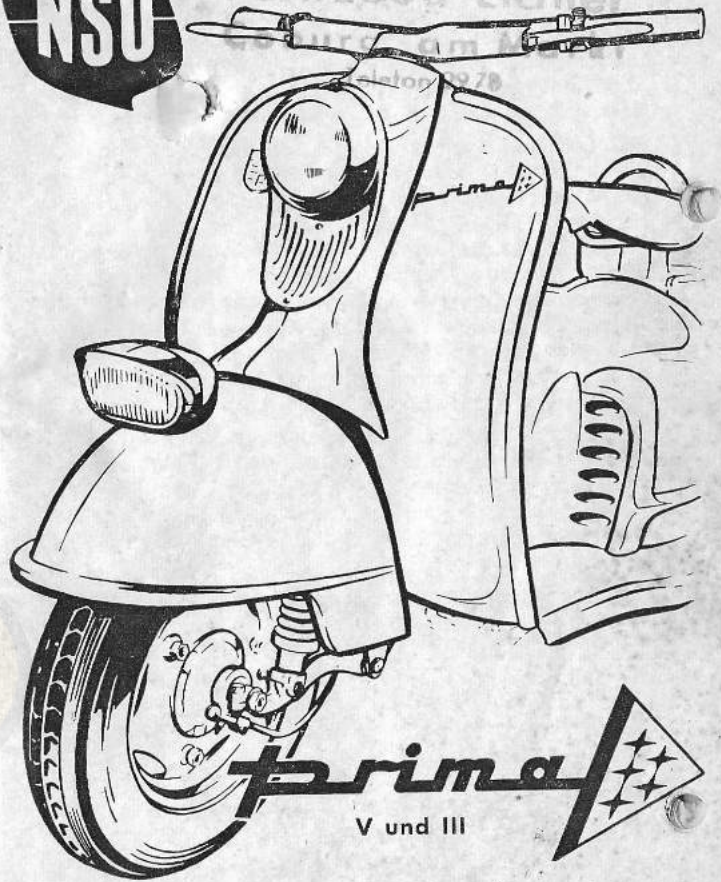
V und III

BETRIEBSANLEITUNG

06362

Kilometer Stand
dem 23/8/1972

NSU



prima

V und III



„Alle Rechte bleiben den NSU WERKEN vorbehalten!
Nachdruck oder Übersetzung - auch auszugsweise -
nur mit schriftlicher Genehmigung der
NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSUIM.“

PRINTED IN GERMANY

Ausgabe November 1959

Lieber NSU-Freund,

wir bitten Sie, sich anhand dieser **Betriebsanleitung** nicht nur mit den für Sie wissenswerten Einzelheiten Ihres neuen Fahrzeugs, sondern vor allem auch mit unseren Hinweisen und Ratschlägen für dessen Bedienung und Wartung vertraut zu machen.

Darüber hinaus bitten wir Sie, Ihr Fahrzeug nach den Richtlinien der beigegebenen **Kundendienstkarte** einer NSU-Vertreterwerkstatt zur fachgerechten Durchführung der werksseitig vorgesehenen Arbeiten zuzuführen. Nur den **NSU-Vertreterwerkstätten** stehen neben **Original-Ersatzteilen** und **Original-Austauschteilen** auch arbeitszeitparende Spezialwerkzeuge und Instandsetzungsanweisungen, sowie im Werk als **NSU-Spezialisten** geschulte Werkstattfachkräfte zur Verfügung. Es empfiehlt sich daher, auch bei anfallenden Instandsetzungsarbeiten **nur NSU-Vertreterwerkstätten** in Anspruch zu nehmen.

Etwasige Gewährleistungsanforderungen müssen bei einer NSU-Vertretung zur Prüfung und Berichterstattung an das Werk vorgebracht werden; eine dem Werk unmittelbar vorgetragene Gewährleistungsangelegenheit kann erst nach Anhörung der Vertretung abschließend bearbeitet werden.

Die Durchführung von Instandsetzungsarbeiten kann im Werk nicht ohne vorherige schriftliche Vereinbarung zwischen Vertretung und Werk erwartet werden.

Für die Ausstattung des Fahrzeugs sind die allgemeinen Lieferungs- und Verkaufsbedingungen der NSU Werke und nicht die Angaben dieser Betriebsanleitung maßgebend.

Wir bitten, unsere wohlgemeinten Hinweise stets zu beachten und wünschen Ihnen

Gute Fahrt auf NSU!

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
Technische Angaben	6/7
Beschreibung	8—16
Betriebsanleitung	17—27
Instandhaltungsarbeiten am Fahrwerk	28—34
Instandhaltungsarbeiten am Motor	35—43
Periodische Kontrollen	44
Fahrzeuggpflege	45/51
Periodische Schmierung	45—50
Überwinterung	51
Schmiermittelhinweis	52
Arbeitsrichtzeiten	53—56
Fehlerquellenverzeichnis	57/58

STICHWORTVERZEICHNIS

Abstellen (parken) - mittels Seitenstütze	14, 26
Abstellen bei längeren Betriebspausen	14
Anlasser	21
Armaturenkasten	15
Auspuffanlage	10
Arbeitsrichtzeiten	53
Bereifung	34
Bereifung - Ersatzrad	34
Bereifung - Reifendruck	19
Bereifung - Reifenwechsel	34
Bremsen	14, 28
Bremsen - Hinterradbremse nachstellen	28
Bremsen - Vorderradbremse nachstellen	28
Bremsen - bei längerem Bergabfahren	25
Bremsen - richtige Betätigung	21
Elektrische Anlage	10/11, 37—43
Elektrische Anlage - Abblendschalter	13
Elektrische Anlage - Batteriesatz	10, 11, 41

Elektrische Anlage – Batterien ausbauen und laden	19, 41
Elektrische Anlage – Benzinanzeigelampe	40
Elektrische Anlage – Bremslicht	11, 39
Elektrische Anlage – Druckknopf für Lichthupe	27
Elektrische Anlage – elektr. Horn	10
Elektrische Anlage – elektr. Schaltplan	43
Elektrische Anlage – Gebläse (Lüfter)	11
Elektrische Anlage – Hebel (federnd) für elektr. Horn	27
Elektrische Anlage – Ladeanzeige-Lampe	40
Elektrische Anlage – Lichthupe	13
Elektrische Anlage – Lichtschalter-Stellungen	27
Elektrische Anlage – Nebelscheinwerfer	10, 27, 39
Elektrische Anlage – Scheinwerfer	10, 39
Elektrische Anlage – Scheinwerfer einstellen	42
Elektrische Anlage – Schlußlampe	11, 39
Elektrische Anlage – Schmierfilz am Unterbrecher	38
Elektrische Anlage – Schwung-Licht-Batteriezünder	10
Elektrische Anlage – Unterbrecher	10/37
Elektrische Anlage – Zündkerze	38
Elektrische Anlage – Zündschlüssel	26
Elektrische Anlage – Zündzeitpunkt	38
Fahren – Anfahren	23
Fahren – Aufwärtsschalten	23
Fahren – bei langem Bergabfahren	25
Fahren – Einfahrgeschwindigkeiten	18
Fahren – Fahrfertigmachen	18
Fahren – Fahrt beenden	25
Fahren – Halten	25
Fahren – Leerlauf	21
Fahren – Zurückschalten	24
Fahrgestell – Hinterradfederung	12–16
Fahrgestell – Rahmen	12
Fahrgestell – Sättel	14
Fahrgestell – Vordergabel	12

Getriebe	11
Getriebe – Ölwechsel	17
Getriebe – Schaltung	35
Geschwindigkeitsmesser – Antrieb	32, 33, 49
Karosserie – Abnehmen der Seitenbleche	15
Kraftstoffbehälter – Anschlußkabel zum Benzinstand-Kontaktgeber	36
Kraftstoffbehälter – Kraftstoffhahn mit Becherfilter	36
Kraftstoffbehälter – Kraftstoffhahn-Stellung	20, 26
Kraftstoffbehälter – Kraftstoffvorrat prüfen	20
Kraftübertragung – Getriebe-Hinterrad	11
Kraftübertragung – Motor-Getriebe	11
Kupplung	11
Kupplung – nachstellen	35
Kupplung – sachgemäße Handhabung	23/24
Laufräder	14
Laufräder – Hinterrad aus- und einbauen	29
Laufräder – Vorderrad aus- und einbauen	32/33
Lenker	13
Luftfilter und Ansauggeräuschdämpfer	9
Luftfilter – reinigen	46
Motor	8/9
Motor – anlassen/Starthilfe	21
Motor – Aufhängung im Rahmen	12
Motor – Schmierung (Mischungsverhältnis)	9, 20
Radwechsel	29–33
Vergaser	9, 36
Vergaser – Drehgriff	13, 23
Vergaser – Nachstellen der Seilzüge	36
Vergaser – sachgemäße Bedienung beim Start	21
Vergaser – Startknopf	15
Vordergabel	12
Vordergabel – Sicherheitsschloß	16, 26

TECHNISCHE

MOTOR — KUPPLUNG — GETRIEBE

Arbeitsverfahren	2-Takt
Hub	57,6 mm
Bohrung	62 mm (57 mm)*
Zylinderzahl	1
Hubraum	174 ccm (146 ccm)*
Verdichtungsverhältnis	1 : 6,35 (1 : 6,5)*
Leistung	9,3 PS (7,4 PS)*
Drehzahl	5100 U/min.
Steuerungsart	Schlitzsteuerung
Schmierung	Kraftstoff-Öl-Mischung
Kühlung	Gebälckühlung
Art der Zündung	Batteriezündung
Vorzündung	4,5 mm
Vergaser	Bing Schrägdüsen-Startvergaser
Luftfilter	Naßluftfilter
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Kupplungsbetätigung	von Hand
Getriebe	4-Gang Blockgetriebe
Getriebeschaltung	Doppelarmiger Fußschalthebel (Wippe)
Art des Eingriffs	Mitnehmerklauen

Untersetzung im Getriebe

1. Gang	3,73 : 1
2. Gang	2,25 : 1
3. Gang	1,6 : 1
4. Gang	1,17 : 1

Untersetzung Getriebe-Hinterrad 4,14 : 1 (4,83)*

Gesamtuntersetzungsverhältnis

1. Gang	15,43 : 1	(18,01)*
2. Gang	9,33 : 1	(10,86)*
3. Gang	6,63 : 1	(7,72)*
4. Gang	4,86 : 1	(5,65)*

Antrieb: Getriebe-Hinterrad	spiralverzahnte Kegelräder
Höchstgeschwindigkeit	ca. 90 km/h (ca. 84 km/h)*

Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten!

* PRIMA III

ANGABEN

RAHMEN — RÄDER — BREMSEN — AUSSTATTUNG

Rahmen	Zentralrohrrahmen mit Profilblechversteifung
Vordergabel	Schwinggabel mit hydraulischer Stoßdämpfung
Hinterradfederung	Motor als Zentralschwinge mit hydraulischer Stoßdämpfung
Seitenstütze	links
Montagestütze	rechts
Tankinhalt	12 Ltr.
Länge über alles	1920 mm
Breite	650 mm
Gesamthöhe	965 mm
Laufräder	auswechselbar
Reifen	3,50-10
Vorderradbremse	Innenbackenbremse
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Bremsbetätigung	vorne Handhebel, hinten Fußhebel
Eigengewicht betriebsfertig	138 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	300 kg

AUSSTATTUNG

Elektrische 12 Volt-Anlage mit Dynastarter

Schwung-Licht-Anlasser mit Unterbrecher, Batterie, Scheinwerfer, Nebellampe, Standlampe und elektr. Horn.

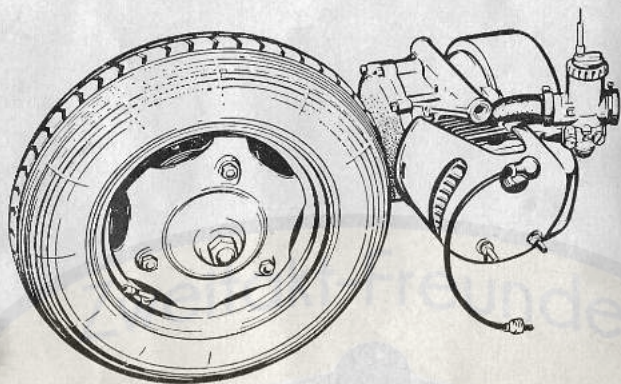
Armaturen Tachometer beleuchtet, Uhr beleuchtet, Benzinanzeigelampe und Ladeanzeigelampe. Anlaßlichtzündschalter, Knopf zur Betätigung des Startzuges und Schallknopf zur Nebellampe, Abblendschalter mit Knöpfen für elektr. Horn und Lichthupe.

Zubehör Gesicherter Haken für Handtasche, Fahrersattel, Beifahrersattel, Ersatzrad und Gepäckträger. Sicherheitsschloß an der Lenkung, Werkzeug.

Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten!

BESCHREIBUNG

Motor



Der NSU-Roller PRIMA V und III hat einen luftgekühlten Einzylinder-Blockmotor mit abnehmbarem Leichtmetallkopf.

Der Kurbeltrieb

läuft beiderseits auf Wälzlagern. Die Pleuelstange ist auf Rollen gelagert.

Arbeitsverfahren

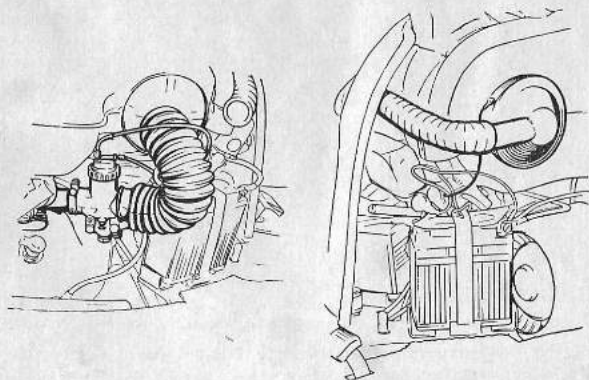
Der Motor arbeitet im 2-Takt.

Motorschmierung

Der Motor wird durch Öl geschmiert, das dem Kraftstoff beizumischen ist.

Vergaser, Ansaugeräuschkämpfer und Luftfilter

Der Vergaser, Fabrikat Bing, ist ein Schrägdüsen-Startvergaser mit Einschieberregulierung, die von dem rechts am Lenker befindlichen Gasdrehgriff betätigt wird. Der Knopf zum Betätigen des Startzuges befindet sich am Armaturenkasten.



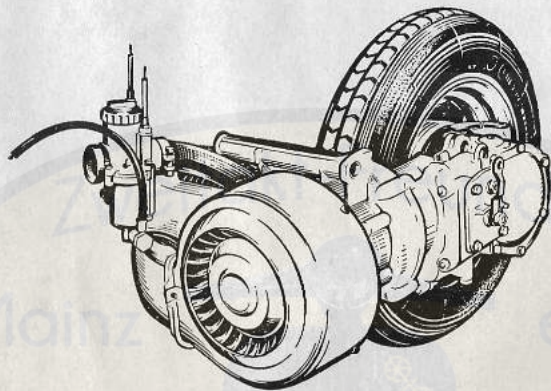
Der Ansaugeräuschkämpfer ist mit dem Kraftstoffbehälter vereinigt und steht durch einen Gummi-Faltenbalg mit dem Vergaser in Verbindung.

Auspuffanlage

Der Auspufftopf sorgt bei guter Dämpfung für den notwendigen Rückstau der Abgase – für einen Zweitakter sehr wichtig! **Aus diesem Grunde nehme man an der Auspuffanlage keine Änderungen vor.**

Elektrische Anlage

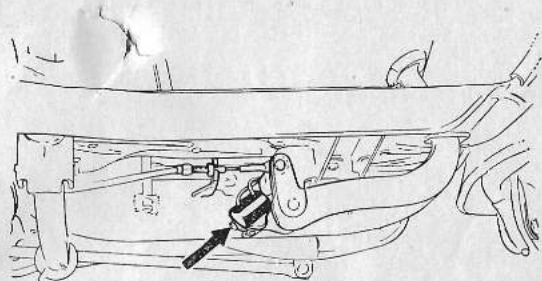
Die Stromquelle ist ein **Schwung-Licht-Batteriezünder** – zugleich auch Anlasser – mit einem **Unterbrecher** und außerdem mit einer **automatischen Zündverstellung** (Fliehgewicht) als Starthilfe versehen. Der Schwunglicht-Batteriezünder ist auf der vorderen Motorachse angebracht, und liefert, als Gleichstrommaschine, mit 100 Watt Leistung bei **12 Volt** Spannung den hochgespannten Zündstrom, den Strom für die Beleuchtung und den Ladestrom für den **Batteriesatz**.



Der Roller ist mit einem **Scheinwerfer** in der Bugverkleidung ausgestattet. Die **Nebellampe** befindet sich auf dem Vorderradschutzblech.

Das elektr. **Horn** ist unterhalb des Scheinwerfers in der Bugverkleidung angebracht.

Der **Batteriesatz** hat bei **12 Volt Spannung** eine Kapazität von 12 Ah. Die **Schlußlampe** ist mit einem **Bremslicht** versehen, das beim Betätigen der Fußbremse aufleuchtet.



Schalter für Bremslicht

Gebläse

Am Stromerzeuger ist ein Lüfterflügel angebracht, der mit Kurbelwellendrehzahl läuft und die notwendige Kühlluft für alle auftretenden Betriebsverhältnisse durch das Ventilatorgehäuse und die Luftführungskappe zum Zylinder und Zylinderkopf drückt.

Die Kraftübertragung: Motor-Getriebe

erfolgt über eine Einscheiben-Trocken-Kupplung.

Getriebe

Das 4-Gang-Getriebe ist mit dem Motor verblockt. Der Gangwechsel erfolgt durch einen doppelarmigen Fußschalthebel (Wippe), der jeweils in seine Null-Lage zurückschnellt.

Kraftübertragung: Getriebe-Hinterrad

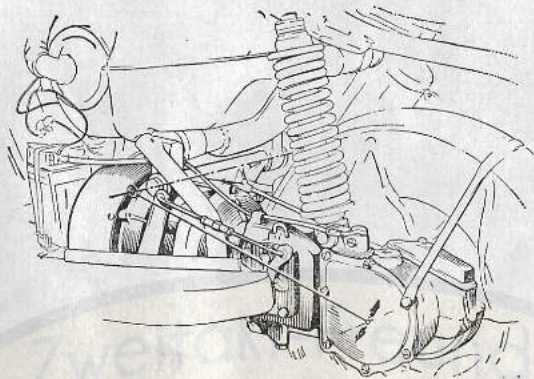
Der Kraftfluß geht vom Getriebe aus über spiralverzahnte Kegelräder auf die Hinterachse.

Fahrgestell

Der Zentral-Rohrrahmen

ist das Rückgrat des Rollers und hat daher einen reichlich dimensionierten Rohrquerschnitt.

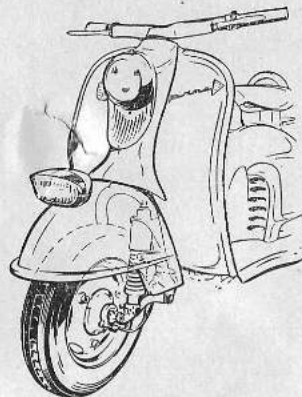
Hinterradfederung



An der hinteren Rahmenpartie befinden sich zwei Lagerstellen zur Aufnahme des Motors, der dort schwingenartig angelenkt ist. In Verbindung mit einer Spiraldruckfeder und einem hydraulischen Teleskopstoßdämpfer wird eine ausgesprochen gute Abfederung des Hinterrades erreicht.

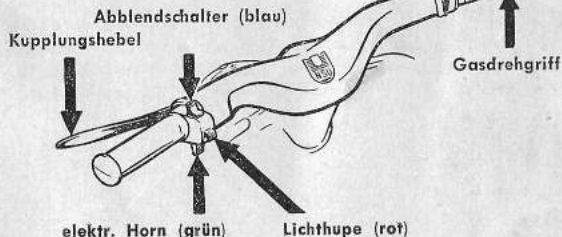
Die Vordergabel

ist am Rahmen-Lenkungskopf in Kugellagern nachstellbar gelagert. Die Schwinge zur Aufnahme des Vorderrades ist, ähnlich wie bei der Hinterradfederung, mit Spiraldruckfeder und hydraulischem Teleskopstoßdämpfer ausgestattet.



Am Lenker

befinden sich folgende Armaturen:



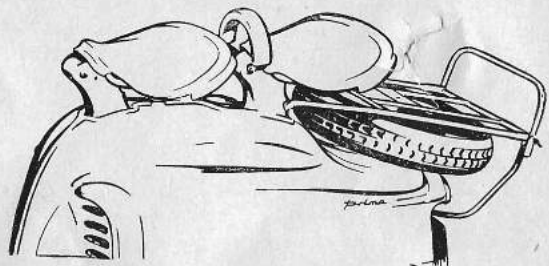
Auf der linken Seite: Kupplungshebel, Abblendschalter mit Hebel bzw. Druckknopf für elektr. Horn und Lichtlupe.

Für die **Lichtlupe** – als optischem Signalinstrument – besteht eine beschränkte Erlaubnis, mit diesem Zeichen anderen Verkehrsteilnehmern die Absicht des Überholens anzukündigen. Zu ihrer Verwendung wird auf die besonderen Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung hingewiesen.

Auf der rechten Seite: Gasdrehgriff, Handbremshebel.

Fahrer- und Beifahrersitz

sind Schwingsättel. Für schwere Personen kann eine stärkere Feder eingebaut werden.



Die Laufräder

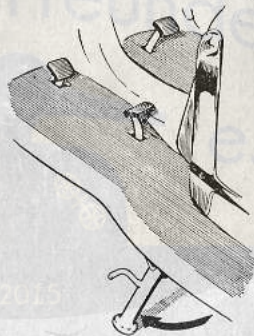
sind austauschbar.

Die Bremsen

Die Vorder- und Hinterradbremse sind Innenbackenbremsen. Die Bremsbetätigung am Vorderrad erfolgt durch Handhebel von der rechten Lenkerseite aus – die Betätigung der Hinterradbremse durch einen bequem erreichbaren Fußhebel vorn bei der rechten Fußauflage.

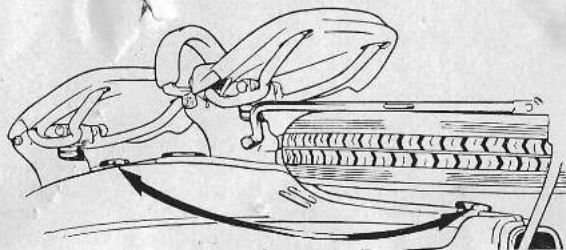
Zum Abstellen

des Rollers wird die links angebrachte **Seitenstütze** hinuntergeklappt. Die **Montagestütze** (rechts) dient lediglich zum Anheben des Rollers bei Reifenwechsel und zur Schonung der Bereifung bei längeren Betriebspausen.



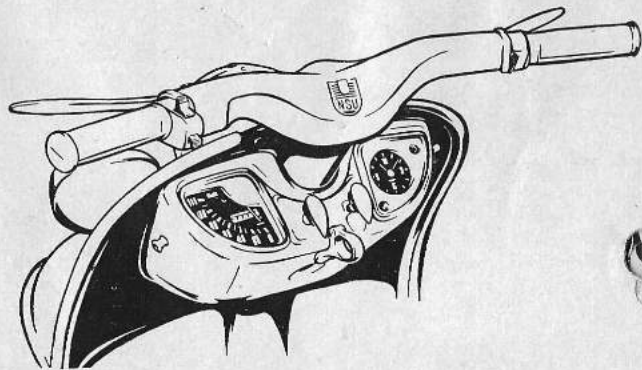
Die Karosserie-Seitenbleche

sind beiderseits der hinteren Fahrzeugpartie angebracht. Sie werden oben durch zwei Verschußklammern und unten außerdem durch gummi-gelagerte Bolzen gehalten.



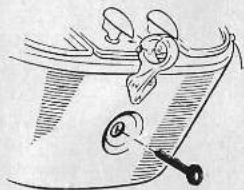
Der Armaturenkasten

Hier befinden sich der Geschwindigkeitsmesser, der Knopf für den Startzug, das Zündschloß zum Anlaß-Lichtzündschalter, der Schaltknopf für den Nebelscheinwerfer, die Ladeanzeigelampe (rot), die Uhr mit Zeigereinstellknopf und die Benzinanzeigelampe (orange).



Zur sonstigen Ausstattung zählen noch:

Die Aufhängevorrichtung mit Sicherung für Handtasche oder dergl., Sicherheitsschloß an der Lenkung (unterhalb des Armaturenkastens), Ersatzrad, Gepäckträger und schließlich noch das Werkzeug mit zugehörigem Behälter.



BETRIEBSANLEITUNG

Für alle Kontrollen und Arbeiten innerhalb der Verkleidung sind die Karosserie-Seitenbleche in folgender Weise zu entfernen: Zunächst beide Verschlussklammern öffnen, dann Seitenbleche nach oben seitwärts abheben.

1.

Motorschmierung

Auch wenn Sie nach Ihrem Dafürhalten mit dem Einfahren neuer Fahrzeuge hinreichend vertraut sein mögen, bleibt immer noch die Frage offen, ob Ihnen die folgenden Abschnitte nicht doch noch etwas ver-raten könnten.

Sind Sie aber Neuling, dann gelten unsere Hinweise erst recht! Kurz, nach unseren Erfahrungen lohnt sich eine vorherige Information auf jeden Fall. Hier sei gleich auf den Abschnitt auf Seite 25 . . .

„Bei langem Bergabfahren“

verwiesen!

Wichtig beim Tanken!

Fehlt Öl im Kraftstoff, so klemmt der Kolben im Zylinder und eine Reparatur ist fällig. Daher stets dem Kraftstoff Motorenöl* beimischen, und zwar:

Während der Einlaufzeit oder bei starker Beanspruchung des Motors

sonst

im Verhältnis 1 : 20
im Verhältnis 1 : 25

Es kommen also auf 1 Ltr. Öl 20 bzw. 25 Ltr. Benzin oder auf 0,05 bzw. 0,04 Ltr. Öl 1 Ltr. Benzin.

2.

Ölwechsel im Getriebe

Nach den ersten 500 km

das durch den Metallabrieb der gleitenden Teile verschlammte Öl nach Abnehmen der oberen und unteren Verschluss-schraube** bei betriebswarmem Motor ablassen. **Ablafs-schraube wieder anbringen** und Öl* einfüllen. Ölmenge 0,4 Liter. Einfüllschraube wieder anbringen.

* siehe Seite 52
** siehe Seite 49

3.

Einfahrtgeschwindigkeiten

Die ersten 1 000 km nicht mit Vollgas fahren!

Aus übertriebener Vorsicht jedoch auch kein zu langsames Tempo einhalten. Möglichst auf ebener oder nur mit mäßiger Steigung durchgesetzter Strecke, und zügig fahren. In Steigungen rechtzeitig zurückhalten, damit die Motordrehzahl nicht zu sehr absinkt, sonst ist mit Motorschäden zu rechnen – den Motor also mehr drehen als ziehen lassen. Während der Einfahrperiode keinen Beifahrer mitnehmen!

Als Richtlinien seien folgende Geschwindigkeiten genannt:

Im 4. Gang die ersten 500 km nicht über 60 km/h – bis 1000 km nicht über 70 km/h.

Nach ca. 500 km kann man auch ab und zu eine kurze Strecke über die 2/3-Vollgasgrenze hinaus auf Leistung prüfen.

Nach der Einlaufperiode aus Gründen der Kraftstoffersparnis Düsenadel eine Rille tiefer hängen.

Und noch ein Punkt!

Nach den ersten 500 km und den ersten 1000 km:

Schrauben und Muttern auf festen Sitz prüfen bzw. nachziehen – hauptsächlich Laufradmutter, Lenker und Auspufftopfbefestigung, Auslaßkrümmer, Muttern am Zylinderkopf (nur bei kaltem Motor) und Kabelklemmschrauben in den Scheinwerfern.

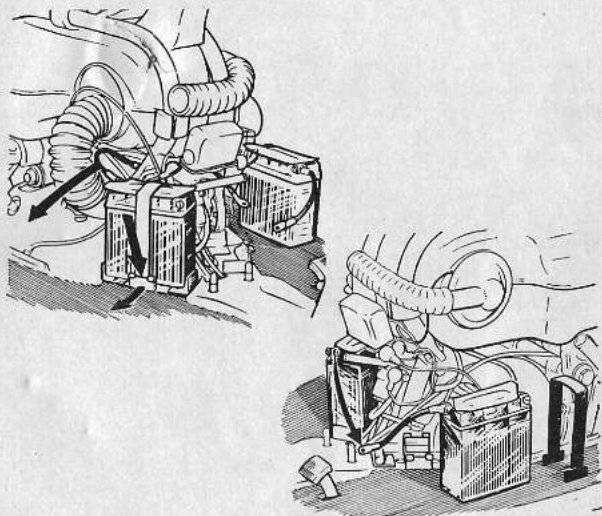
Fahrfertigmachen des Rollers

Batterien laden*

Die Batterien kommen normalerweise ungeladen zum Versand. Da bestimmte Ladevorschriften zu beachten sind – besonders bei Starterbatterien – überlasse man diese Arbeiten einer NSU-Vertreter-Werkstatt oder einer Ladestation, die für diese Zwecke eingerichtet sind.

* Hierüber siehe auch auf Seite 41

Der Ausbau der beiden hintereinander geschalteten Batterien wird folgendermaßen vorgenommen:



Zuerst Massekabel lösen, dann unten auf das Spannband mit einem Schraubenzieher drücken und aushängen.

Man merke sich: Beim Ausbau zuerst – Leitung lösen; beim Einbau zuerst + Leitung anschließen.

Reifendruck prüfen

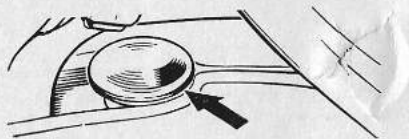
Reifen nicht zu prall aber auch nicht zu wenig aufpumpen. Halten Sie sich an die Erfahrungswerte:

Vorderrad: 1,3 atü;

Hinterrad: 1,8 atü für 1 Person, 2,5 atü für 2 Personen.

Kraftstoffvorrat prüfen

Der Behälter faßt 12 Ltr. Der Tankverschluß befindet sich vor dem Beifahrersattel.



Nie Kraftstoff allein tanken!

Fehlt im Kraftstoff Öl, so klemmt der Kolben im Zylinder und die erste Reparatur ist fällig. Daher stets dem Kraftstoff gutes Motorenöl* beimischen!

Stets im richtigen Verhältnis mischen!

Hierüber siehe Seite 17 unter „Wichtig beim Tanken!“

Ist der Roller über Nacht gestanden, dann Tankinhalt vor Öffnen des Kraftstoffhahns durcheinanderschütteln, indem man den Roller am Lenker und Sattel hält und etliche Male hin- und herschwenkt.

Vorbereiten zum Start

Kraftstoffhahn öffnen!

Zum Öffnen und Schließen des Kraftstoffhahns wird der Zündschlüssel benutzt. Der Kraftstoffhahn hat zwei Stellungen: geöffnet und geschlossen. Bei einer Kraftstoffreserve von 1,9 Ltr. leuchtet die Benzinanzeigelampe am Armaturenkasten auf.



Kraftstoffhahn geöffnet



Kraftstoffhahn geschlossen

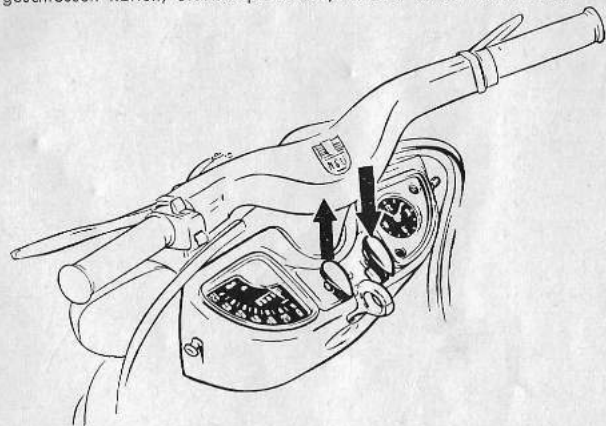
* siehe Seite 52

Überzeugen, ob Leerlauf eingeschaltet ist. Nötigenfalls den vorderen Hebel der Schaltwippe hinunterdrücken, bis Leerlauf einrastet, dabei den Roller etwas vor- und zurückschieben.

Motor anlassen

Den Zündschlüssel in den Anlaß-Licht-Zündschalter am Armaturenkasten stecken. In Stellung 1 leuchtet zuerst die Ladeanzeigelampe auf zum Zeichen, daß Batteriestrom vorhanden ist. Durch kräftiges Hineindrücken des Zündschlüssels erfolgt die Umschaltung des Licht-Batteriezünders auf „Anlassen“.

Bei warmer Jahreszeit braucht man zum Anlassen des Motors keine Starthilfe. Bei kalter Jahreszeit und kaltem Motor den Gasdrehgriff geschlossen halten, Startknopf ziehen, bis der Motor rund läuft.



Springt der Motor nach 4 bis 5 Sekunden Startdauer nicht an, dann kurze Pause einlegen – im Winter diese Pause auf ca. 30 Sekunden ausdehnen, denn der Batteriestrom steht keineswegs unbegrenzt zur Verfügung.

Besonders sinkt die Kapazität der Anlasser-Batterie in der kalten Jahreszeit stark ab, daher den Roller auch nicht in ausgesprochen unterkühlten Räumen abstellen.

Läuft der Motor (die Ladeanzeigelampe erlischt), **setzt aber dabei aus**, Startknopf ziehen, bis der Motor normal läuft und die notwendige Betriebswärme erreicht ist. Hat der Motor durch Bedienungsfehler **zu viel Kraftstoff** bekommen, dann bei voll geöffnetem Gasdrehgriff und geschlossenem Startknopf den Starter erneut betätigen. Dadurch wird dem Kraftstoffüberschuß Frischluft zugeführt und ein zündfähiges Gemisch erreicht.

Bei **nasser Zündkerze** diese herausschrauben und trocknen, Kraftstoffhahn schließen. Motor kurzzeitig durchdrehen lassen und Zündkerze wieder einsetzen. Kraftstoffhahn erst öffnen, wenn der Motor läuft.

Bei **zu schwachem Batteriestrom** Motor mit dem 2. Gang anschieben. Sind dagegen die Batterien ausgebaut, dann Kabelende des Ladestromkabels 51 (rot) mit dem Ende des Kabels 30 zusammenschließen.

Ist der Motor nach **5- bis 6-maligem Anlaß-Versuch nicht in Gang zu bringen**, dann weitere Versuche unterlassen und nach der Ursache forschen.

Fahren

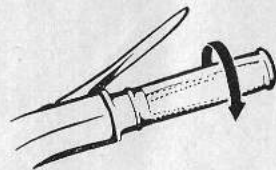
Anfahren



Kupplungshebel ziehen, auf den ersten Gang schalten, Gas geben (Drehgriff langsam öffnen, nicht aufreißen!) und **zugleich** Kupplungshebel langsam, gleichmäßig loslassen, damit der Roller ohne Ruck wegzieht.

Beim Fahren

Geschwindigkeit durch Verstellen des Gasdrehgriffs regulieren.



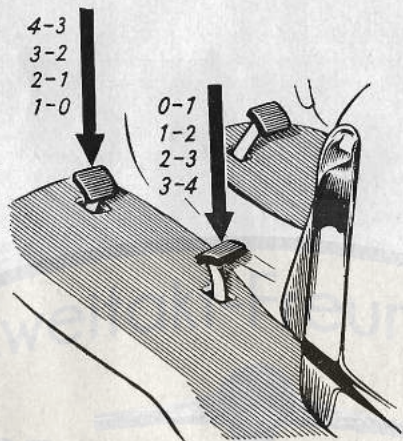
Aufwärtsschalten (hinterer Arm der Wippe)

Bei ca. 20 km/h Gas wegnehmen, auskuppeln und den Schalthebel – **langsam, nicht hastig** – hinuntertreten, Gas geben und zugleich zügig wieder einkuppeln.

Ebenso bei ca. 35 km/h auf den 3. Gang und bei 50 km/h auf den 4. Gang schalten.

Beim Zurückschalten (vorderer Arm der Wippe)

auch wieder zuerst auskuppeln, Gas aber nicht ganz wegnehmen, damit die Motordrehzahl steigt. Dadurch kann der Gangwechsel ohne Ruck erfolgen, der im Gegensatz zum Aufwärtsschalten rascher vorzunehmen ist. Bei größeren Steigungen rechtzeitig zurückschalten, — die Kupplung statt dessen schleifen zu lassen, um so über eine Steigung hinwegzukommen, ist grundfalsch und führt zu Kupplungsschäden.



Bei langem Bergabfahren

Gasdrehgriff nicht dauernd geschlossen halten, sondern hin und wieder kurz Gas geben und zwar aus folgenden Gründen:

Ein Zweitakt-Motor erhält bei geöffnetem Gasdrehgriff mit dem angesaugten Gemisch bekanntlich auch Öl zur Schmierung des Kolbens und der Lager. Dieser Zustand ändert sich aber sofort, wenn man den Motor bei geschlossenem Gasdrehgriff als Bremse beim Bergabfahren benützt. In diesem Fall erhält der Motor praktisch kein Öl. Die Folge davon ist ein Blockieren des Kolbens mit den üblichen Begleiterscheinungen an der Zylinderlaufbahn, — was sogar zu Unfällen führen kann.

Lange Gefällstrecken daher nie dauernd mit geschlossenem Gasdrehgriff befahren, sondern bei wechselseitiger Benützung der Bremsen u. U. auch der Kupplung alle paar 100 m einmal Gas geben, damit wieder Schmieröl an die sich bewegenden Teile gelangt.

Zur Unterstützung des Bremsvorganges kann man wohl auch auf die unteren Gänge zurückschalten, doch hier ist bei Zweitakt-Motoren besondere Vorsicht geboten, da der Motor sehr viel höher dreht und dadurch auch eine größere Menge Öl benötigt. In solchen Fällen muß öfter Zwischengas gegeben werden als bei Benützung des großen Ganges; daher sollten die kleinsten Gänge nur bei ganz extremen Gefällstrecken als Bremse mit herangezogen werden.

Halten

Bei Fahrtunterbrechungen, an Straßenkreuzungen oder wegen anderer Hindernisse nicht dauernd auskuppeln, sondern auf Leerlauf schalten und dann aus dem Stand wieder mit dem 1. Gang wegfahren.

Ist die Fahrt beendet,

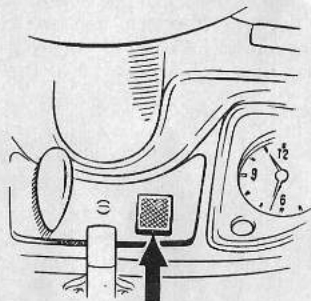
dann nicht mit eingeschalteten Gängen halten und dabei den Motor mit den Bremsen „abwürgen“, sondern Gas wegnehmen, auf Leerlauf schalten und falls notwendig bremsen bis der Roller zum Stehen kommt.

Auß gebremst werden,

dann die Bremsen nicht zu kräftig, sondern behutsam betätigen. Gasdrehgriff dabei schließen. In nassen, schmierigen Kurven (feuchtes Laub) Vorderradbremse nicht benützen. Je nach Gefälle beide Bremsen gleichzeitig betätigen oder abwechselnd Vorder- und Hinterradbremse.

Zündung abstellen

Zündschlüssel abziehen, sonst entstehen Schäden an der elektr. Anlage – und was ebenso wichtig ist: Abdeckkappe zuschieben, damit kein Regen- oder Spritzwasser eindringen kann.

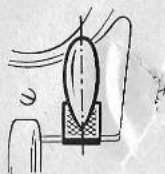


Nach Beendigung der Fahrt und auch beim Parken stets Kraftstoffhahn schließen!

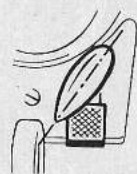
Zum Parken

Seitenstütze hinunterklappen und den Roller nach links geneigt abstellen. Zum Abschließen Lenkung nach links einschlagen. Wird der Roller längere Zeit nicht mehr gefahren, so ist es ratsam, die im Vergaser befindliche Kraftstoff-Ölmischung durch den Motor (im Leerlauf) absaugen zu lassen, damit die Düse durch Ölrückstände nicht verstopft wird. Vor Wiederbenützung den Tankinhalt, wie bereits erwähnt, durch Hin- und Herschwenken des Rollers durcheinandermischen.

Lichtschalterstellungen nachts, beim Fahren und Parken



Lampen ausgeschaltet

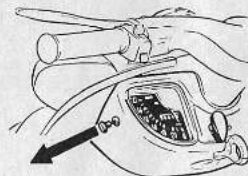


Stand- u. Schlußlichtlampe eingeschaltet



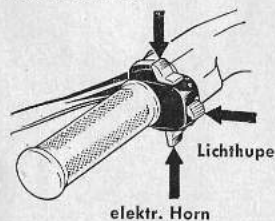
Zweifaden- u. Schlußlichtlampe eingeschaltet

Der Nebelscheinwerfer ist so geschaltet, daß er nur bei abgeblendetem Fahrlicht leuchtet.



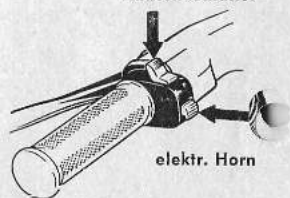
Schaltknopf für Nebelscheinwerfer

Abblendschalter



elektr. Horn

Abblendschalter



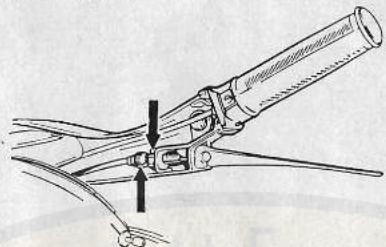
elektr. Horn

INSTANDHALTUNGSARBEITEN AM FAHRWERK

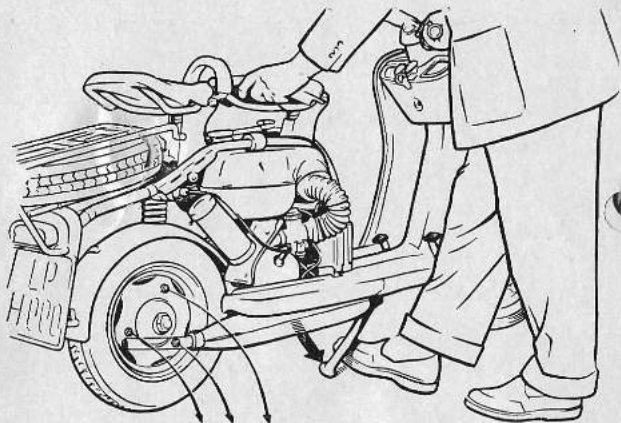
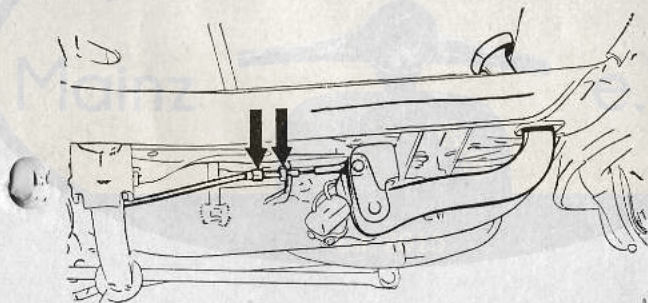
Jeder verantwortungsbewußte Fahrer wird seinen Roller in verkehrssicherem Zustand halten und daher auf die einwandfreie Funktion der Bremsen ganz besonderen Wert legen. Wir empfehlen daher, die Bremsen vor Beginn jeder Fahrt zu überprüfen.

Ziehen die Bremsen nicht mehr, dann...

Beim Vorderrad: Seilzug oben an der Stellschraube des Handbremshebels nach Lösen der Gegenmutter so weit nachstellen, bis das Vorderrad gerade noch frei läuft, jedoch die Bremse beim Ziehen des Handhebels sofort anspricht. **Gegenmutter wieder festziehen!**



Beim Hinterrad ist das Nachstellen an der Stellschraube der Fußbremse vorzunehmen. **Gegenmutter wieder festziehen!**

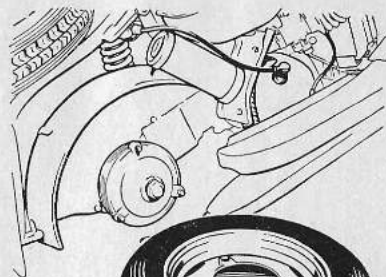


Radwechsel

Zu diesem Zweck die Seitenstütze (links) hinunterklappen, ebenso die Montagestütze (rechts) mit dem Fuß herausklappen, dabei den Roller zur Gegenseite neigen.

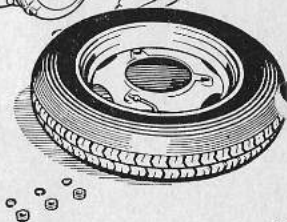
Hinterrad ausbauen

Rechtes Seitenblech abheben. Der Radwechsel kann dann nach dem Lösen der drei Sechskantmuttern erfolgen.



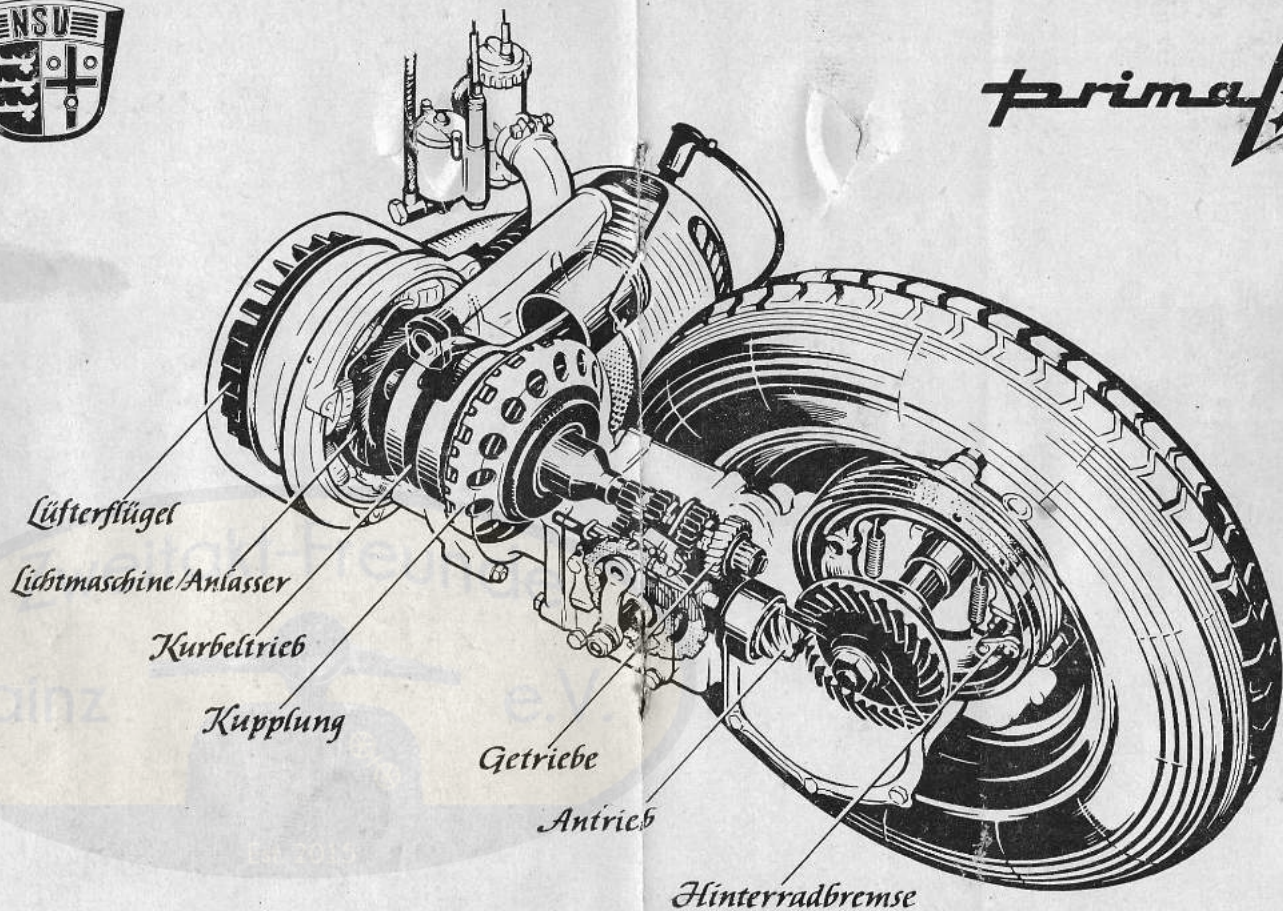
Beim Einbau

die drei Sechskantmuttern nach Unterlegen der zugehörigen Federringe **gut festziehen.**



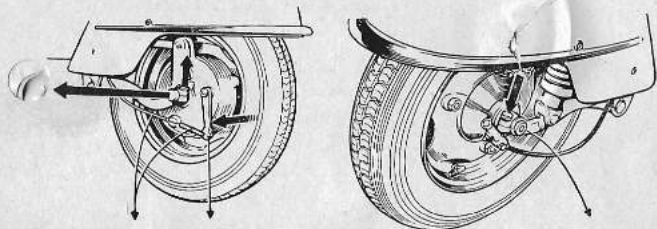


prima

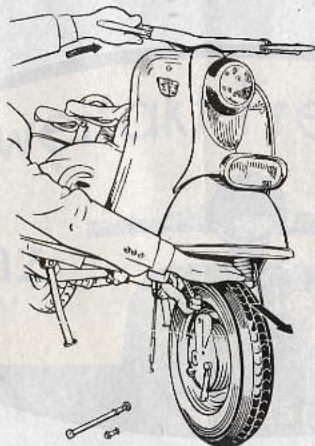


Ausbauen des Vorderrades

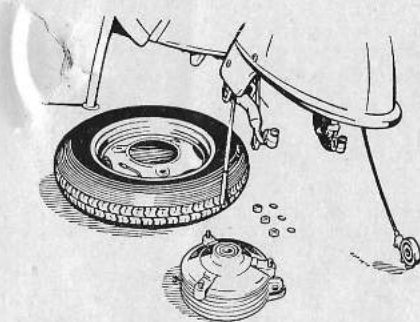
Seilzug aushängen. Beide Klemmschrauben links und rechts der Schwinge lösen. Steckachse nach Entfernen ihrer Sechskantmutter herausziehen.



Auf der linken Seite Antriebsgehäuse zum Geschwindigkeitsmesser und schließlich noch auf der rechten Seite die vordere Paßschraube der Lasche am Bremswiderstand der Gabel entfernen. (Zugehörige Teile der Paßschraube nicht verlieren!)



Am ausgebauten Rad die drei Sechskantmuttern einschl. Federringen losschrauben und Rad abnehmen.



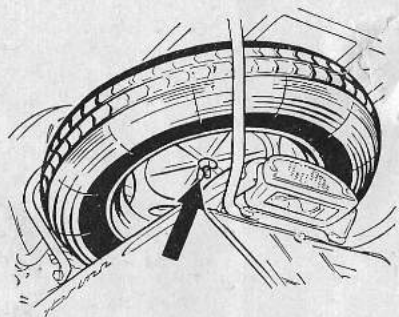
Beim Einbauen

die Sechskantmuttern zur Radbefestigung an der Nabe nach Unterlegen der zugehörigen Federringe **gut festziehen!**
Steckachse vor dem Einschleiben leicht ölen oder einfetten.

Beim Wiederanbau der Lasche an der Bremsscheibe muß grundsätzlich eine neue selbstsichernde Mutter verwendet werden. Ebenso beachte man beim Einsetzen des Vorderrades, daß die beiden Mitnehmernasen des Tachometerantriebes in den Nuten der Nabe sitzen.

Ersatzrad abnehmen

Flügelmutter entfernen und Ersatzrad seitlich herausnehmen.



Reifenwechsel

Das Abnehmen und Aufziehen der Stahlseil-Niederdruckreifen auf Tiefbettfelgen bereitet keine Schwierigkeiten, wenn man sich an die allgemeinen Richtlinien der Reifenfirmen hält.

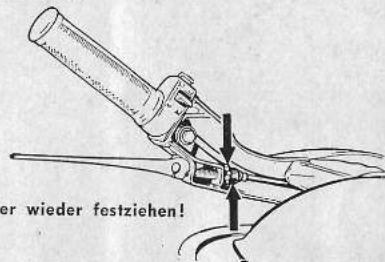
Der Trick liegt darin, daß der Deckenrand beim Abnehmen an der dem Ventil gegenüberliegenden Seite ganz in das Tiefbett gedrückt wird (bei völlig entleertem Schlauch). Dadurch wird der Deckenrand an der Ventilseite so weit hochgeschoben, daß er ohne Gewaltanwendung über den Felgenreand gehoben werden kann. Das Aufziehen des Reifens wird in der umgekehrten Folge vorgenommen, indem die Reifenwulst zuerst – dem Ventil gegenüber – in das Tiefbett gedrückt wird.



INSTANDHALTUNGSARBEITEN AM MOTOR

Einstellen der Kupplung

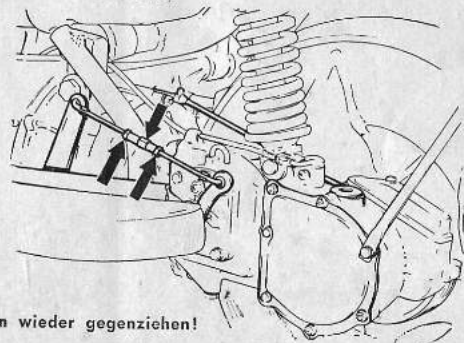
Schleift die Kupplung oder löst schlecht aus, dann Seilzug oben an der Stellschraube des Kupplungshebels so weit nachstellen, bis noch 1 bis 2 mm Spiel vorhanden sind. Lenker nach beiden Seiten einschlagen und die einwandfreie Funktion des Kupplungszuges bei allen Lenkerstellungen überprüfen.



Gegenmutter wieder festziehen!

Bei Unstimmigkeiten in der Gangschaltung

wende man sich an eine NSU-Vertreter-Werkstatt. Im Bedarfsfall ist das Spanschloß nach Lösen beider Gegenmutter (Links- und Rechtsgewinde) entsprechend zu verstellen.

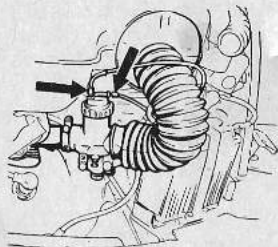


Muttern wieder gezogen!

Der Vergaser

ist ein Bing Schrägdüsen-Startvergaser.

Serienmäßige Vergasereinstellung belassen. Seilzugnachstellung erfolgt am Vergaser.

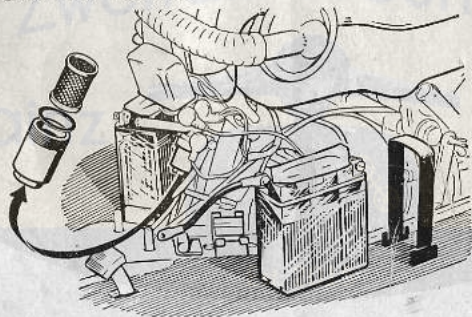


Kraftstoffhahn mit Becherfilter

Verschmutztes Hahnsieb oder verstopfte Leitung bewirken dasselbe wie eine zu kleine Düse (Leitung bei geöffneter Hahnstellung durchblasen). Bei nächster Gelegenheit Tank und Hahn samt Sieb mit Benzin ausspülen, ebenfalls den Filterbecher und das dazugehörige Sieb.

Beim Tanken auf äußerste Sauberkeit achten!

Beim Anbau des Kraftstoffhahns das Anschlußkabel zum Benzinstandkontaktgeber nicht vergessen.

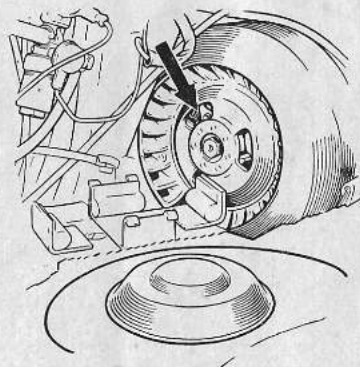


Elektrische Anlage

Es ist ratsam, an der elektrischen Anlage außer der Kontrolle der Kabelanschlüsse (Masseanschluß), Austausch der Glühlampen oder Kabel, keine Reparaturarbeiten vorzunehmen. Man suche vielmehr eine NSU-Vertreter-Werkstatt auf, da der Fachmann mit seinen Spezialkenntnissen den Schaden oft in wenigen Minuten beheben kann, den der Nichtfachmann stundenlang sucht – und schließlich doch nicht findet. Wenn wir hier trotzdem einige Punkte erwähnen, so ist dies nur für den technisch interessierten Fahrer gedacht.

Der Abstand der Unterbrecherkontakte muß bei voller Öffnung, d. h., wenn das Gleitstück auf die höchste Stelle des Nockens aufgelaufen ist, zwischen 0,35 und 0,4 mm betragen. Kontaktabstand mit einer sauberen, fettfreien Blechlehre von 0,35–0,4 mm Stärke prüfen.

Wird ein Nachstellen notwendig (abgenützte Kontakte), dann Befestigungsschraube lösen und den Einstellbolzen vorsichtig in die erforderliche Richtung drehen, bis der vorgeschriebene Kontaktabstand wieder erreicht ist. Befestigungsschraube wieder festziehen! Die Nachstellung erfolgt durch die ovale Öffnung des Lüfterrades, nach Entfernen des Sprenginges und des Abschlußdeckels.



Die **Vorzündung** beträgt 4,5 mm vor O. T. Sie muß bei ganz ausgezogenem Fliehgewicht eingestellt werden. Die Kontrolle bzw. Einstellung der Zündung wird bei abgenommenem Zylinderkopf durchgeführt. Wenn die Zündeneinstellung stimmt, müssen bei dieser Stellung des Kolbens die Unterbrecherkontakte durch den Nocken eben geöffnet werden (Fliehkraftregler ganz ausgehoben). Eine Prüflampe mit Batteriespannung zwischen Klemme 1 der Zündspule und Masse leuchtet im Augenblick der Kontaktöffnung auf. Wenn die Einstellung der Zündung nicht mehr stimmt, muß die Unterbrecherplatte in der erforderlichen Richtung verschoben werden. Zu diesem Zweck werden beide Befestigungsschrauben und die Unterbrecherplatte durch leichtes Klopfen auf einen an der Unterbrecherplatte angesetzten Schraubenzieher verschoben.

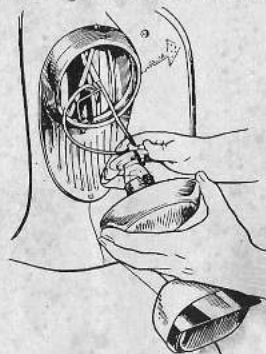
Um ein **Trockenlaufen des Fibernlaufstückes** zum Unterbrecher zu vermeiden, versehe man den **Schmierfilz** nach jeweils 10 000 km mit einer Schicht Heißlagerfett (Tropfpunkt 150–160°) von 1 mm und reibe das Fett gut in den Filz ein. Auch ist es nach Zurücklegen dieser Fahrstrecke notwendig, den **Kollektor** und die **Kohlebürsten** bei einem Elektrodienst **nachsehen** zu lassen.



Zündkerze

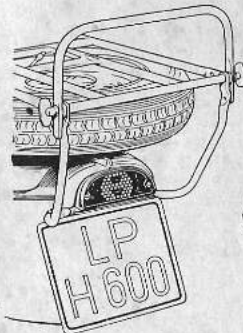
Elektrodenabstand 0,6 bis 0,7 mm. Fühllehre benutzen. Bei Austausch auf Bosch W 190 M 11 S oder auf eine ebenso geeignete Zündkerze eines anderen Markenfabrikates achten! Zündkerze zuerst einige Gewindegänge mit der Hand hineindrehen und dann mit Schlüssel gut festziehen. **Dichtungsring zur Zündkerze nicht vergessen!**

Im **Scheinwerfer** befindet sich eine **Zweifadenlampe 12 Volt 35/35 Watt** und eine **Standlichtlampe 12 Volt 2 Watt**. Beim Neueinsetzen einer Glühlampe achte man peinlich darauf, daß sie völlig frei von Öl und Fett ist, da sonst der Reflektor durch Öldämpfe getrübt wird. Man benütze daher beim Anfassen der Glühlampe Papier oder ein sauberes Tuch. Eine Reinigung des Scheinwerfer-Spiegels unterlasse man auf jeden Fall, da der Spiegel hierdurch blind wird und als Folge davon die Beleuchtungsstärke beträchtlich absinkt.



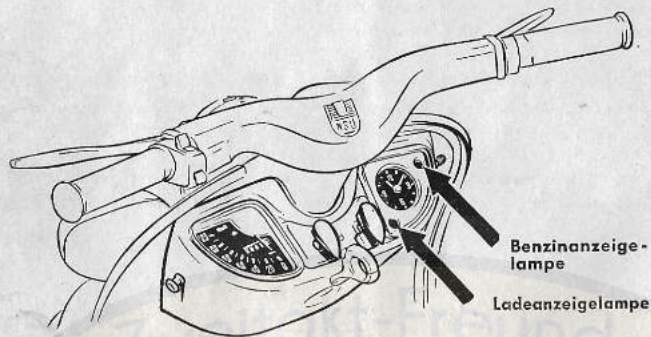
Die **Nebellampe** hat bei 12 V Spannung 35 W, die **Schlußlampe** 5 W, das **Bremslicht** 15 W.

Beim Auswechseln der Glühlampe im **Nebelscheinwerfer** ist darauf zu achten, daß die Anschlußklemme der Lampenfassung in den Ausschnitt des Reflektors eingesetzt wird – dabei zeigt die **Massefeder** zwangsläufig nach **unten**. Vorsicht! Wird die Lampenfassung um **180 Grad gedreht**, steht die Anschlußklemme am Reflektor an, was beim Einschalten der Nebellampe sofort **Kurzschluß** und kostspielige Schäden verursacht.



Zur Beleuchtung des Armaturenkastens gehören:

- Die Tachometerlampe 2 W,
- Die Beleuchtung der Uhr 2 W,
- Die Ladeanzeigelampe 2 W und
- Die Benzinanzeigelampe 2 W.



Überzeugen Sie sich vor Antritt jeder Fahrt von der einwandfreien Funktion der Lichtenlage. Ein Ausfall der Zweifadenlampe im Scheinwerfer oder ein Versagen der Schlußlampe wie des Bremslichtes ist eine Gefahr für Sie und andere!

Der Batteriesatz*

hat bei 12 Volt Spannung eine Kapazität von 12 Ah.

Man merke sich: Beim Ausbau zuerst – Leitung lösen, beim Einbau zuerst + Leitung anschließen. Wichtig ist, daß der Säurespiegel laufend überwacht wird.

Nur **destilliertes** Wasser verwenden! Abgekochtes Wasser genügt nicht, weil es schädliche Metall- und Chlorverbindungen enthält! für guten Masseanschluß ist zu sorgen. Die Kontakte (Klemmen) müssen blank gehalten werden, außerdem verwende man säurefreies Fett, um eine Korrosion an den Batterieklemmen zu verhindern.

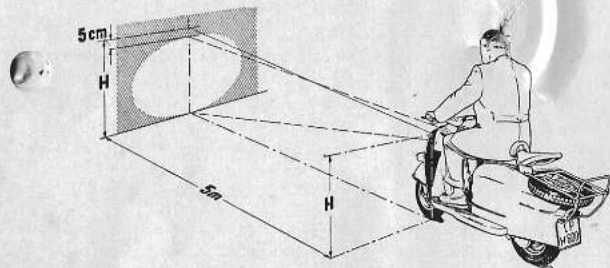
Die wichtigsten Punkte seien hier erwähnt:

- 1. Säurestand wenn zu niedrig**, setzt die oberen Plattenteile außer Funktion, was sich speziell auf das Anlassen nachteilig auswirkt. Der trockene Teil der Platten sulfatiert und wird unbrauchbar. **Bei zu hohem Säurestand** besteht die Gefahr, daß Säure durch die Entgasungsöffnungen herausgeschleudert wird und Schaden verursacht.
- 2. Batteriegehäuse** vor Öl, Fett, Kraftstoff und Petroleum schützen, **nur mit Wasser reinigen!**
- 3. Wartung in kürzeren Zeitabständen** wird erforderlich, wenn bei Nacht- und Nebelfahrten außer den serienmäßig vorgesehenen Verbrauchern noch zusätzliche ständig eingeschaltete sind. Darunter fallen auch viele kurze Fahrten bei niedriger Geschwindigkeit mit entsprechend häufigen Starts, zudem noch mit Licht.
- 4. Bei längeren Betriebspausen oder Überwinterung** Batterien auf Ladezustand und Säurestand prüfen, voll aufladen und alle 6 bis 8 Wochen nachladen lassen. Aufbewahrung in kühlem Raum empfehlenswert.

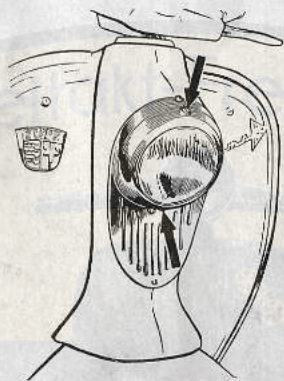
* Über den Ausbau der Batterien siehe Seite 19

Einstellen des Scheinwerfers

Aus Gründen der Verkehrssicherheit muß die Grenze zwischen unterer heller und oberer dunkler Zone bei abgeblendetem Licht in 5 m Entfernung mindestens 5 cm unter der Scheinwerfermitte liegen.



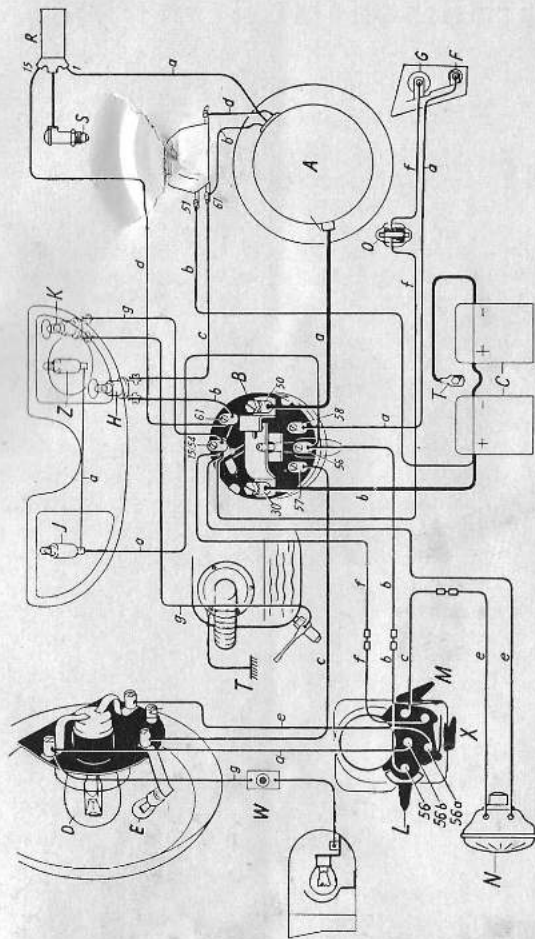
Zum Einstellen ist die obere wie untere Schlitzschraube am Scheinwerfer zu lösen.



Für den Nebelscheinwerfer

gelten sinngemäß die gleichen Bestimmungen wie beim Scheinwerfer.

Elektrischer Schaltplan



- | | | | | | |
|---|---------------------------|---|---------------------------------|---|-------------------------|
| A | Schwunglichtanlasser | H | Ladeanzeigelampe | O | Stoptlichtschalter |
| B | Anlaß-Licht-Zündschalter | J | Glühlampe für Tacho. | R | Zündspule |
| C | Batterie | K | Benzinanzzeigelampe | S | Zündkerze |
| D | Scheinwerferlampe (Bilux) | L | Abblenderschalter | T | Massekabel-Anschluß |
| E | Stopplichtlampe | M | Hebel (federnnd) für Signalhorn | W | Schalter für Nebellicht |
| F | Scheinwerferlampe | N | Glühlampe für Stoptlicht | X | Druckknopf für Licht |
| G | Glühlampe für Stoptlicht | | | Z | Glühlampe für Uhr |

- | | |
|---|---------|
| a | schwarz |
| b | rot |
| c | braun |
| d | gelb |
| e | weiß |
| f | blau |
| g | grün |

PERIODISCHE KONTROLLEN

alle

4 Wochen Batterien prüfen und evtl. aufladen lassen.

2 000 km Kupplungseinstellung und Einstellung der Getriebebeschaltung prüfen.

Wichtige Schrauben und Muttern auf festen Sitz prüfen bzw. nachziehen: Hauptsächlich Laufradmutter, Lenker- und Auspufftopfbefestigung und Muttern am Zylinderkopf (bei kaltem Motor).

4 000 km Motoraufhängung im Rahmen prüfen (Achse über dem Kurbelgehäuse; obere und untere Federaufhängung). Zündkerzenelektroden prüfen, Zündkerze evtl. reinigen.

6 000 km Zylinder und -kopf sowie Auspuffanlage ent-entrußen.

Lichtbatteriezünder säubern.

Kontaktabstand des Unterbrechers prüfen.

Kabelklemmschrauben in den Scheinwerfern und im Schlußlicht nachziehen.

Elektrische Leitungen und Anschlüsse prüfen.

Spätestens nach 15 000 km Zündkerze auswechseln.

FAHRZEUGPFLEGE

Fahrzeug reinigen

Man kann nur dann auf eine ständige Betriebsbereitschaft der „PRIMA“ rechnen, wenn man sie in Ordnung hält, d.h. sie richtig bedient, regelmäßig reinigt und nach Vorschrift schmiert.

Zur Schonung der lackierten und blanken Teile reinige man ein auch nur verstaubtes Fahrzeug mit einem weichen, mit Öl getränkten Lappen. Verkrusteten Schmutz zuerst aufweichen, die großen Schmutzteile mit einem Holzstab aus den Ecken entfernen und zuletzt abspülen. Man sei aber auch beim Abspritzen vorsichtig. Den Wasserstrahl nicht direkt auf Naben oder Vergaser richten. Lager rosten und Wasser im Vergaser (oder im Kraftstoffbehälter) quillt der Motor durch schlechtes Anspringen oder Stehenbleiben während der Fahrt. Besonders fettige Stellen behandle man mit Petroleum oder Waschbenzin, nicht mit Kraftstoff, der die Lackierung angreift. Daher beim Tanken verschütteten Kraftstoff auch sofort wieder entfernen.

Periodische Schmierung

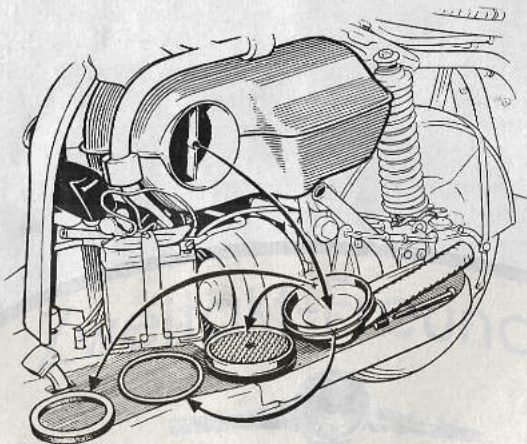
Schmierstellen- bzw. -nippel vor dem Abschmieren säubern.

Während Schlechtwetterperioden Fahr- und Hebelwerk öfter als angegeben schmieren. Bei auftretenden Pfeifgeräuschen selbstverständlich sofort.

alle 1000 km

Luftfilter

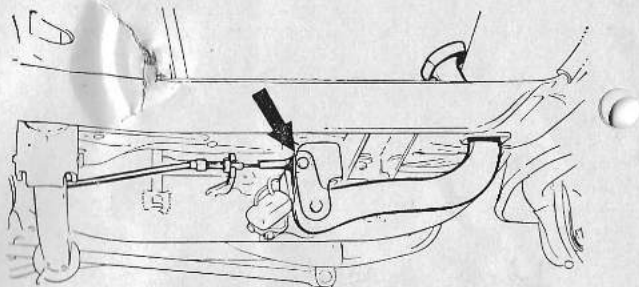
Ein stark verschmutztes Luftfilter erhöht den Kraftstoffverbrauch ganz wesentlich. Daher den Filtereinsatz nach Abnehmen der Haube gründlich mit Benzin auswaschen, mit Preßluft ausblasen, in dünnflüssiges Öl tauchen und abtropfen lassen. Gegebenenfalls früher reinigen.



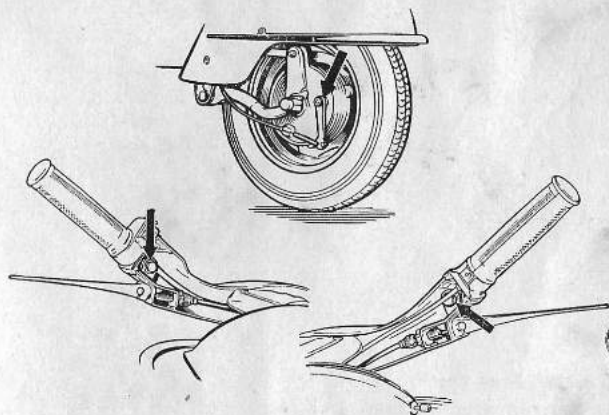
Das Ansaugrohr muß unbedingt wieder in den Stutzen des rechten Seitenteils gesteckt werden!

alle 2000 km

Zugdrahteinhängung am Fußbremshebel mit Öl* schmieren.



Vorderrad-Bremsschlüssel, Gelenk am Handbrems- und Kupplungshebel mit einigen Tropfen Öl abschmieren.



* siehe Seite 52

alle 2000 km

Lagerstellen der Seiten- und Montagestütze einfetten.

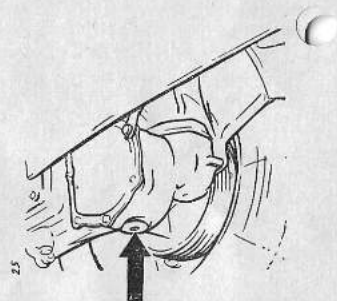
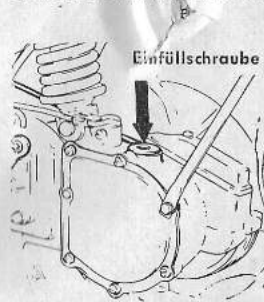
Seilzüge

An den Seilzügen trüffle man nach Aushängen des Seiles oben in die Seilhüllen Öl mit Benzin vermischt ein, bis es am anderen Ende herausrißt. Auch fette man die Ein- und Austrittsstellen zum Schutz gegen eindringendes Wasser gut ein. In dieser Beziehung schenke man dem Kupplungszug und dem Fußbrems-Seilzug besondere Beachtung. Mit Seilzug-Schmiergeräten, wie sie vom Fachhandel angeboten werden, kann man sich diese Schmierarbeit erleichtern.

alle 4000 km

Am betriebswarmen Getriebe

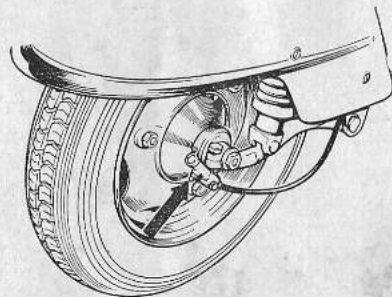
Öl ablassen. Zu diesem Zweck Einfüllschraube und Ablassschraube entfernen. Ablassschraube wieder anbringen und 0,4 Ltr. Öl* einfüllen. Schließlich Einfüllschraube wieder anbringen!



Ablassschraube

Tachometerantrieb

Am Schmiernippel Fett* einpressen.



* siehe Seite 52

alle 10 000 km

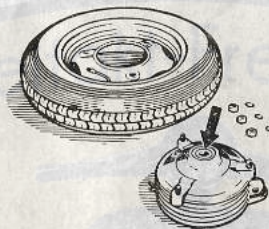
Gasdrehgriff abnehmen und Innenteile einfetten*.

Schmierfilz am Unterbrecher mit Heißlagerfett von 150–160° Tropfpunkt versehen, zu diesem Zweck eine Fettschicht von 1 mm auftragen und in den Filz einreiben.

Lenkungslager bei Überholung Kugeln in Fett* einbetten, Lager vorher reinigen, Lager leichtgängig, aber ohne fühlbares Spiel einstellen. (Bei aufgebocktem Fahrzeug muß die Vordergabel nach Anheben wieder in die linke bzw. rechte Einschlagstellung zurückfallen.)

Vorderradnabe

Bei Überholung neues Fett* in die Wälzlager bringen. Bremsscheibe vorher abnehmen.



Überholungsarbeiten am Motor

Läßt die Leistung des Motors mit der Zeit nach, so ist meistens ein Entrauben des Zylinderkopfes, des Auslaßkanals im Zylinder und der Auspuffanlage notwendig. Diese Arbeiten werden am besten in einer NSU-Vertreter-Werkstatt vorgenommen. Am Auspufftopf keine Veränderungen vornehmen!

Allgemeine Sauberhaltung

Motor äußerlich mit Petroleum oder Waschbenzin — lackierte Teile mit Wasser reinigen und Motor mit Lappen — dagegen lackierte Teile mit Ledertuch oder Viskoseschwamm abreiben.

Überwinterung

Wird der Roller längere Zeit außer Betrieb gesetzt, z. B. bei Überwinterung, dann diesen zur Entlastung der Bereifung auf beide Stützen stellen. Zündkerze heraus-schrauben und in die Kerzenöffnung eine geringe Menge Korrosionsschutzöl eingießen. Motor bei entleertem Vergaser und abgestellter Kraftstoffzufuhr durch Hin- und Herschieben des Rollers bei eingeschaltetem 4. Gang einige Male durchdrehen und zum Schluß den Kolben wieder auf den oberen Totpunkt stellen. Dieses wiederhole man alle 4 bis 5 Wochen! Zündkerze nicht mehr anbringen, um Schwitzwasserbildung im Kurbelgehäuse und im Zylinder zu verhindern. Zündkerzenloch mit einem sauberen Tuch oder einer feinmaschigen Filtergaze abdecken.

* siehe Seite 52

Schmiermittelhinweis

Schmierstellen	Betriebsanleitung Seite	Schmiermittel
Motor	17	Markenöl SAE 40 für Zweifakter oder selbstmischendes Zweifaktöl
Getriebe	17, 49	Markenöl SAE 30 oder auch ein Markenöl der Getriebeölklasse SAE 80
Hebel und Scharniere, Seilzüge	47, 48	Markenöl SAE 30
Gasdrehgriff, Tachometerantrieb, Lenkungs-lager, Vorderradnabe	50, 49, 50, 50	Hochdruckschmierfett

ARBEITSRICHTZEITEN

Die Richtzeiten beziehen sich auf Fahrzeuge mit serienmäßiger Ausstattung; Arbeitszeitaufwand für etwa erforderliche Reinigung ist nicht eingeschlossen.

	Einz.-Zt. (Std.)	erforderliche Zusatzarbeiten	Ges.-Zt. (Std.)
Triebssatzschwin-ge			
M 01 Triebssatzschwin-ge aus- und einbauen	1	F 62, F 70, F 91	2
M 02 Triebssatzschwin-ge zerlegen und zusammenbauen	7 1/2	M 01	9 1/2
M 03 Getriebe mit Hinterradantrieb aus- und einbauen	1 1/4	F 62	1 1/2
M 04 Zylinderkopf aus- und einbauen	1/2	F 91	3/4
M 10 Zylinder mit Kolben aus- und einbauen	3/4	F 70, F 91	1 1/2
M 11 Auspuffanlage entrußen	1/4	M 04, F 70	1 1/2
M 12 Kolbenbolzenbuchse aus- und einbauen (auswechseln)	1/2	M 10	2
M 15 Kupplung aus- und einbauen	1/2	M 03	2
M 30 Kurbeltrieb mit Lager ausw.	2 1/2	M 01	4 1/2
M 35 Getriebe und Schaltmechanismus aus- und einbauen	2	M 03	3 1/2
M 36 Getriebewellenlager und -Buchsen aus- und einbauen	1/2	M 35	4
M 37 Schaltung einstellen	1/4	—	1/4
M 53 Hinterachs-antrieb aus- und einbauen	2	M 35	5 1/2
Zündanlage			
Z 01 Zündzeitpunkt einstellen	1	—	1
Z 02 Lichtmaschine aus- und einbauen	2	F 70	2 1/2
Z 03 Unterbrecherkontakte aus- und einbauen sowie einstellen	1 1/2	F 70	2
Z 04 Kondensator aus- und einbauen	1 1/2	F 70	2
Z 05 Zündspule aus- und einbauen	1/2	—	1/2
Z 06 Zündkabel aus- und einbauen	1/4	—	1/4
Z 07 Regler aus- und einbauen	1/4	—	1/4
Z 08 Schleifkohlen aus- und einbauen	1 1/2	F 70	2

Einz.-Zt. (Std.)	erforderliche Zusatzarbeiten	Ges.-Zt. (Std.)
---------------------	---------------------------------	--------------------

Fahrgestell

F 01	Vorderrad aus- und einbauen . . .	1/4	—	1/4
F 02	Hinterrad aus- und einbauen . . .	1/4	—	1/4
F 03	Kugellager und Abdichtringe der Vorderradnabe aus- u. einbauen	1/2	F 01	3/4
F 04	Bremsscheibe am Vorderrad aus- und einbauen	1/4	F 01	1/2
F 05	Hinterradnabe aus- und einbauen	1/4	F 02	1/2
F 08	Bremsbeläge pro Nabe erneuern	1/2	F 04 oder F 05	1
F 09	Tachometerantrieb aus- und einbauen	1/4	F 01	1/2
F 20	Vordergabel aus- und einbauen	3/4	F 01, F 30	1 1/2
F 21	Lagerschalen, Laufringe und Kugeln der Vordergabellagerung aus- und einbauen	1/2	F 20	2
F 22	Vordergabelfeder aus- und einbauen	1/4	F 24, F 30	1 1/4
F 23	Vorderradstoßdämpfer aus- und einbauen	—	F 22	1 1/4
F 24	Vorderradschwinge aus- und einbauen	1/4	F 01	1/2
F 25	Vorderradschwinge ausbüchsen	1/4	F 24	3/4
F 26	Vorderradschutzblech aus- und einbauen	1/4	F 20	1 1/4
F 27	Stoßstange aus- und einbauen	1/4	—	1/4
F 30	Bugverkleidung aus- und einbauen	1/4	E 13	1/2
F 40	Lenker mit Armaturen aus- und einbauen	1/2	E 13	3/4
F 41	Lenkerbogen aus- und einbauen	1/2	F 40	1 1/4
F 42	Tachometerkopf aus- und einbauen	1/4	F 30	3/4
F 43	Tachometerantriebswelle aus- und einbauen	1/4	F 30	3/4
F 44	Lenkerhebel aus- und einbauen	1/4	—	1/4
F 45	Vergaserdrehgriff aus- und einbauen	1/4	—	1/4

Einz.-Zt. (Std.)	erforderliche Zusatzarbeiten	Ges.-Zt. (Std.)
---------------------	---------------------------------	--------------------

F 46	Schaltwippe aus- und einbauen	1/2	—	1/2
F 47	Handgriffüberzug aus- und einbauen	1/4	—	1/4
F 48	Gleitstein im Vergaser-Drehgriff aus- und einbauen	1/4	F 45	1/2
F 50	Seilzug für Hinterradbremse aus- und einbauen	1/2	—	1/2
F 51	Seilzug für Kupplung aus- und einbauen	1/2	F 30	1
F 51	Seilzug für Vorderradbremse aus- und einbauen	1/2	F 30	1
F 53	Seilzug für Vergaser aus- und einbauen	1/2	F 30	1
F 55	Seilzug für Start aus- und einbauen	1/2	F 30	1
F 60	Rahmen aus- und einbauen	3/4	M 01, F 21, F 71, F 72, F 73, F 74, F 80, F 90, E 01, Z 05	12
F 62	Hinterradschutzblech aus- und einbauen	1/4	F 02	1/2
F 65	Stoßdämpfer der Hinterrad- federung aus- und einbauen . .	1/4	F 62	3/4
F 67	Hinterradf. aus- u. einbauen	1/4	F 62	3/4
F 68	Buchse der Hinterradfederung aus- und einbauen	1/4	F 62	3/4
F 70	Auspuffanlage aus- und einbauen	1/4	F 91	1/2
F 71	Beifahrersattel aus- und einbauen	1/4	—	1/4
F 72	Fahrersattel aus- und einbauen	1/4	—	1/4
F 73	Seitenstütze (links) aus- und einbauen	1/4	—	1/4
F 74	Montagestütze (rechts) aus- und einbauen	1/4	—	1/4
F 76	Werkzeugtrommel aus- und einbauen	1/4	—	1/4

Einz.-Zt. (Std.)	erforderliche Zusatzarbeiten	Ges.-Zt. (Std.)
---------------------	---------------------------------	--------------------

F 80	Kraftstoffbehälter aus- und einbauen	1/4	F 62, F 76, F 82	1 1/2	
F 82	Becherfilterhahn mit Kraftstoffsignalgeber aus- und einbauen	1/2	—	1/2	
F 83	Zierleiste links oder rechts am Beinschild aus- und einbauen	1/4	—	1/4	
F 90	Beinschild aus- und einbauen	1/2	E 15, E 19	2	
	Fußbrett links oder rechts aus- und einbauen	1/4	—	1/4	
Elektrische Anlage					
E 01	Kabel für Horn	} Kabelbaum aus- und einbauen	1	E 19	2
E 02	Kabel für Rückl.				
E 03	Kabel für Batterie				
E 04	Kabel für Licht				
E 05	Abblendkabel aus- und einbauen	1/4	E 10, E 13	3/4	
E 06	Signalhorn aus- und einbauen	1/4	F 30	3/4	
E 07	Kraftstoffsignalgeber aus- und einbauen	1/2	—	1/2	
E 09	Schluß-Leuchte mit Bremslicht aus- und einbauen	1/2	—	1/2	
E 10	Abblendschalter aus- und einbauen	1/4	—	1/4	
E 11	Schubschalter für Nebellampe aus- und einbauen	1/4	F 30	3/4	
E 12	Scheinwerferglas und-Spiegel aus- und einbauen	1/4	E 13	1/2	
E 13	Scheinwerfer aus- und einbauen	1/4	—	1/4	
E 14	Bremslichtschalter aus- und einbauen	1/4	—	1/4	
E 15	Batterie aus- und einbauen	1/2	—	1/2	
E 17	Zeituhr aus- und einbauen	1/4	F 30	3/4	
E 18	Anlaß-Licht-Zündschalter aus- und einbauen	1/4	F 30	3/4	
E 19	Armaturenkasten aus- und einbauen	1/2	F 30	1	
E 20	Nebelscheinwerfer aus- und einbauen	1/4	F 01	1/2	

Fehlerquellenverzeichnis*

Der Motor springt nicht an:

Kraftstoffhahn geschlossen oder Reservebestand verbraucht.
Kraftstoffhahn oder Kraftstoffleitung verstopft.
Schwimmernadel verschoben (wieder in die Rille einhängen).

Der Motor springt nicht an, Schwimmergehäuse bekommt Kraftstoff:

Düse verstopft (Fremdkörper nur mit einer Haarborste entfernen).
Wasser im Vergaser.
Gasdrehgriff falsch bedient.
Startknopf falsch bedient (nur bei kalter Witterung ziehen).
Zündkabel abgefallen, locker oder Zündfunke schlägt durch.
Kerze naß — Kerze heraus-schrauben, Kraftstoffhahn schließen, Gasdrehgriff voll öffnen, Motor kurzzeitig durchdrehen lassen. Getrocknete Zündkerze wieder einschrauben und Motor bei geschlossenem Kraftstoffhahn wieder anlassen. Kraftstoffhahn erst öffnen, wenn Motor läuft.
Zündkörper verölt, verrußt oder durch Fremdkörper überbrückt.
Falsche Zündkerze.
Falscher Elektrodenabstand.
Zündkerze defekt (Isolierkörper gesprungen).
Unterbrecher verschmutzt oder bleibt hängen.
Falscher Abstand an den Unterbrecherkontakten.
Unterbrecherkontakte verschmutzt, verölt oder verbraucht.

Der Motor setzt plötzlich aus oder arbeitet unregelmäßig

Kraftstoff geht zur Neige.
Wasser im Vergaser.
Falsche Luft (Vergaser lose).
Düsennadel hat sich gelöst (wieder einhängen).
Schwimmer auf Schwimmernadel verschoben (wieder in Rille einhängen).
Schwimmer undicht (auswechseln).
Zündkabel locker und Zündfunke schlägt durch.
Zündkerze defekt oder falsche Type.
Unterbrecherkontakte verschmutzt, verölt oder verbraucht.

* Wenden Sie sich bitte im Zweifelsfall an eine NSU-Vertreter-Werkstatt.

Der Motor zieht nicht bzw. wird übermäßig heiß.

Kupplung schleift (nachstellen).
Bremsen zu stramm eingestellt.
Startknopf falsch betätigt (schließen).
Luftfilter verschmutzt.
Falsche Luft (Vergaser lose).
Düsenadel hat sich gelöst (wieder einhängen).
Vergaser läuft über: Schwimmer leck, Schwimmeradel angeschlagen
Schwimmeradel klemmt.
Kraftstoff-Ölgemisch falsch.
Falsche Zündkerze.
Falsche Vorzündung.
Starke Rückstandsbildung im Auspuffschlitze.
Auspuffkopf mit Rückständen zugesetzt.
Kolbenring festgeklemmt, abgenützt oder gebrochen.
Mechanische Widerstände in der Kraftübertragung oder im Laufwerk.

Der Motor bleibt stehen.

Kraftstoff aufgebraucht.
Zündkabel abgefallen.
Zündkerze defekt oder hat Schmelzperlen an den Elektroden.
Unterbrecher bleibt hängen.

Die Lampen brennen nicht.

Glühlampe durchgebrannt.
Masseanschluß schlecht.
Kabel locker, abgefallen oder oxydiert.
Kurzschluß in der Leitung, blankgeschuverte Stelle.

Verbrauchssteigernde Störungen sind z. B. folgende:

Falsche Betriebsmittel, behinderter Kraftstoffzulauf, falsche Vergasereinstellung, schlechter Zustand des Vergasers an sich, verschmutztes Luftfilter, Zutreten falscher Luft, schlechte Abdichtung des Motors, verrottete Gaskanäle und Auspuffanlage, falsche Zündeneinstellung, schlechter elektrischer und mechanischer Zustand der Zündanlage, falsche Bedienung des Drehgriffs, des Startknopfes, falsche Anwendung der Geschwindigkeitsstufen Gangschaltung, Mängel an der Kraftübertragung, schlechter Zustand der Bremsen — zu stramm (ohne Spiel) eingestellt.



Die beiden
haben gut
Lachen,



denn sie haben den Motor ihres Fahrzeuges in einer NSU-Vertretung unter Verwendung von **NSU-Original-Austauschteilen** instandsetzen lassen.

NSU-Original-Austauschteile werden nur in den NSU-Werken hergestellt. Die Fertigung erfolgt aus dem gleichen Material und mit der gleichen Maßhaltigkeit und unterliegt den gleichen Prüfungen wie Neuteile.

NSU-Original-Austauschteile ermöglichen Instandsetzungsarbeiten

fachgerecht

preisgünstig

zeitsparend

auszuführen.

NSU-Original-Austauschteile tragen nebenstehendes Erkennungszeichen.



Fragen auch Sie bitte im Bedarfsfalle bei Ihrem NSU-Händler danach.

Im Austauschverfahren stehen dem NSU-Fahrer über die NSU-Vertretungen - zu weit geringeren Preisen als Neuteile - zur Verfügung: **Austausch-Motoren**

Austausch-Zylinder mit Kolben

Austausch-Kurbeltriebe

Austausch-Steuerpleuel u. a. m.