

ALLGEMEINES

Motorbett

Bei allen Motorinstallationen ist es - um eine günstige Gewichtsverteilung zu erzielen - von grosser Bedeutung, das Motorbett so lang wie möglich zu gestalten. Es sollte möglichst von der Vorderkante des Schwungrades bis zur Hinterkante des Reversiergehäuses reichen.

Anderung der Propellerwelle und Schalthülse

Sollte es sich als notwendig erweisen die Propellerwelle und Schalthülse zu kürzen, muss der in der Skizze angegebene Längenunterschied von 239 mm zwischen Propellerwelle und Schalthülse unbedingt eingehalten werden. Abweichungen vom angegebenen Mass resultieren in einer begrenzten Manövrierfähigkeit der Propelleranordnung. Um beim Einbau die O-Ringe im Gleitstück nicht zu beschädigen, sind nach einer eventuellen Kürzung der Propellerwelle das Wellenende sowie die Keilnutkanten sorgfältig zu entgräten.

Schmierung

Reversiermechanismus und Propellernabe sind von Fabrik aus mit wasserfestem Fett gefüllt. Mindestens einmal im Jahr, am besten im Zusammenhang der Wiederinbetriebnahme, soll die Fettfüllung kontrolliert und gegebenenfalls mit weichem, wasserfestem Fett (z.B. Shell Alvania EP Grease Nr 2) ergänzt werden. Vor der Nachfüllung ist die Verschlusschraube an der Propellernabe zu entfernen und der im Werkzeugsatz mitfolgende Schmiernippel einzuschrauben. Zur Schmierung des Reversiermechanismus - die ein bis zweimal während der Saison vorgenommen werden soll - ist der am Gehäuse befindliche Schmiernippel vorgesehen (siehe Montagezeichnung 1M-1754 auf der letzten Seite).

Start

Beim Anlassen des Motors soll die Kombinatorreglage in Neutrallage stehen. Um das Anlassen zu erleichtern ist der Motor mit einer Anordnung ausgerüstet, die bei Benutzung der Kaltstartanordnung eine gewisse Voröffnung der Vergaserklappe ergibt. Bei kaltem Motor kann ein Herausziehen des Kaltstartknopfes notwendig werden, was eine etwas höhere Leerlaufdrehzahl ergibt. Sobald der Motor ruhig läuft ist der Kaltstartknopf wieder hineinzuschieben.

Installation

Die verstellbare Propelleranordnung unterscheidet sich wesentlich von anderen auf dem Markt vorkommenden Typen. Vor allem durch den Direktanschluss des Manövermechanismus an den Motor wird das Ausrichten von Motor und Propellerwelle wesentlich erleichtert und die Einbaumasse konnten bedeutend kürzer gehalten werden. Die Installation ist wie auf den folgenden Seiten beschreiben auszuführen.

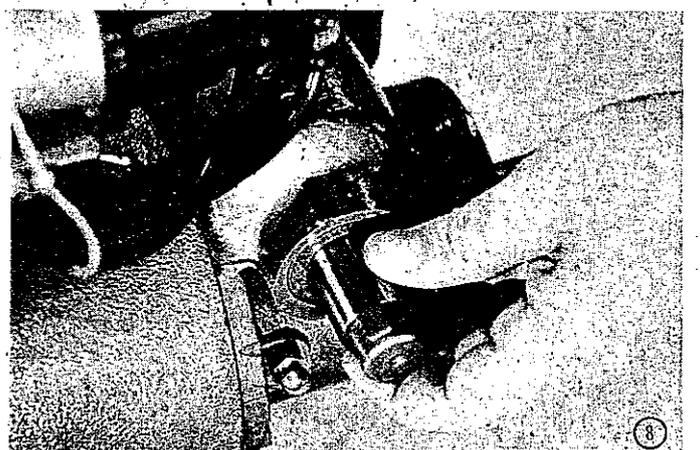
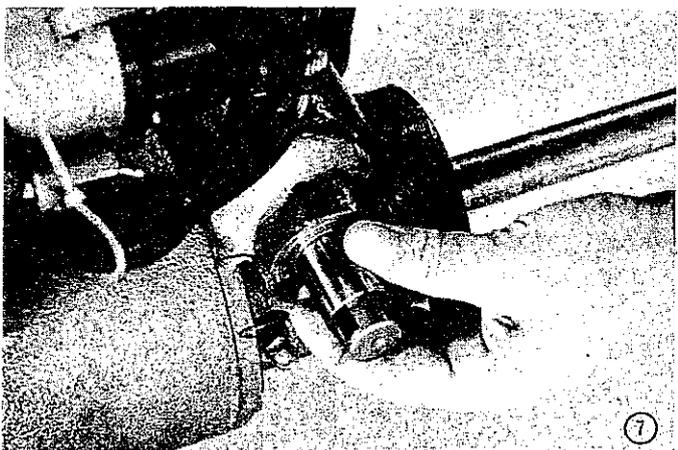
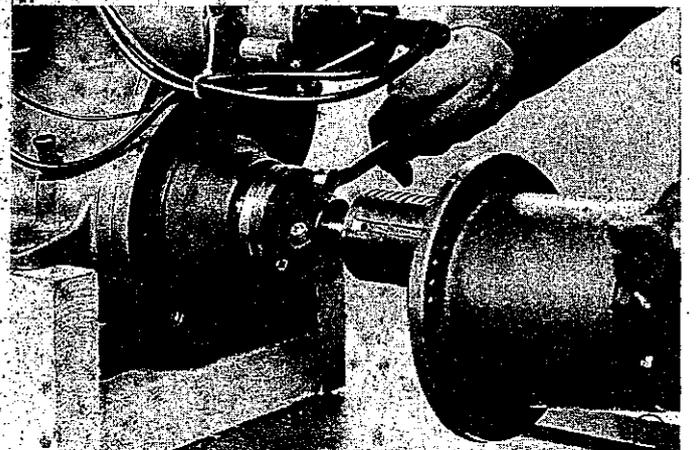
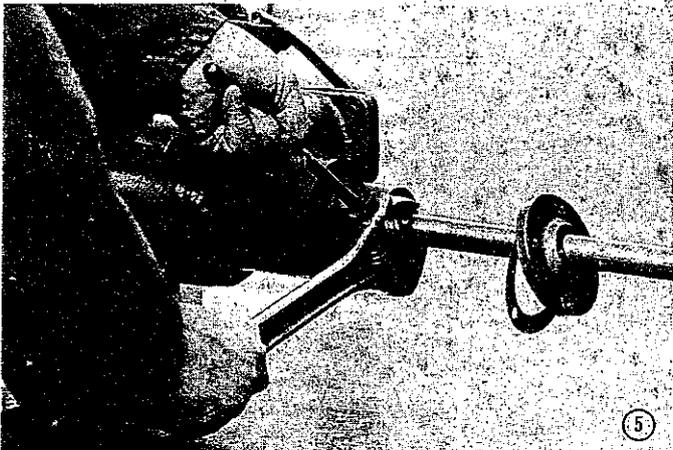
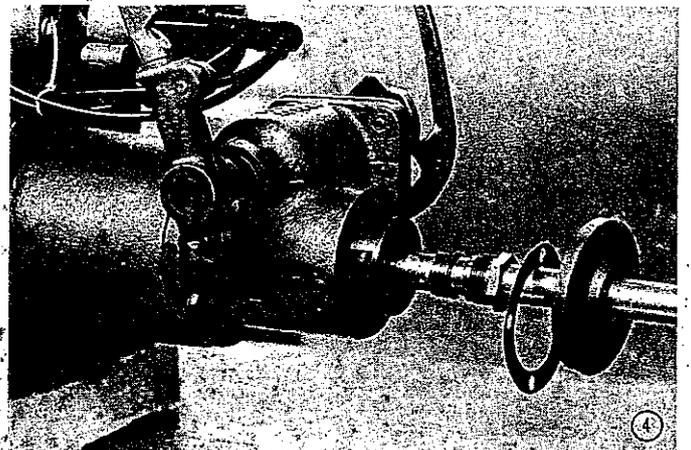
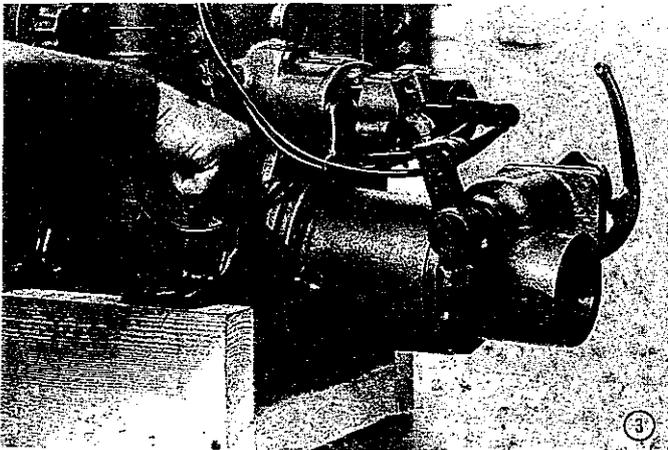
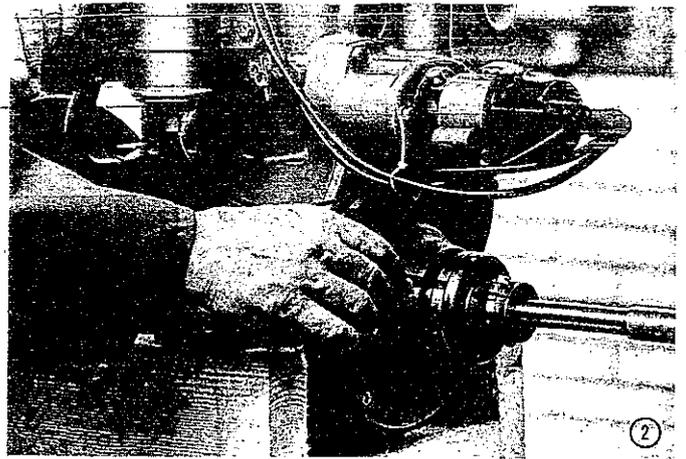
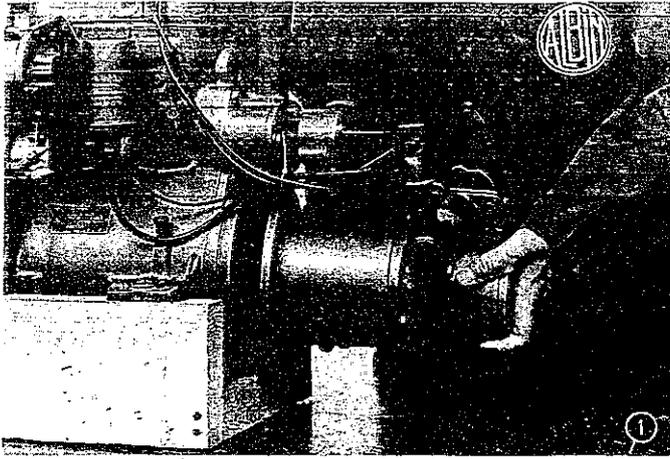


Bild 1

Montiere Stevenhülse mit Lager, sowie Propellerwelle mit Propeller und Schalthülse.

Entferne das Zwischenstück mit Reversiergehäuse.

Bild 2

Befestige die Propellerwellenkupplung provisorisch auf der Propellerwelle und stelle mit Hilfe einer Prüfllehre den Motor auf die Propellerwelle ein.

Löse und entferne die Propellerwellenkupplung. Kontrolliere dass das Wellenende sorgfältig abgerundet und die Keilnutkanten frei von Graten sind.

Bild 3

Montiere provisorisch das Zwischenstück mit Reversiergehäuse.

Bild 4

Setze den Reversiergehäusedeckel, Dichtung, Sperrmutter und die Spannringelemente auf die Schalthülse. ACHTUNG! Der Deckel muss - um eine Beschädigung des Dichtungsringes zu vermeiden - vorsichtig auf die Schalthülse geführt werden.

Bild 5

Führe den verzahnten Manöverkolben auf die Schalthülse und achte darauf, dass diese ganz gegen den Ansatz der Innerhülse anliegt. Schraube die Sperrmutter in die Innerhülse. Zu diesem Zweck wird der im Werkzeugsatz mitfolgende Bolzen durch die seitliche Bohrung des Manöverkolbens in die Innerhülse geführt und diese festgehalten. Ziehe die Sperrmutter fest an.

Bild 6

Führe das Zwischenstück mit Reversiergehäuse rückwärts. Montiere die Kupplung auf die Propellerwelle. Ziehe unter Zuhilfenahme einer Verlängerungshülse die Klemmschrauben fest an.

Bild 7

Entferne den Manöverhebel und bringe die Montierungshülse (im Werkzeugsatz mitfolgend) auf der Manöverwelle an. Um den richtigen Eingriff des Zahnrades der Manöverwelle in die Verzahnung des Manöverkolbens zu gewährleisten, ist es wichtig dass beim Zusammenbau der Pfeil der Montierungshülse mit dem Pfeil am Reversiergehäuse übereinstimmt.

Bild 8

Schraube das Zwischenstück mit Reversiergehäuse am Motor fest. Liegt der Keil der Manöverwelle gegenüber dem Pfeil am Reversiergehäuse, ist die Montierung richtig durchgeführt.

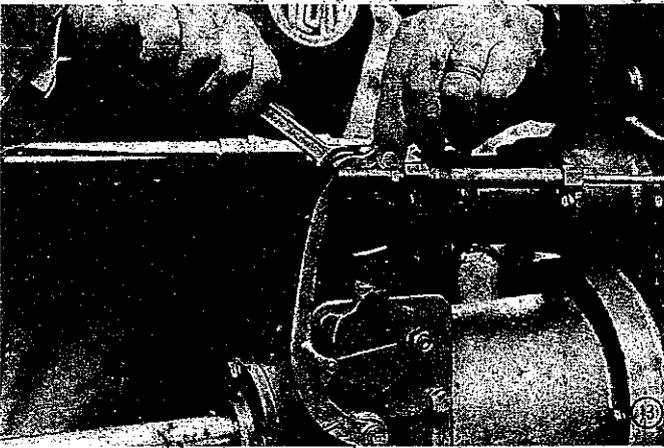
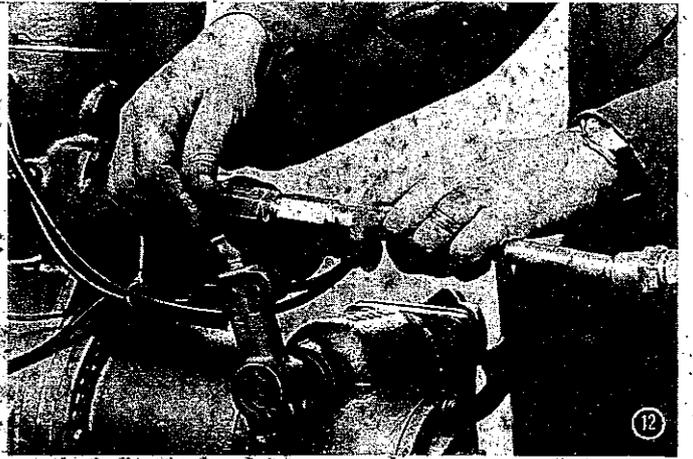
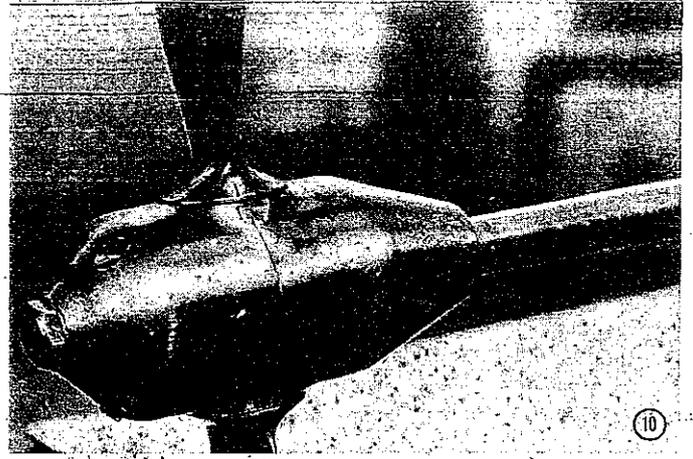
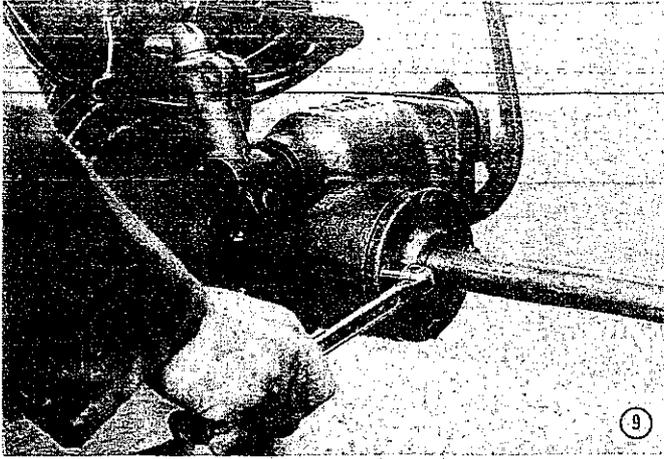


Bild 9

Schraube den Deckel am Reversiergehäuse fest.

Bild 10

Drehe die Propellerblätter auf Neutralstellung, d.h. die I-Marken an Propellerblatt und Propellernabe müssen übereinstimmen.

Bild 11

Befindet sich das Zahnrad der Manöverwelle im richtigen Verhältnis zu Manöverkolben (montiert nach pkt 7) und die Propellerblätter in Neutralstellung, kommt die rote Markierung am Hebel gegenüber dem Pfeil am Reversiergehäuse zu liegen. Stelle die Kammkurve so ein, dass sie Rolle des Hebels und die Markierung der Kammkurve genau aufeinander zu stehen kommen. Die Kammkurve kann zur Einstellung nach Lösen der Mutter vom konischen Sitz der Welle gelöst werden. Ist die Montage richtig ausgeführt sollen die Markierungspaare der Propellernabe, der Kammkurve und des Reversiergehäuses übereinstimmen.

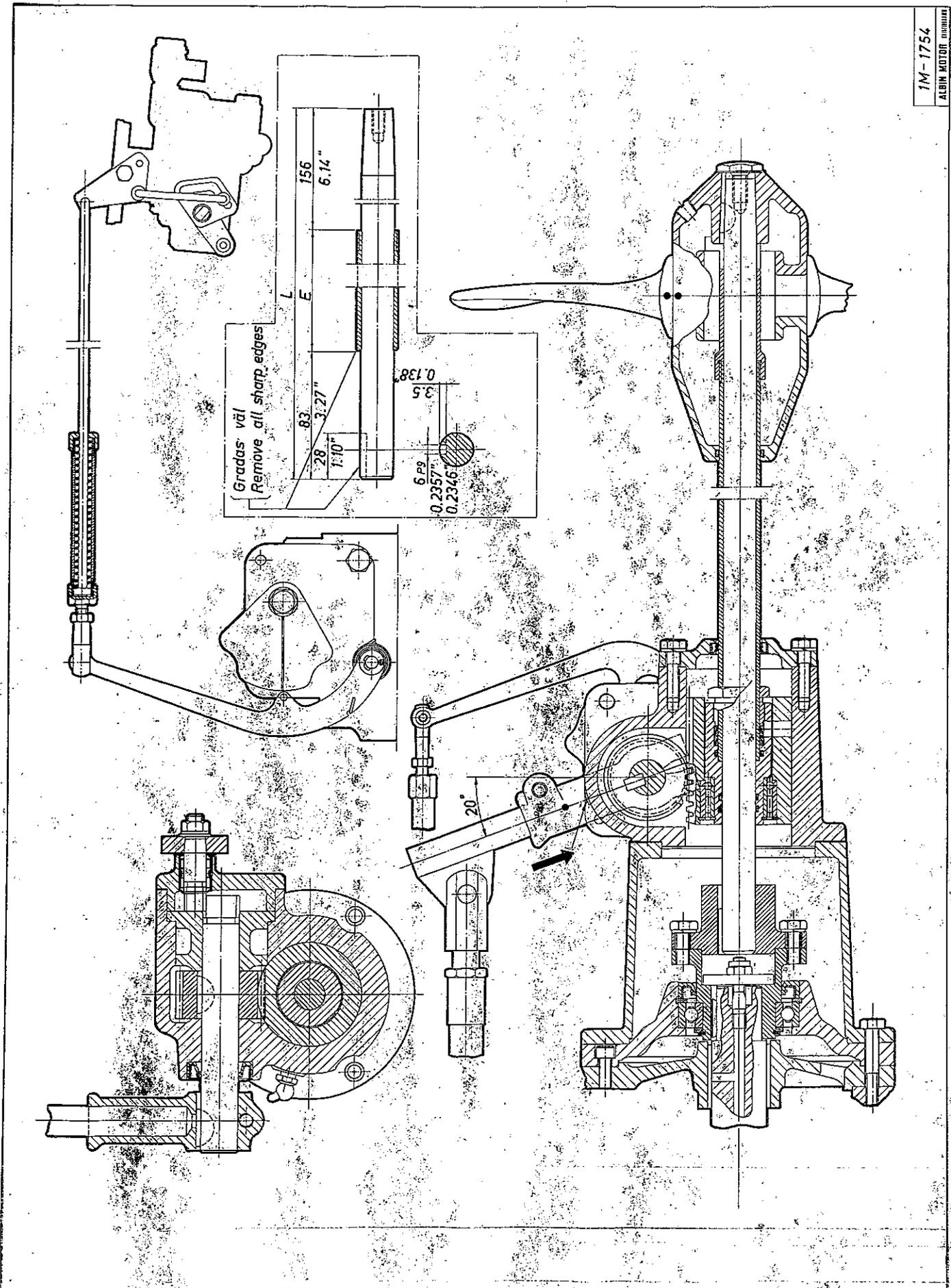
Bild 12

Schliesse die Teleflexanordnung an den Motor an.

Die Propellerblätter stehen nun in Neutralstellung und dabei soll auch der Manöverhebel der Teleflexreglage in Neutralstellung gebracht werden. Ist eine Verstellung des Hebels erforderlich, kann dieser von der Welle gelöst werden. Die Kerbverzahnung von Welle und Hebel gestattet ein einfaches Einstellen in die gewünschte Lage. Der dazu nötige Schlüssel ist im Werkzeugsatz enthalten.

Bild 13

Schliesse die Reglagegestange an den Reglerhebel an. Kontrolliere dass der Reglerarm dabei auf Leerlaufstellung steht. Ist dies nicht der Fall, ist die Reglagegestange durch Verstellen des Kugelgelenkes einzustellen. **ACHTUNG!** Das Reglagegestange darf in dieser Stellung nicht unter Federdruck stehen.



copy sept. 2006