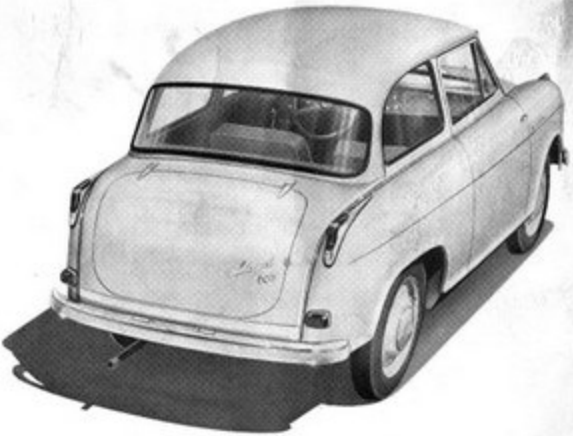
BETRIEBSANLEITUNG

LLOYD 600

Alexander S

LLOYD MOTOREN WERKE GMBH BREMEN



LLOYD 600 *Alexander*

BEDIENUNG
UND
PFLEGE

Ihres LLOYD 600

Alexander S

LLOYD MOTOREN WERKE GMBH BREMEN

Nur einige Daten, doch so wichtig, daß sie beachtet und ergänzt werden sollten.

Wagentype: Lloyd LP-LS-LC 600

Kennzeichen: Zulassungs-Nr.:

Fahrgestell-Nr.: Wo: Spritzwand unterhalb Typenschild

Motor-Nr.: Wo: Kupplungsgehäuse oben

Zünd-Türschlüssel-Nr.: /

Besitzer:

Kfz-Brief-Nr.: Brief nicht im Kfz. aufbewahren

Steuerkarte Nr.:

Vers.-Nr.: Vers.-Ges.:

Lloyd-Kundendienst:

Lieber LLOYD-Fahrer!

Wir begrüßen Sie herzlichst in der großen Gemeinde der LLOYD-Freunde und wünschen Ihnen mit Ihrem neuen LLOYD-Wagen allzeit gute Fahrt.

Sie sind sicherlich glücklich über Ihre Wahl und ganz besonders stolz auf Ihren neuen **LLOYD** *Alexander* diesen schönen, eleganten Wagen mit dem robusten und wirtschaftlichen 600-ccm-Viertaktmotor. Dieses Glück und diesen Stolz jederzeit zu rechtfertigen, wird unser größtes Bestreben sein.

Überall steht die weltweite LLOYD-Kundendienst-Organisation zu Ihren Diensten bereit. Meister und Monteure aus den LLOYD-Kundendienst-Werkstätten werden laufend bei uns im Werk geschult und sind mit jeder Einzelheit Ihres schönen Wagens vertraut. Sie alle setzen Ihren Ehrgeiz darein, Sie auf das beste zu betreuen.

Das Scheckheft für den LLOYD-Schmier- und Wartungsdienst sowie die LLOYD-Reparatur-Festpreise geben Ihnen die Gewähr, daß Sie überall in Stadt und Land gut und preiswert zu gleichen Bedingungen bedient werden.

Selbstverständlich möchten Sie aber auch selbst möglichst genau über Ihren neuen **LLOYD** *Alexander* Bescheid wissen. Sie werden deshalb sicherlich die folgenden Hinweise und Ratschläge ganz besonders aufmerksam studieren und jederzeit beachten. Sie tun sich und Ihrem LLOYD-Wagen damit den besten Dienst.

Und nun nochmals:

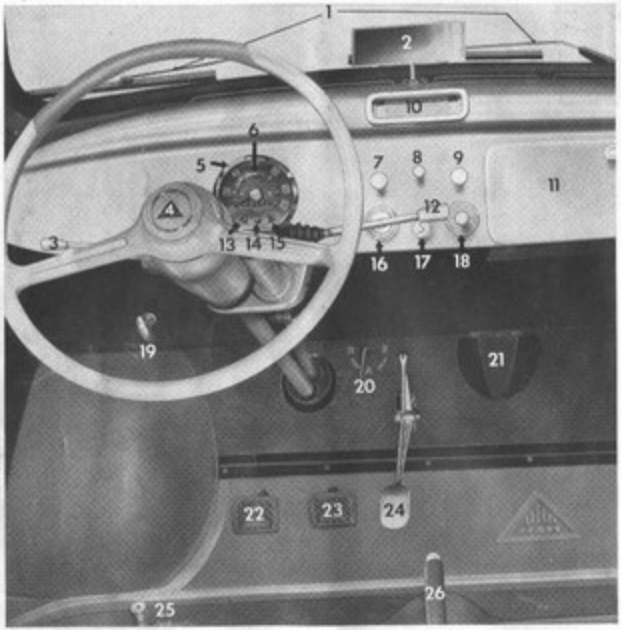
Herzlichen Glückwunsch zum neuen LLOYD und gute Fahrt!

Ihre **LLOYD MOTOREN WERKE GMBH**

Kundendienst

Wenden Sie sich bitte mit allen Ihren Wünschen und etwaigen Sorgen vertrauensvoll an Ihren Vertragshändler und Ihre Werkstatt. Wenn Sie uns einmal direkt über Ihre Erfahrungen berichten wollen, so sind wir Ihnen dankbar; ganz besonders natürlich, wenn Sie einmal nicht ganz zufrieden sein sollten. Es wird unser größtes Anliegen sein, zu helfen und zu bessern. Vergessen Sie dann aber bitte nicht, Fahrgestell- und Motor-Nummer Ihres Wagens anzugeben, da sonst eine Bearbeitung nicht möglich ist.

Blick auf Bedienungs- und Kontrollorgane



1. Scheibenwischer
2. Innenspiegel
3. Blinkerschalter
4. Hupenknopf
5. Tachometer
6. Fernlichtkontrolle (blau)
7. Knopf für Heizung
8. Schalter für Scheibenwischer
9. Knopf für Entfroster
10. Ascher
11. Handschuhkastendeckel
12. Schalthebel
13. Blinkerkontrolle, links
14. Ladekontrollampe, rot
15. Blinkerkontrolle, rechts
16. Zünd-Anlaßschalter
17. Knopf für Starterklappe
18. Lichtschalter
19. Hakenknopf für Haubenzug
20. Umschalthahn für Kraftstofftank
21. Luftaustritt für Heizung
22. Kupplungspedal
23. Bremspedal
24. Gaspedal
25. Abblendschalter
26. Handbremse

Blick unter die Haube

1. Batterie
2. Regler
3. Entfroster-Anschluß
4. Haubenstütze
5. Tankverschluß
6. Entfrosterschlauch
7. Zug für Starterklappe
8. Zug für Entfrosterklappe
9. Zug für Heizung
10. Tachometerspirale
11. Zug für Haubenklappe
12. Heizungsschlauch
13. Kraftstoff-Seiher am Umstellhahn
14. Zahnstangenlenkung
15. Schaltstange
16. Luftfilter
17. Fallstromvergaser
18. Schlauch für Ansaugluftvorwärmung
19. Ansaugkrümmer
20. Motorölein-füllung
21. Ventilkammerdeckel
22. Kraftstoffpumpe
23. Nockenwellengehäuse
24. Zündverteiler
25. Haubenschloß
26. Horn

Bevor es losgeht . . .

Hinweise für die Fahrt

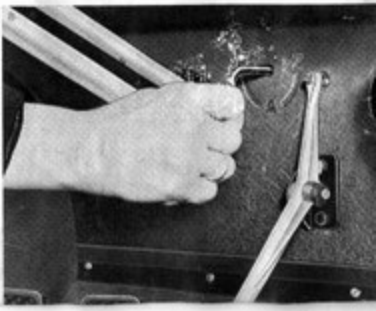
Ihr LLOYD *Alexander* hat einen luftgekühlten Motor. Sie brauchen sich deshalb keine Sorgen um den „Kühlwasserstand" zu machen. Ihr Wagen ist zu jeder Zeit betriebsbereit, vorausgesetzt natürlich, daß Sie Kraftstoff im Tank haben.

Der Kraftstofftank mit dem Einfüllstutzen liegt diebstahlsicher unter der Motorhaube, die nur von innen aus entriegelt werden kann. Zu diesem Zweck ziehen Sie den weißen Hakenknopf links unter dem Armaturenbrett, der die erste Verriegelung freigibt (Bild 3 links). Nun kann der Tankwart durch Wegdrücken des zweiten Sicherungshebels die Haube öffnen (Bild 3 rechts) und diese durch Einrasten der Haubenstütze feststellen. Der Umschalthahn liegt an der Spritzwand rechts unten neben der Lenksäulendurchführung. Er zeigt in der Normalstellung A = „auf" nach unten. Zum Schließen der Benzinzufuhr drehen Sie den Hahn nach rechts in die Stellung Z = „zu", zur Umschaltung auf Reserve nach links (R). Der Hahn ist vom Sitz aus mit der Hand zu erreichen (Bild 4). Nach dem Tanken sollten Sie sich davon überzeugen, ob der Umschalthahn in der Normalstellung steht. Drehen Sie den Hebel zurück, wenn Sie vorher die Kraftstoffreserve in Anspruch genommen hatten, damit Sie nicht eines Tages fern jeder Tankstelle mit leerem Tank liegenbleiben.

Für Ihren LLOYD *Alexander* mit seinem 600-ccm-Viertaktmotor brauchen Sie reinen Kraftstoff ohne Ölbeimischung. Dies ist wichtig, weil der Bruder Ihres LLOYD *Alexander* der seit Jahren bekannte LLOYD 400, einen Zweitaktmotor hat, der mit einer Kraftstoff-Ölmischung betankt wird. Deshalb bitte gut aufpassen, daß Ihr LLOYD nur reinen Kraftstoff ohne Ölbeimischung bekommt. Der 600-ccm-LLOYD-Motor ist so konstruiert, daß er mit jedem handelsüblichen Benzin einwandfrei arbeitet. Selbstverständlich können Sie auch Benzin-Benzol-Gemisch tanken. Wichtig ist nur, daß es sich um einen Kraftstoff guter Qualität handelt, eine Forderung, die von einem Marken-Kraftstoff erfüllt wird.

3

4



Selbstverständlich braucht auch der Viertaktmotor Ihres LLOYD Öl zur Schmierung. Dieses Motoröl wird, wie bei allen Viertaktmotoren, durch den Öleinfüllstutzen in den Motor eingefüllt. Die Ölstandkontrolle erfolgt bei abgestelltem Motor durch den Ölmeßstab (Bild 5). Der Stab wird herausgenommen, mit einem sauberen Tuch abgewischt, dann nochmals bis zum Anschlag in das Kurbelgehäuse gesteckt und zur Messung herausgezogen. Der Ölstand soll sich stets zwischen den beiden Markierungen abzeichnen (Bild 6 links). Diese Kontrolle sollten Sie jedesmal beim Tanken bzw. nach einer Fahrstrecke von 500 km vornehmen. Wenn der Ölstand die untere Marke erreicht hat, ist es erforderlich, die Ölmenge im Motor zu ergänzen; es darf aber keinesfalls über die obere Marke hinaus Öl nachgefüllt werden. Achten Sie auch bitte darauf, daß nach jeder Ölstandkontrolle der Meßstab bis zur Anlage am Rohrstutzen eingeschoben wird, damit der am Meßstab befindliche Gummidichtring das Motorgehäuse immer luftdicht verschließt (Bild 6 rechts). Als Motorenöl empfehlen wir ein sogenanntes HD-Öl für Vergasermotoren. Es gibt auch HD-Öle, die speziell für Dieselmotoren entwickelt wurden. Letztere sollen nicht gefahren werden. Hinsichtlich der Qualität gilt das gleiche, was über den Kraftstoff zu sagen war: Für den Motor ist das Beste gerade gut genug! Wählen Sie also ein Markenöl. Treffen Sie von vornherein Ihre Entscheidung für ein bestimmtes Fabrikat und bleiben Sie dabei. Dies gilt nicht nur für den vorgeschriebenen Ölwechsel, sondern hat besondere Bedeutung, wenn Sie einmal Öl nachfüllen müssen, da sich Motorenöle verschiedener Fabrikate auf Grund ihrer unterschiedlichen Struktur nicht immer gut miteinander vertragen.

Fahrsicherheit und Fahrbequemlichkeit verlangen eine Überwachung des Reifendruckes. Da die moderne schlauchlose Bereifung, mit der Ihr LLOYD *Alexander* ausgestattet ist, den Luftdruck lange Zeit beibehält, genügt es, sich vor Antritt jeder Fahrt durch einen Blick davon zu überzeugen, ob nicht ein Reifen durch eine Beschädigung der Felge – oder auch des Reifens selbst – erheblich an Luft verloren hat. Man kann sich daher darauf beschränken, den Reifendruck im Rahmen der laufenden Wartungsdienste überprüfen zu lassen. Bitte, bedenken Sie: zu geringer Luftdruck verkürzt die Lebensdauer der Bereifung, zu hoher Luftdruck beansprucht unnötig das Fahrwerk Ihres Wagens und beeinträchtigt Ihr Wohlbefinden während der Fahrt durch harte Stöße. Wir empfehlen Ihnen daher, den Reifendruck der jeweiligen Belastung des Wagens anzupassen. Entsprechende Hinweise finden Sie auf Seite 39 unter „Technische Daten".

Achten Sie bitte darauf, daß die Reifenkontrolle sorgfältig ausgeführt wird. Die Reifen lohnen Ihnen diese Aufmerksamkeit durch lange Lebensdauer.

5

6

Über das „Einfahren"

Über das richtige Einfahren wird viel gesprochen und geschrieben. Machen Sie sich bitte keine Sorge, Sie können kaum etwas falsch machen, wenn Sie die nachstehenden Hinweise beachten.

Durch unsere modernen Fertigungsmethoden und die hohe Bearbeitungsgüte aller Motorteile hat das „Einfahren" im früher üblichen Sinne erheblich an Bedeutung verloren. Nicht zuletzt haben daran auch die neuzeitlichen Motoröle ihren Anteil.

Trotzdem ist es auch heute noch unbestritten, daß jeder neue Motor während der ersten Betriebsstunden eine höhere innere Reibung aufweist als später, wenn sich alle beweglichen Teile vollständig aufeinander eingespielt haben. In welchem Ausmaß diese Oberflächenpolitur erzielt wird, hängt im wesentlichen von der Fahrweise während der ersten Betriebszeit ab.

Wir möchten es Ihnen ganz einfach machen: Fahren Sie mit dem neuen Fahrzeug während der ersten 1500 km nicht schneller als etwa 70 km/h. Quälen Sie Ihren LLOYD nicht mit durchgetretenem Gaspedal eine Steigung hinauf, sondern schalten Sie rechtzeitig zurück – das vollsynchronisierte Getriebe Ihres LLOYD *Alexander* läßt jeden Schaltvorgang zur Freude werden.

Bitte, fallen Sie nun aber nicht ins Extrem, indem Sie glauben, durch besonders langsames Fahren dem Motor Gutes zu tun. Davon möchten wir Ihnen ausdrücklich abraten. Der Motor Ihres LLOYD hat es nämlich gar nicht gern, mit niedrigen Drehzahlen – besonders im 4. Gang – und unzureichender Betriebstemperatur gefahren zu werden; er freut sich vielmehr darauf, schon in der Einfahrzeit richtig arbeiten zu dürfen. Bitte, machen Sie sich die Erkenntnis zu eigen, daß der Motor einerseits vor Überlastung geschützt, andererseits aber unbedingt auf genügende Betriebstemperatur kommen soll. Denn: Richtig und schonend einfahren heißt nicht zuletzt warmfahren!

Auf dem Tachometer Ihres LLOYD sind die zulässigen Geschwindigkeiten in den Gängen rot markiert. Diese Höchstgeschwindigkeiten gelten für den eingefahrenen Wagen! Wenn wir Ihnen also empfehlen, während der Einfahrzeit nicht über 80 km/h zu gehen, so sollten Sie, analog dazu, beim Beschleunigen in den Gängen bereits beträchtlich vor Erreichen dieser Geschwindigkeitsgrenzen auf den nächst höheren Gang umschalten. Werfen Sie daher bitte in der ersten Zeit gelegentlich einen Blick auf die Tachometernadel; später werden Sie es im Gefühl haben, wann Sie umschalten müssen.

Jagen Sie bitte den kalten Motor nie auf hohe Drehzahlen – weder im Leer[illegible] beim Fahren in den einzelnen Gängen. Der Schmierölkreislauf des Motors bravo[illegible] [illegible]nimmt eine kurze Zeit, bis alle gleitenden Teile mit einem schützenden Ölfilm versehen sind. Vor trockener Reibung sollten Sie den Motor aber auf alle Fälle behüten.

Wir hatten auch davon gesprochen, daß das Wohlbefinden des Motors von seiner Betriebstemperatur abhängt.

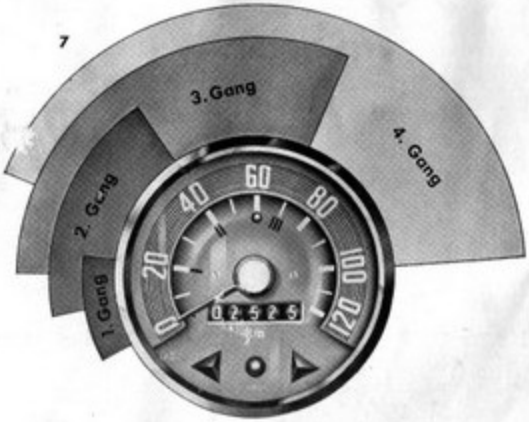
Die Angabe „70 km/h" in der zweiten Zeile des dritten Absatzes muß durch „80 km/h" ersetzt werden.

Vermeiden Sie es daher, ihn nach dem Anlassen unnötig lange im Leerlauf arbeiten zu lassen. Sobald er willig Gas annimmt, sollten Sie sofort anfahren, denn damit schaffen Sie die günstigsten Voraussetzungen für das möglichst schnelle Erreichen seiner Betriebstemperatur. Doch nun sind wir eigentlich schon beim Thema Fahrpraxis und davon soll erst auf den folgenden Seiten gesprochen werden.
Hat Ihr LLOYD die oben genannte Fahrstrecke mit begrenzter Höchstgeschwindigkeit hinter sich gebracht, können Sie während der folgenden 1000 km langsam steigernd ihm seine volle Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h abverlangen. Wir empfehlen, während der Einfahrzeit den Wagen niemals über lange Strecken mit gleichbleibender Geschwindigkeit zu fahren, auch wenn diese innerhalb der genannten Höchstgeschwindigkeitsgrenzen liegt. Wechselnde Motordrehzahlen, d. h. wechselnde Beanspruchung des gesamten Triebwerks ergeben ein besonders gut eingefahrenes Fahrzeug. Durch diese Einfahrmethode erreichen Sie, daß der Motor allmählich „frei" wird, wie der Fachmann sagt, so daß ihm später auf der Autobahn hohe Dauergeschwindigkeiten zugemutet werden können.
Es liegt in Ihrem Interesse, sich während der ersten 2500 km recht gewissenhaft nach unseren Einfahr-Empfehlungen zu richten und insbesondere die im Kundendienst-Heft vorgeschriebenen Ölwechsel bei 500 km und 1500 km vornehmen zu lassen.

Für den eingefahrenen LLOYD *Steuerder* gelten folgende Geschwindigkeitsbereiche:

1. Gang 0 bis 20 km/h
2. Gang 10 bis 40 km/h
3. Gang 18 bis 70 km/h
4. Gang 27 bis 100 km/h

(Bild 7)



Schalten - leichtgemacht

Mit diesen grundsätzlichen Einfahr-Anleitungen wohlversehen, wollen Sie nun bitte hinter dem Lenkrad Platz nehmen. Wir erlauben uns, als unsichtbare Begleiter an Ihrer ersten Ausfahrt teilzunehmen. Vor der Abfahrt bringen Sie den Sitz durch Niederdrücken eines Hebels und Verschieben in Längsrichtung in die für Sie passende Stellung (Bild 8). Nach Loslassen des Hebels wird der Sitz in der Ihnen angenehmen Position arretiert. Mit der Rändelschraube unter der Klapplehne können Sie die Ihnen zusagende Neigung der Lehne einstellen (Bild 8).

Bevor Sie den Motor anlassen, überzeugen Sie sich bitte zunächst davon, daß der Schalthebel in „Leerlaufstellung" steht (Bild 9). Bei diesem Stichwort ist es angebracht, daß wir uns gemeinsam ansehen, wie die Gänge liegen. Wenn Sie das wissen, ist das Schalten des vollsynchronisierten 4-Gang-Getriebes Ihres LLOYD *Alexander* ein Kinderspiel, denn „Doppelkuppeln" beim Heraufschalten oder „Zwischengas" beim Herunterschalten, sind Begriffe, die es für Sie nicht mehr zu geben braucht.

An dieser Stelle wollen wir für diejenigen LLOYD-Besitzer, die technisch interessiert sind, kurz erklären, was ein vollsynchronisiertes Getriebe ist und was beim Schalten in einem solchen Getriebe vor sich geht. Wem aber technische Beschreibungen zu „trocken" sind, der mag diesen Absatz getrost überspringen, denn für die Fahrpraxis und für die richtige Bedienung Ihres LLOYD ist das Wissen um diese Dinge keinesfalls erforderlich.

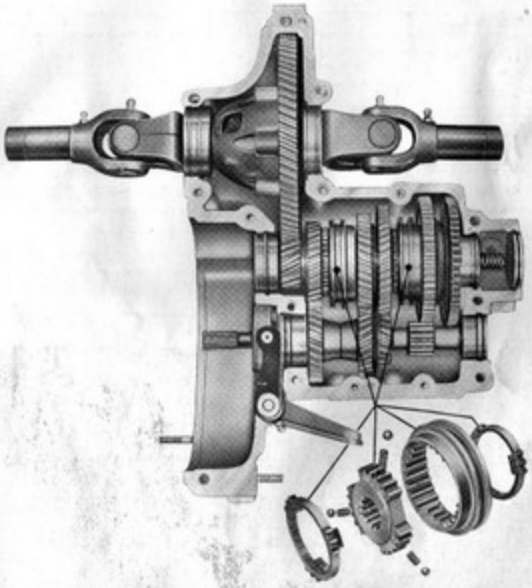
„Synchronisieren" heißt zum Gleichlauf bringen. Von einem „vollsynchronisierten" Getriebe spricht man, wenn die Vorwärtsgänge ausnahmslos mit einer Synchronisiereinrichtung versehen sind. Bei dem Getriebe Ihres LLOYD sind also alle vier Vorwärtsgänge synchronisiert. Wie das Getriebe aufgebaut ist und wie es arbeitet sei im Folgenden kurz erklärt: Die Zahnräder der vier Vorwärtsgänge stehen ständig im Eingriff, wobei die des 2., 3. und 4. Ganges schrägverzahnt sind, damit sie recht geräuschlos laufen. Von den Räderpaaren der Vorwärtsgänge ist jeweils ein Zahnrad auf der Antriebswelle fest, während das Gegenrad auf einem Nadellager frei drehen kann.

8

9

Das Schalten erfolgt durch axiales Verschieben von Schaltringen, die innen mit sogenannten Klauenzähnen versehen sind; es kann stoß- und geräuschlos geschehen, weil die Zahnräder und die Schaltringe durch eine Synchronisiereinrichtung automatisch auf gleiche Umdrehungszahl gebracht werden. Diese Synchronisierungseinrichtung arbeitet derart, daß der Schaltring zunächst nur so weit zum jeweiligen Zahnrad verschoben werden kann, bis sich zwei konische Reibflächen berühren. Die eine Reibfläche befindet sich innerhalb des Schaltringes, die andere direkt am Zahnrad. Eine sinnreiche Konstruktion versperrt jetzt dem Schaltring den Weg zum Zahnrad so lange, bis durch das Aneinanderschleifen der Reibflächen Gleichlauf zwischen Schaltring und Zahnrad erreicht worden ist. Erst dann gibt die Sperre den Weg frei, der Schaltring kann weiterbewegt werden und die Klauenverzahnung im Schaltring und die am Zahnrad können stoßfrei und geräuschlos ineinandergleiten. Damit ist das entsprechende Zahnrad mit der Welle „kraftschlüssig" verbunden. Der Gang ist eingeschaltet (Bild 10).

10

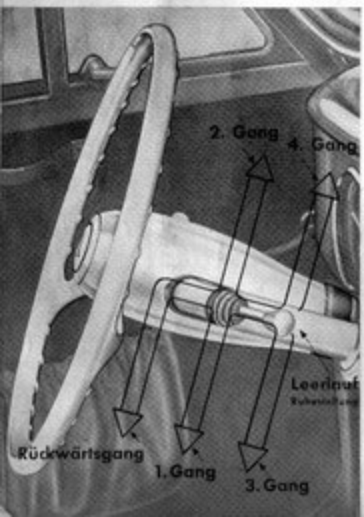


Doch nun wollen wir uns das Schaltschema auf Bild 11 betrachten. Dieses sollten Sie sich gut einprägen. Dabei fällt zunächst auf, daß der 3. und 4., 1. und 2. und der Rückwärtsgang sich in 3 übereinanderliegenden „Gangebenen" befinden. In der Mittellage des Schalthebels zwischen den Gängen ist Leerlauf, wobei eine Feder den Hebel von selbst in die untere Gangebene (3. und 4. Gang) drückt. Wenn Sie den Schalthebel jetzt in die Hand nehmen, bitte, nur ganz locker von unten herumgreifen, werden Sie feststellen, daß sich dieser in der Leerlaufstellung gegen die Federkraft ein beträchtliches Stück zum Lenkrad hin bewegen läßt – Sie sind von der Ebene des 3. und 4. Ganges in die Gangebene des 1. und 2. Ganges gekommen –; jetzt spüren Sie einen Anschlag (Rastenwiderstand). Ziehen Sie nun den Hebel weiter zum Lenkrad hin an, so überwinden Sie mit etwas Nachdruck die Rückwärtsgangsperre. Der Hebel steht jetzt in der oberen Gangebene. Wenn Sie nun den Hebel aus dieser Stellung nach unten schwenken, haben Sie den Rückwärtsgang eingeschaltet. Wo sich der Leerlauf und Rückwärtsgang befinden, wissen Sie also bereits. Dabei möchten wir gleich bemerken, daß der Rückwärtsgang nur dann eingeschaltet werden darf, wenn der Wagen steht.

Nun wollen wir weitergehen und die Schalthebel-Stellungen für die vier Vorwärtsgänge ermitteln.

1. und 2. Gang Schalthebel aus der Leerlaufstellung bis zum Rastenwiderstand zum Lenkrad ziehen und nach unten – 1. Gang – bzw. nach oben – 2. Gang – schwenken.

11



Merken Sie sich schon jetzt folgenden Tip:

Beim Übergang vom 1. auf den 2. Gang den Hebel bitte genau am Rastenanschlag entlangführen! Dabei kommt es darauf an, daß Sie mit dem Schalthebel in der gleichen (mittleren) Ebene bleiben, also in Mittelstellung weder dem Federdruck nach unten (vom Lenkrad weg) nachgeben – sonst kommen Sie unter Umständen in den 4. Gang – noch in Mittelstellung den Hebel zu stark zum Lenkrad hin anziehen – sonst wird evtl. die Rückwärtsgangsperre überdrückt.

3. und 4. Gang

Nach Herausnehmen des Schalthebels aus dem 2. Gang geben Sie der Federkraft nach, die den Hebel von selbst in die untere Gangebene zurückdrückt. Schalthebel ohne diesen anzuziehen nach unten (3. Gang) bzw. nach oben (4. Gang) schwenken.

Das Schalten des Vollsynchron-Getriebes wird zur ungetrübten Freude, wenn Sie sich einige kleine Kniffe merken:

- Nehmen Sie vor jeder Schaltbewegung das Gas weg und kuppeln Sie ganz aus. Treten Sie also das Kupplungspedal stets bis zum Anschlag durch. Nachlässiges Kuppeln hat den vorzeitigen Verschleiß der Synchronisiereinrichtungen des Getriebes zur Folge.

- Benutzen Sie das Kupplungspedal während der Fahrt nicht als Fußstütze!

- Fassen Sie den Schalthebel mit lockerer Hand und führen Sie alle Bewegungen zügig durch.

Gerade beim Zurückschalten zeigt das Getriebe Ihres LLOYD seine bestechenden Eigenschaften. Schalten Sie aber bitte nicht aus jeder Geschwindigkeit in jeden beliebigen Gang zurück – wie es ohne große Schwierigkeiten möglich wäre. Das Getriebe und unter Umständen auch Kupplung und Motor Ihres Wagens könnten dabei Schaden nehmen. Überspringen Sie also keinen Gang, sondern schalten Sie immer in den nächstfolgenden, wobei

vom 4. in den 3. Gang nicht oberhalb 70 km/h
vom 3. in den 2. Gang nicht oberhalb 40 km/h
vom 2. in den 1. Gang nicht oberhalb 20 km/h

zurückgeschaltet werden soll!

Sie wollen alles beherzigen? – Danke sehr!

Sie haben sich überzeugt; der Schalthebel steht in Leerlaufstellung.
Durch Einstecken des Zündschlüssels und kurze Rechtsdrehung schalten Sie die Zündung ein und starten den Motor nun durch eine weitere Drehung nach rechts bei gleichzeitigem Eindrücken des Schlüssels (Bild 12). Nach Anspringen des Motors den Zündschlüssel bitte sofort loslassen! Dieser geht von selbst in die Zündstellung zurück. Kuppeln Sie nicht aus, sonst erschweren Sie dem elektrischen Anlasser die Arbeit.
(Im Winter kann bei strengem Frost das Getriebeöl allerdings so zähflüssig werden, daß es der Anlasser leichter hat, wenn Sie vor dem Starten die Kupplung treten).
Nur bei kalter Maschine soll beim Anlassen der mit „S" bezeichnete Knopf für die Starterklappe gezogen werden (Bild 13). Sobald der Motor angesprungen ist, drücken Sie den Startknopf bei gleichzeitigem leichtem Gasgeben langsam wieder hinein. Sollte der Motor stottern, d. h. kein Gas annehmen, muß die Starthilfe noch einmal kurz betätigt werden. Niemals bei warmer Maschine den Startknopf ziehen, da der Motor sonst „absäuft", wie man zu sagen pflegt. Ist Ihnen dieses kleine Mißgeschick aber doch einmal passiert, so wird der Anlasser ohne Ziehen des Startknopfes bei voll durchgetretenem Gaspedal – evtl. mit kurzen Unterbrechungen zur Schonung der Batterie – so lange betätigt, bis der Motor anspringt.

Der Motor läuft!
Ganz auskuppeln, 1. Gang einlegen, Handbremse lösen, etwas Gas, gleichzeitig langsam einkuppeln . . . zügig beschleunigen . . . 2. Gang . . . 3. Gang . . . 4. Gang! Großartig! Haben wir zuviel versprochen? Das Getriebe schaltet sich spielend.
Doch auch Ihnen unser Kompliment! Sie fahren ausgezeichnet.

12

13

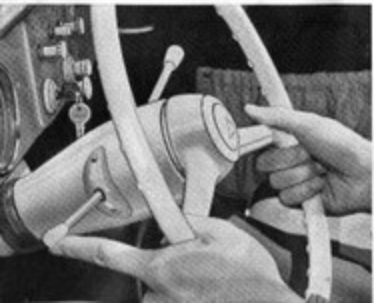
Mit Überlegung fahren

Zum Fahren mit Überlegung gehört die sichere Beherrschung des Wagens und die sinnvolle Anwendung aller Bedienungsorgane. Diese sind beim LLOYD *Alexander* griffbereit und bequem angeordnet. Daher können Sie bei der Benutzung derselben Ihre volle Aufmerksamkeit dem Verkehr zuwenden.

Ihr Wagen ist mit gut wirksamen Blinkern für die Anzeige der Richtungsänderung ausgerüstet. Der Tipphebel für die Blinker liegt dem Schalthebel gegenüber unter dem Lenkrad. Ohne dieses loslassen zu müssen, können Sie ihn mit einem Finger der linken Hand betätigen (Bild 14). Die Kontroll-Leuchten für die Blinkerbetätigung liegen genau in Ihrem Blickfeld, und zwar rechts und links unten im Tachometer. Sollten Sie einmal dieses Blinksignal übersehen haben, so warnt Sie das Tickgeräusch des Blinkgebers. Bitte, achten Sie darauf, daß Sie eine Fahrtrichtungsänderung auch nach Anzeige durch die Blinker nur vornehmen, wenn Sie sich im Rückspiegel überzeugt haben, daß Sie mit Ihrer Fahrtrichtungsänderung keinen anderen Verkehrsteilnehmer gefährden. Die freie Rundumsicht des LLOYD *Alexander* gestattet einen ungehinderten Überblick nach allen Seiten und auch nach hinten, so daß Sie ein nachfolgendes schnelleres Fahrzeug nicht übersehen werden. Verkehrssicherheit geht über alles.

Der Lichtschalter sitzt auf dem Armaturenbrett rechts vom Starterknopf und wird durch Herausziehen betätigt (Bild 15). Die erste Rasterstellung bedeutet Standlicht, ganz herausgezogen Fernlicht, das mit dem Fußschalter links unten ab- und wieder aufgeblendet werden kann (siehe auch Bild 1). Das Fernlicht wird angezeigt durch die blaue Kontrollampe, oben im Geschwindigkeitsmesser. Blenden Sie bitte rechtzeitig ab, um entgegenkommende Fahrzeuge und damit auch sich selbst nicht zu gefährden. Im übrigen ermöglicht die griffgünstige Anordnung des Fernlichtknopfes auch die Verwendung als Lichthupe.

14



15

Oberhalb der Zünd- und Lichtschalter befinden sich die Bedienungsknöpfe für Heizung und Windschutzscheibenentfrostung. Linker Knopf = Heizung, rechter Knopf = Entfrostung. Die Betätigung der Heizung und Entfrostung erfolgt durch Herausziehen des betreffenden Knopfes (Bild 14). Durch eine kurze Rechtsdrehung kann jeder Knopf in jeder Stellung festgestellt werden. Eine kurze Linksdrehung macht jeden Knopf wieder freibeweglich. Beide Anlagen arbeiten unabhängig voneinander. Die Heizung erhält ihre Warmluft vom Auspuff, während die Entfrosteranlage von der Zylinderwärme gespeist wird. Sie können beide Systeme nach Bedarf zwischen „Aus" und „Voll" fein regulieren.

Die Scheibenwischer werden durch Herausziehen des kleinen Knopfes eingeschaltet, der sich in der Mitte zwischen den beiden genannten Bedienungsknöpfen befindet (Bild 17). Sie geben Ihnen bei Regen ein großes Sichtfeld frei und tragen zur sicheren Fahrt bei.

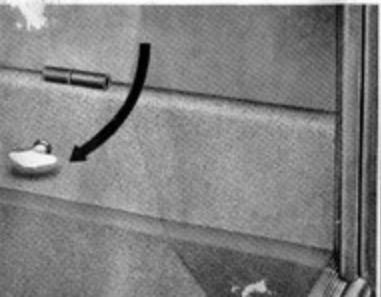
Bei Regen und auf nasser Straße zeigt der LLOYD *Alexander* seine Überlegenheit durch seine sichere Straßenlage. Bleiben Sie dennoch vorsichtig und fahren Sie ruhig und besonnen. Hohe Reisedurchschnitte sind nicht so sehr von der Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr von der guten Beschleunigung eines Wagens abhängig.

Wenn Sie die hervorragende Beschleunigung Ihres Wagens ausnutzen, werden Sie gute Durchschnitte erreichen, ohne ständig Vollgas zu fahren. Das beste Durchzugsvermögen und gleichzeitig der wirtschaftlichste Verbrauch liegen im mittleren Drehzahlbereich des Motors. Bringen Sie deshalb Ihren LLOYD *Alexander* mit entsprechender Beschleunigung durch zügiges Gasgeben auf die gewünschte Geschwindigkeit und gehen Sie dann mit dem Gaspedal so weit zurück, daß der Wagen diese Geschwindigkeit beibehält. Der rechte Fuß ist Ihr Geldverwalter, und Sie werden erfreut sein, mit dieser Fahrweise bei Ihren Freunden und Bekannten mit dem sparsamen Verbrauch und der guten Leistung Ihres Wagens Aufsehen erregen zu können. Zum zügigen und wirtschaftlichen Fahren gehört auch, daß man bei Fahrtverlangsamung dem Motor einen großen Teil der Bremsarbeit zufallen läßt, eine Arbeit, die gerade der Viertaktmotor Ihres Wagens besonders gern und wirkungsvoll übernimmt. Nehmen Sie also rechtzeitig den Fuß vom Gaspedal und nutzen Sie die Bremskraft des Motors. Jede unnötige Betätigung des Bremspedals bedeutet Kraftstoffvergeudung.

Keine Angst vor Reifenpannen

Reifenpannen sind selten geworden. Selten geworden in dem Maße, in dem die Hufnägel auf der Straße weniger geworden sind. Sollte aber doch ein Radwechsel nötig sein, ist dieser keine Schwerarbeit. Bei Beachtung der nachfolgenden Anleitungen kann ein Radwechsel in wenigen Minuten vergessen sein.

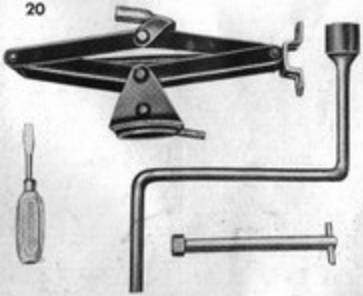
1. Den Wagen durch Anziehen der Handbremse gegen Wegrollen sichern.
   Bei geneigter Fahrbahn gegenüberliegendes Rad zusätzlich durch einen Stein oder dergleichen blockieren.
2. Reserverad aus dem Kofferraum nehmen.
   Zum Öffnen des Kofferraumdeckels Hakenknopf (im Fondfußraum unterhalb der Sitzbank) ziehen (Bild 18), Schutzhaube des Reserverades entfernen und Wagenheber, der gleichzeitig zur Befestigung des Reserverades im Kofferraum dient, herausschrauben (Bild 19). Reserverad griffbereit neben das zu wechselnde Rad stellen.
3. Radmutternschlüssel, Verlängerung und Schraubenzieher aus der Bordwerkzeugtasche nehmen. (Bild 20 zeigt die zum Radwechsel erforderlichen Werkzeuge).
4. Radkappe mit Hilfe des Schraubenziehers entfernen.
5. Radmutternschlüssel ansetzen und Radschrauben lockern.
6. Wagenheber auf ungefähre Höhe drehen. Die am Fuß des Hebers befindliche Stiftschraube nach vorn schwenken und – je nach Reifenpanne vorn oder hinten – Einsteckbolzen in eine der links und rechts unterhalb der Tür am Wagenkasten befindliche Führung einschieben. (Bild 21).
7. Verlängerung mit der Stiftseite am Wagenheber einsetzen, Radmutternschlüssel auf den Sechskant der Verlängerung aufstecken und Wagen so weit hochkurbeln, bis das Rad vollkommen vom Boden freigekommen ist (Bild 22).
8. Radmutternschlüssel von der Verlängerung abnehmen und damit die gelockerten Radschrauben entfernen. Rad abnehmen. (Bild 23).
9. Radmutternschlüssel wieder am Wagenheber ansetzen und Wagen so hoch anheben, daß sich die vier Schraubenlöcher des an die Bremstrommel gestellten Reserverades mit den Löchern in der Bremstrommel annähernd decken.



10. Zunächst nur eine Radschraube einsetzen und diese locker eindrehen. In dieser einen Schraube hängend kann das Rad nun so gedreht werden, daß sich auch die anderen Schrauben eindrehen lassen (Bild 24).
11. Die übrigen Radschrauben einsetzen. Alle Schrauben zunächst nur so weit anziehen, daß diese sich mit ihrem konischen Bund in die entsprechenden balligen Vertiefungen des Reserverades zentrisch einsetzen.
12. Radschrauben danach überkreuz mäßig festziehen.
13. Wagenheber herunterkurbeln und entfernen.
14. Radschrauben überkreuz gut festziehen.
15. Radkappe ansetzen und durch Schlag mit der flachen Hand befestigen.
16. Wagenheber bis zum Anschlag herunterschrauben.
    Beschädigtes Rad im Kofferraum mit Hilfe des Wagenhebers wieder befestigen. Es ist darauf zu achten, daß der Gewindestift am Wagenheberfuß und die entsprechende Bohrung im Wagenboden nicht verschmutzen, damit der Wagenheber bis zum Ansatz des an seinem Fuß befindlichen balligen Ringes an der Ausnehmung des Rades eingeschraubt werden kann.

Im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit ist es ratsam, beim nächsten Halt, spätestens aber nach 50 km Fahrstrecke, den festen Sitz der Radschrauben zu überprüfen. Bitte, lassen Sie die beschädigte Bereifung bei der nächsten Gelegenheit instandsetzen, denn das Gesetz der Serie erweist sich oft als tückisch, wenn es sich um Reifenpannen handelt – und der ersten Panne könnte sehr rasch die zweite folgen.
Um eine gleichmäßige Laufzeit aller Reifen, auch des Reserverades, zu erzielen, soll man die Räder in Abständen von einigen tausend Kilometern kreuzweise austauschen. Wir haben zu diesem Zweck die Art, wie man mit den Reifen um den Wagen herumwandert, in Bild 25 dargestellt. Es kann dadurch auch nicht vorkommen, daß der Reservereifen, lange Zeit nicht benutzt, bei einer plötzlichen Reifenpanne ohne Nutzen ist, da er nicht genügend Luft enthält. Lassen Sie das Reserverad immer mit leichtem Überdruck aufpumpen. Es ist später einfacher, überschüssige Luft abzulassen, als solche in den Reifen hineinzubringen.

20

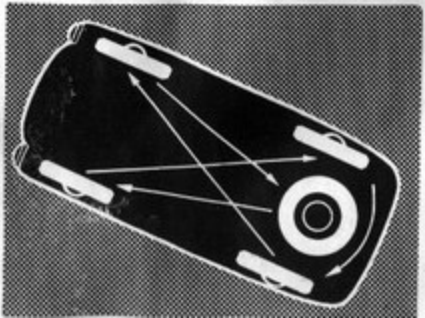


21

22

23

24



25

Mit Liebe pflegen

Es ist ein eigen Ding um die Pflege des Wagens. Solange er neu ist, wird jeder Spritzer abgewischt und jeder kleine Kratzer bedauert und möglichst rasch beseitigt. Wenn der Wagen älter wird, läßt man leicht in der liebevollen Pflege etwas nach und verschiebt die längst fällige Samstags-Wäsche auch einmal auf einen späteren Zeitpunkt.
Die Kunstharz-Einbrennlackierung Ihres LLOYD *Alexander* ist zwar von so hervorragender Güte, daß sie Laternen-Garage, Sonne, Wind und Regen lange Zeit verträgt, ohne an ihrem guten Aussehen Schaden zu nehmen. Doch auch der beste Lack braucht Pflege und regelmäßige Wäsche, um über Jahre hinaus seinen Glanz zu behalten. Waschen soll man den Wagen mit reinem Wasser, mit viel kaltem reinem Wasser (Bild 26) und niemals in der Sonne. Auf keinen Fall den Straßenschmutz vom Wagen trocken abwischen, denn auch der härteste Lack erhält durch das Abreiben von Straßenstaub winzige Kratzer und wird dadurch blind. Nach dem Waschen soll möglichst anschließend mit einem Fensterleder trocken gerieben werden, damit das Wasser nicht auf dem Lack stehenbleibt und antrocknet (Bild 27). Mit dieser ständigen Wascharbeit ist aber die Wagenpflege nicht getan. Auch ein guter Lack braucht von Zeit zu Zeit Nahrung, sonst „verhungert" er und wird stumpf. Man soll daher in Abständen den Lack mit einem Pflegemittel behandeln, das nicht nur dazu dient, ihn glänzend zu erhalten, sondern das ihm auch die nötige Nahrung gibt, so daß er seine Eigenschaften, wasserabstoßend zu wirken, behält. Ein Lack ist dann gut gepflegt, wenn aufgebrachtes Wasser in Perlen darauf stehenbleibt bzw. in Tropfenform an den senkrechten Stellen abläuft.

26

27

Zu diesem Zweck ist von den LLOYD MOTOREN WERKEN ein Lackpflegemittel empfohlen worden, das in jeder Kundendienst-Werkstatt erhältlich ist. Das Lackpflegemittel (LLOYD-Politur) wird mit einem Flanellappen oder Wattebausch in kreisenden Bewegungen gleichmäßig und dünn aufgetragen und mit Polierwatte blank gerieben. Das erfordert natürlich etwas Zeit und auch einige Arbeit, macht sich aber durch ein dauerndes gutes Aussehen des Lackes bezahlt (Bild 28).

Auch die blanken Teile, wie Stoßstangen, Zierleisten, Scheinwerferringe und die Radkappen bedürfen einer gewissen Pflege, damit sie ihren Glanz behalten. Es genügt, diese Teile nach dem Waschen und Abledern mit Polierwatte blank zu reiben und dann mit einer hauchdünnen Schicht Vaseline zu überziehen. Dadurch behalten sie ihr gutes Aussehen auf lange Zeit.

Wenn ihr LLOYD *Alexander* ein Schiebedach oder ein Verdeck hat, beachten Sie bitte die Sonderanweisung für die Pflege des Verdeckstoffes, die auch Ihrem Wagen beigegeben ist (Bild 29).

Die Polster sollen von Zeit zu Zeit mit einem Staubsauger gereinigt und Flecke mit einem Fleckenwasser entfernt werden.

Man kann durch liebevolle Pflege seinem Fahrzeug die Ursprünglichkeit und das gute Aussehen sehr lange erhalten. Ein gut gepflegter Wagen wird immer für seinen Besitzer sprechen, und Sie sollten daher Ihrem Wagen die Pflege geben, die Sie auch Ihrem Hausrat zuteil werden lassen.

28

29

Mit Sorgfalt instandhalten

Instandhaltung ist mehr als reine Pflege. Wer sich selbst darum kümmern und diese Arbeit nicht der Werkstatt überlassen will, braucht dazu schon einige Kenntnisse und darf sich nicht scheuen, sich auch einmal die Finger schmutzig zu machen. Wir denken hierbei an alle die Teile Ihres Wagens, von denen wir glauben, daß sie auch von dem interessierten Nichtfachmann instandgehalten werden können. Die in diesem Kapitel zusammengestellten Überwachungs- und Pflegearbeiten sind so einfach, daß man sie dem Fahrzeugbesitzer – etwas Geschick vorausgesetzt – überlassen darf. Ob auch der Schmierdienst in diese Arbeiten mit einbezogen werden kann, hängt von Voraussetzungen ab, auf die wir noch zu sprechen kommen. Selbstverständlich steht aber auch Ihre Kundendienst-Werkstatt zur Ausführung all dieser Arbeiten zu Ihren Diensten, wenn Ihnen selbst Zeit oder Lust zu solchen Dingen fehlt.

Da ist zunächst einmal die Batterie. Als wichtiger Kraftspeicher in Ihrem Fahrzeug verlangt sie eine regelmäßige Wartung. Man schraubt die Verschlußstopfen heraus und schaut, ob die Platten in der Batterie noch mit Flüssigkeit bedeckt sind. Die Flüssigkeit soll etwa 1 cm hoch über den Platten stehen und wird, wenn erforderlich, mit destilliertem Wasser ergänzt. Verwenden Sie niemals Säure oder ein sogenanntes Spezialmittel zum Nachfüllen. Die Batterie würde in kurzer Zeit unbrauchbar werden. Noch ein Hinweis: Leuchten Sie nur mit einer Taschenlampe in die Batterie. Offenes Licht bedeutet Explosionsgefahr. Zum Füllen besorgt man sich für wenige Pfennige einen Gummiausguß und bewahrt das destillierte Wasser in einer sauberen Flasche auf (Bild 30). Insbesondere in der warmen Jahreszeit macht man diese Kontrolle regelmäßig im Rahmen des Abschmierdienstes. Da bei dieser Gelegenheit der Deckel abgenommen ist, werden auch die Kontakte und Bleiteile der Batterie mit einem Fetthauch überzogen. (Bild 31)

30

31

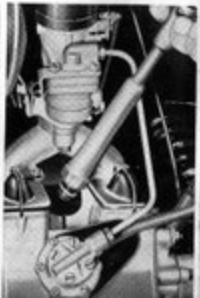
Man nimmt hierzu Vaseline, wie sie zur Pflege der Chromteile benutzt wird, oder ein sogenanntes Polfett. Dabei überzeuge man sich gleichzeitig, ob die Plus- und Minusklemmen festsitzen.

Neuartig in Ihrem LLOYD *Alexander* ist das Luftfilter. Es handelt sich hierbei um ein Filter, bei dem die Staubbindung durch einen Einsatz aus Spezialpapier trocken erfolgt. Dementsprechend ist auch die Reinigung sehr einfach und geschieht ohne Benzinwäsche und ohne Ölbenetzung. Nach Zurückklappen der Schnellverschlüsse läßt sich der Einsatz herausziehen. Durch leichtes Abklopfen des Einsatzes auf Holz fällt der angesammelte Staub heraus, und der Filtereinsatz ist wieder brauchbar. Bei normalen Fahrbedingungen wird diese Reinigung erst nach 6000 km Fahrstrecke notwendig sein. Starker Staubanfall bedingt häufigeres Reinigen. Nach 12 000 km ist der Filtereinsatz verbraucht und muß ausgewechselt werden (Bild 32).

Die Kerzenpflege gehört ebenfalls zur Instandhaltung. Auch Zündkerzen sind einer Alterung und Abnutzung unterworfen, und man macht seinem Motor ein wirkliches Geschenk, wenn man ihm nach etwa 12 000 km einen Satz neuer Kerzen gibt. Zwischenzeitlich werden die Kerzen alle 3000 km auf Aussehen und Elektrodenabstand überprüft. Wenn der Motor und Kerzen gesund sind, zeigt die Kerze die bekannte rehbraune Farbe an den Porzellanteilen. Der Elektrodenabstand beträgt 0,7 bis 0,8 mm und wird durch Nachbiegen der Außenelektrode eingestellt. Zum Kerzenausbau benutzt man den Spezial-Kerzenschlüssel aus dem Werkzeugsatz, der die Kerze nicht nur losschraubt, sondern auch aus ihrem Kanal herausholt (Bild 33).

32

33

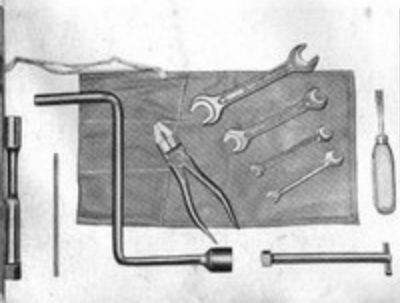


Für die Pflege des Wagens und für kleinere Arbeiten ist Bordwerkzeug vorhanden, das die Durchführung der bisher genannten Arbeiten ermöglicht und das wir in Bild 34 darstellen. Den zur Werkzeugausrüstung gehörenden Wagenheber vermissen Sie auf diesem Bild nicht, weil Sie wissen, daß sich dieser beim Reserverad befindet und dort platzsparend, klapperfrei und immer griffbereit aufgehoben ist.

Der Keilriemen treibt die Lichtmaschine und das mit dieser festverbundene Gebläserad an. Er ist daher für die einwandfreie Kühlung des Motors mitverantwortlich. Sein Ausfall wird sofort durch Aufleuchten der roten Zündkontroll-Lampe angezeigt. Man soll dann sofort anhalten und einen neuen Riemen auflegen lassen. Führen Sie zur Sicherheit einen Ersatzriemen im Wagen mit. Der Keilriemen hat aber eine praktisch unbegrenzte Haltbarkeit, wenn er überwacht und von Zeit zu Zeit nachgespannt wird. Der Riemen ist richtig gespannt, wenn er sich etwa 2 cm nach innen eindrücken läßt. Diese Kontrolle können Sie selbst vornehmen, indem Sie zwischen Radkasten und Motor hindurchgreifen und den Keilriemen mit dem Daumen andrücken (Bild 35). Gibt der Riemen zu weit nach, so muß er nachgespannt werden. Diese Arbeit lassen Sie am besten in der nächsten LLOYD-Werkstatt ausführen, da sie zusätzliches Werkzeug und Sachkenntnis verlangt. Obwohl es eine Selbstverständlichkeit sein sollte, möchten wir doch noch betonen, daß der Gummikeilriemen trocken laufen muß und keinesfalls geschmiert werden darf.

Wer gut schmiert, der gut fährt, ist ein altes Sprichwort. Dies gilt auch für Ihren LLOYD. Wir haben Schmierzeiten und die dabei zu versorgenden Schmierstellen in der Wartungs-Anleitung festgehalten.

34

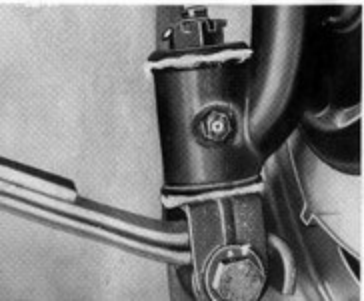


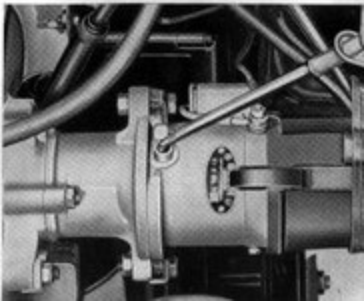
35

Selbst wenn Sie das Abschmieren dem LLOYD-Kundendienst überlassen, empfehlen wir Ihnen, sich einmal diese Arbeit anzusehen, damit Sie wissen, wo die einzelnen Schmierstellen sitzen und wie sie bedient werden. Haben Sie aber Spaß daran, diesen wichtigen Pflegedienst selbst auszuführen, müssen Sie eine Handschmierpresse und die vorgeschriebenen Schmiermittel zur Verfügung haben. Ihre LLOYD-Kundendienst-Werkstatt wird Sie hierbei beraten.

Selbst ein einfacher Arbeitsgang, wie das Abschmieren einer Schmierstelle, muß mit Überlegung geschehen. Zunächst wird die Schmierstelle mit einem Lappen vom alten Fett gesäubert und dann erst neues Fett mittels Schmierpresse eingedrückt. Das neue soll das verbrauchte Fett herauspressen, und dieses soll kragenförmig um die Schmierstelle herum austreten. Diesen sogenannten Schmierkragen wischt man nicht weg, sondern läßt ihn stehen, da er der beste Schutz gegen das Eindringen von Straßenschmutz und Wasser darstellt (Bild 36).

Lassen Sie sich bitte nicht durch die bequeme Lage des Klappölers auf dem Zündverteiler dazu verleiten, hier besonders liebevoll zu schmieren. Er braucht nämlich nur alle 24 000 km einige Tropfen Öl (Bild 37). Über die Abschmierstellen, den Abschmierdienst und alles, was damit zusammenhängt, unterrichtet Sie der Schmierplan am Schluß des Büchleins.





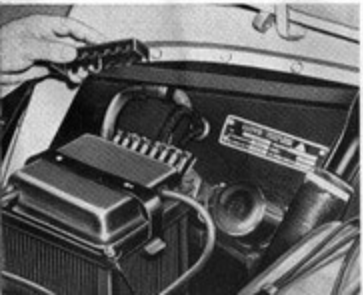
Nur mit Fachkenntnis instandsetzen

Wenn für die bisher genannten Arbeiten Liebe zum eigenen Fahrzeug und eine genaue Befolgung unserer Ratschläge ausreichen, wird bei den nachfolgenden Instandsetzungen Fachkenntnis vorausgesetzt. Darüber hinaus ist einiges Spezialwerkzeug erforderlich. Wir haben Ihnen trotzdem diese Arbeiten erklärt, damit Sie erstens einen gewissen Einblick in die Instandsetzungspraxis bekommen, zweitens auch mit Hilfe dieser Betriebsanleitung einer anderen Autowerkstatt solche Arbeiten übertragen können, wenn einmal die nächste LLOYD-Werkstatt zu weit ab liegen sollte.

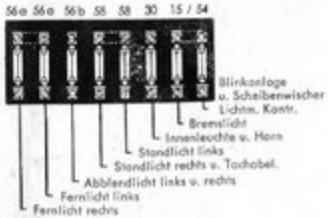
Elektrische Anlage

Eine Sicherung brennt bekanntlich nur dann durch, wenn irgendein Schaden in der Leitung oder der elektrischen Anlagen vorhanden ist. Ein Ausfall durch eine vorübergehende unbedenkliche Überbelastung ist sehr sehr selten. Daher wird es mit dem Auswechseln der Sicherung allein nicht getan sein, wenn nicht vorher die Ursache gefunden und abgestellt wurde. Eine ausgefallene Sicherung durch Draht oder Stanniol zu ersetzen, ist unbedingt zu unterlassen, da hierdurch der Schaden nur vergrößert wird. Zweckmäßig ist es für alle Fälle, im Wagen ein kleines Kästchen mit Sicherungen und Lampen mitzuführen, wie es in jeder LLOYD-Werkstatt zu kaufen ist. In der Werkstatt muß die Anlage sofort durch einen Fachmann überprüft und der Fehler behoben werden. Der Sicherungskasten sitzt hinter der Batterie (Bild 38). Die Anordnung der Stromkreise zeigt die Zeichnung auf Bild 39.

38



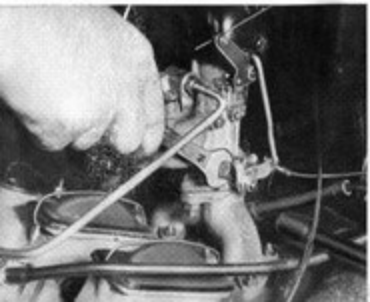
39



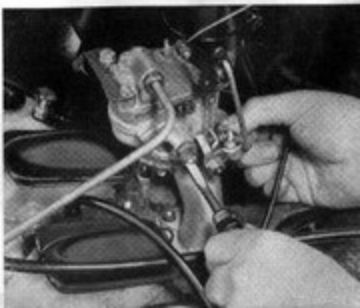
Vergaser

Der Vergaser ist ein Wunderwerk an Präzision und auf Grund langjähriger Versuche im Werk auf sparsamsten Verbrauch und beste Leistung einreguliert. Die einzige Störung, die einmal vorkommen kann, ist die Verstopfung einer Düse. Doch das ist selten, da die Kraftstoffe heute mit guter Reinheit aus der Zapfsäule kommen.
Haupt- und Leerlauf-Kraftstoffdüse lassen sich ohne Ausbau des Vergasers mit Hilfe des Bordwerkzeuges herausschrauben (Bild 40) und werden durch Ausblasen gereinigt. Zum Säubern verwende man niemals Draht oder Nadeln, da hiermit eine Aufweitung der kalibrierten Bohrung erfolgen kann. Es hat auch keinen Zweck, durch Verändern der Düsen geringeren Verbrauch oder höhere Leistung erzielen zu wollen. Der Vergaser ist, wie oben gesagt, im Werk richtig eingestellt, an dieser Einstellung soll nichts geändert werden. Nur die Leerlauf-Einstellung kann gelegentlich eine Nachregulierung erforderlich machen. Dieses soll immer bei betriebswarmer Maschine erfolgen. Der Motor wird zunächst mit der Leerlauf-Regulierschraube auf die übliche Leerlauf-Drehzahl eingestellt. Darauf wird die Leerlauf-Gemischschraube (im Bild 41 mit dem Schraubenzieher gehalten) allmählich so weit verstellt, bis der Motor einwandfrei rund läuft. Die Drehzahl wird mit der Leerlauf-Regulierschraube nachgestellt. Die Einstellung ist in Ordnung, wenn der Motor nach plötzlichem Öffnen oder Schließen der Drosselklappe nicht stehenbleibt. Die Regulierung beider Schrauben erfolgt wie in Bild 41 gezeigt.

40



41



Bremsen

Gute Bremsen sind das halbe Leben, sagt man in Würdigung ihrer Wichtigkeit. Es ist bei der Bewertung der Bremsen wie bei allen Dingen im Leben. Der Fahrer selbst merkt selten, ob die Bremsen nach längerer Benutzungszeit nachgelassen haben, weil er sich daran gewöhnt hat.

Ihre eigene und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer erfordert aber mehr denn je eine fehlerfreie Bremse, die im Falle der Gefahr stets mit ihrer vollen Wirkung zur Verfügung steht. Deshalb muß die Bremse in den vorgeschriebenen Abständen des Wartungsdienstes überprüft und durch den Fachmann instandgehalten werden.

Zum Einstellen der Bremsen sind zwei Arbeitsvorgänge nötig, einmal die Entlüftung des hydraulischen Systems und dann die eigentliche Nachstellung. Die Entlüftung geschieht mittels eines Entlüftungsschlauches, der einerseits mit dem Radbremszylinder verbunden, andererseits in eine Glasflasche mit Bremsflüssigkeit gesteckt wird. Um sicherzustellen, daß nicht während des Entlüftungsvorganges durch Absinken des Flüssigkeitstandes im Hauptbremszylinder Luft nachgesaugt wird, muß dieser unter Kontrolle gehalten und gegebenenfalls mit Bremsflüssigkeit aufgefüllt werden (Bild 42). Nach Abnahme der Gummischutzkappe wird der Entlüftungsschlauch in nachstehender Reihenfolge am Entlüftungsventil des Bremszylinders eines jeden Rades aufgeschoben: hinten rechts, hinten links, vorne rechts, vorne links. Das Entlüftungsventil wird mittels eines Schraubenschlüssels geöffnet, und nun muß durch Betätigung des Bremspedals so lange entlüftet werden, bis aus dem Entlüftungsschlauch keine Luftblasen mehr aufsteigen (Bild 43). Das Bremspedal wird dabei kurz niedergetreten und langsam zurückgelassen.

42

43

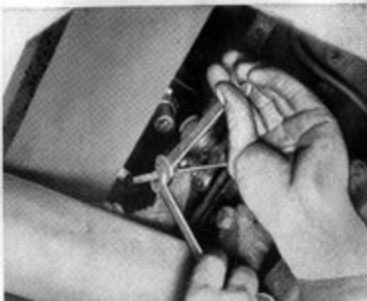
Wenn keine Luftblasen aus dem Entlüftungsschlauch austreten, wird das Bremspedal in niedergetretenem Zustand gehalten und das Ventil mit dem Schlüssel wieder geschlossen. Der Entlüftungsschlauch wird abgenommen und das Entlüftungsventil mit der Gummikappe gegen das Eindringen von Schmutz geschützt. Bitte, beachten Sie, daß nur die vorgeschriebene Bremsflüssigkeit „ATE blau" aus der Originalkanne für diese Arbeit verwendet wird. Nur so ist gewährleistet, daß die Gummiteile des Bremssystems nicht angegriffen werden.

Wenn das Bremssystem entlüftet ist, kann die Nachstellung der Bremsbacken vorgenommen werden. Der Wagen wird mit allen 4 Rädern hochgebockt. An jedem Rad werden dann die Bremsbacken einzeln durch die Exzenterschraube unter ständigem Vorwärtsdrehen des Rades nachgestellt, bis ein leichtes Schleifen spürbar ist. Dann dreht man die Exzenterschraube zurück, bis das Rad soeben freiläuft. Die Nachstellung erfolgt immer vom Radzylinder weg, d. h. in Richtung nach außen (Bild 44).

Die Handbremse wird durch die Nachstellung an den Zugseilen unter dem Fahrzeug eingestellt (Bild 45). Darüber hinaus befindet sich noch eine Feineinstellung am Handbremshebel, die nach Lösen der Gegenmutter durch die Nachstellmutter erfolgen kann. Anschließend wird die Nachstellmutter wieder gesichert. Die Handbremse soll so eingestellt werden, daß sie bei der dritten Raste Wirkung zeigt.

Es gehört zu den Gewohnheiten eines guten Fahrers, sich bei Antritt der Fahrt von der Wirkung der Bremse zu überzeugen. Dies gilt besonders dann, wenn der Wagen gewaschen worden ist und die Bremswirkung vielleicht infolge eingedrungenen Wassers nachläßt. Man kann diesen Zustand rasch dadurch beheben, daß eine kurze Strecke mit leicht niedergetretenem Bremspedal gefahren wird. Die Erwärmung an Bremsbacken und -trommeln bringt dabei das eingedrungene Wasser sehr rasch zum Verdunsten, und die Bremse hat wieder ihre gute Wirkung.

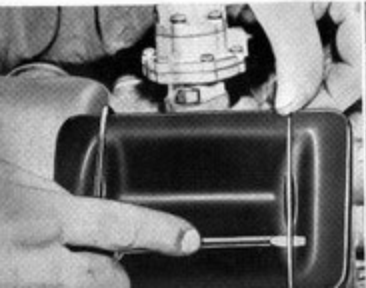
45



Ventile

Das Kontrollieren und Einstellen der Ventile gehört zu den Wartungsdiensten, die in regelmäßigen Zeitabständen durchgeführt werden müssen. Man läßt diese Arbeiten alle 3000 km bei jedem vorgeschriebenen Wartungsdienst von der Werkstatt vornehmen.
Die Ventilkammerdeckel lassen sich leicht nach Abklappen der Federbügel abnehmen (Bild 46). In dem Nockenwellengehäuse ist immer etwas Öl enthalten, das bei dieser Gelegenheit abtropfen wird. Da die Ventileinstellung bei kaltem Motor erfolgen soll, wird man sie gegen Ende des Wartungsdienstes durchführen. Zum Einstellen der Ventile muß der Kolben des betreffenden Zylinders auf den oberen Totpunkt des Verdichtungshubes gebracht werden, bei dem beide Ventile geschlossen sind und das vorhandene Spiel geprüft werden kann. Die Einstellung auf oberen Totpunkt erfolgt in der Art wie die des Zündzeitpunktes (Seite 32, Bild 51) mit dem Unterschied, daß hierbei die Markierung OT auf der Schwungscheibe mit der Strichmarke auf dem Motorgehäuse in Übereinstimmung gebracht wird. Diese Arbeit erfordert fachmännische Sorgfalt, da von dem richtigen Einstellen der Ventile nicht nur deren Lebensdauer, sondern auch die Leistung des Motors abhängt.
Wenn die Ventilkammerdeckel geöffnet sind, sollen die Nockenwellen-Gehäuse-Schrauben beim 500- und 1500-km-Wartungsdienst auf Sitz kontrolliert und evtl. nachgezogen werden. Diese Arbeit kann nur von einer LLOYD-Kundendienststelle sachgemäß ausgeführt werden, da hierzu ein Spezialwerkzeug zur Einhaltung des vorgeschriebenen Drehmoments erforderlich ist (Bild 47).

46

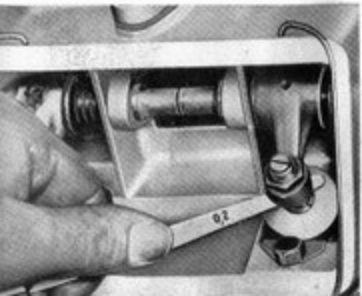


47

Das Ventilspiel wird mit einer Fühlerlehre kontrolliert und soll bei dem Einlaßventil 0,15 mm, bei dem Auslaßventil 0,20 mm betragen (Bild 48). Im Bild 49 sind die beiden Auslaßventile gezeigt, die durch einen gemeinsamen Deckel abgedeckt sind, während die beiden Einlaßventile auf der gegenüberliegenden Seite je einen einzelnen Deckel besitzen.

Wenn das Ventilspiel den genannten Einstelldaten nicht mehr entspricht, muß es korrigiert werden. Die Nachstellschrauben sind durch eine Gegenmutter gesichert, die mit einem 15-mm-Ringschlüssel gelöst wird. Mit einem Schraubenzieher wird die Stellschraube so weit verdreht, daß die Lehre sich mit leichtem Zug zwischen Stellschraube und Ventilschaft hindurchführen läßt. In der gefundenen Stellung wird die Stellschraube mit dem Schraubenzieher festgehalten und durch die Gegenmutter gegen Verdrehen gesichert (Bild 49). Danach wird man das Ventilspiel nochmals überprüfen, um sicher zu sein, daß sich beim Anziehen der Gegenmutter die Einstellung der Stellschraube nicht verändert hat. Die Korkdichtung des Ventilkammerdeckels prüft man auf Unversehrtheit, wechselt sie notfalls aus und schließt den aufgesetzten Deckel wieder durch Überspannen mit den Federbügeln.

48



49

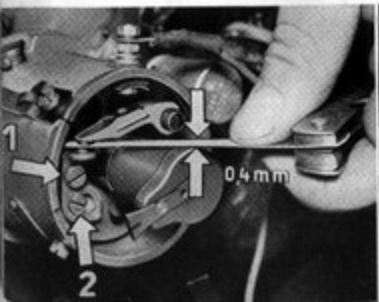
Zündung

Das Prüfen und Nachstellen der Zündung bedeutet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Leistungserhaltung des Motors. Unterbrecherkontakte sowie der Fibrenocken an dem Unterbrecherhammer sind nämlich einer gewissen Abnutzung unterworfen, wodurch sich der Zündzeitpunkt allmählich verändert.

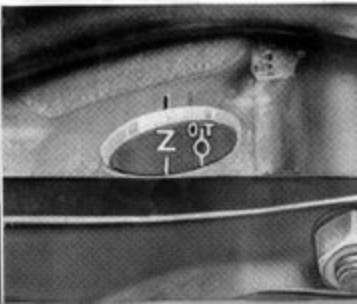
Zunächst muß der Abstand der Unterbrecherkontakte kontrolliert und evtl. richtiggestellt werden. Der Abstand der Unterbrecherkontakte wird beim größtmöglichen Abstand gemessen. Man schraubt die Zündkerzen heraus, um beim Einstellen des Kontaktabstandes den Motor an der Keilriemenscheibe leichter durchdrehen zu können. Die Einstellung der Unterbrecherkontakte wird dann mit einer Fühlerlehre (0,4 mm) kontrolliert und durch Lösen der Befestigungsschraube für den Amboßträger (Bild 50 – Schraube 1) und Verstellen der Platte durch die Exzenterschraube (Bild 50 – Schraube 2) auf den richtigen Stand gebracht. Die Befestigungsschraube 1 wird dann wieder angezogen und damit die gefundene Stellung gesichert.

Nun wird der Zündzeitpunkt am Zylinder 1 (Schwungradseite) geprüft bzw. eingestellt. Der Gummistopfen wird aus dem Schauloch im Kupplungsgehäuse entfernt und der Motor, wie im Abschnitt „Ventile" beschrieben, so weit in Laufrichtung (nach vorn) gedreht, bis sich die Markierung (Z) auf der Schwungscheibe und die auf dem Motorgehäuse gegenüberstehen (Bild 51).

50



51

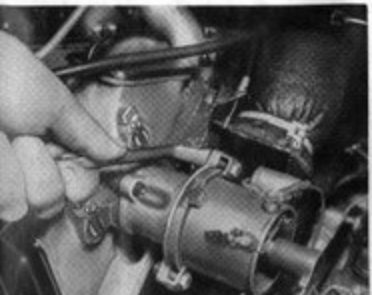


In dieser Stellung muß der Verteilerfinger auf die Marke im Verteilergehäuse zeigen. Jetzt steht der Kolben im Zylinder I = 3° vor oberen Totpunkt, und in diesem Moment muß die Zündung erfolgen.

Ist eine Korrektur erforderlich, braucht man zur genauen Einstellung eine 6-Volt-Lampe, die mit einer Klemme an Masse, mit der anderen an Klemme 1 des Zündverteilers angeschlossen wird. Die Befestigungsschrauben des Verteilers werden gelöst (Bild 52), die Zündung eingeschaltet und das Verteilergehäuse so weit nach links (Zündung steht zu früh) oder nach rechts (Zündung steht zu spät) verdreht, bis die Prüflampe gerade aufleuchtet (Bild 53). Folgenden Hinweis bitten wir zu beachten: Das Durchdrehen des Motors zur Zündeinstellung soll nur in Laufrichtung geschehen. Hat man die Markierung am Gehäuse überfahren, muß daher ein entsprechend großes Stück über die Marke zurückgedreht und dann von neuem in Drehrichtung die Marke eingestellt werden. Man erreicht dadurch, daß ein evtl. Spiel in der Übertragung die genaue Einstellung der Zündung nicht beeinflussen kann.

Sie sehen aus dieser Beschreibung, daß auch die Zündeinstellung Fachkenntnisse und Sorgfalt verlangt und daher nur vom Fachmann vorgenommen werden sollte.

52



53

Kupplung

Daß die Kupplung nur zum Anfahren und Gangwechsel betätigt werden soll, wissen Sie. Sie wissen ebenfalls, daß der Fuß während der Fahrt nicht auf dem Kupplungspedal ruhen darf, da die Kupplung bereits durch einen unbeabsichtigten leichten Druck zum Rutschen kommen kann und schnell verschleißt.

Da eine geringe Abnutzung der Kupplungsbeläge und der Übertragungsorgane im Laufe der Betriebszeit unvermeidlich ist, muß die Kupplung von Zeit zu Zeit überprüft und nachgestellt werden. Dieses wird regelmäßig im Rahmen des Wartungsdienstes vorgenommen.

Die Nachstellung geschieht nach Lösen der Gegenmutter des Kupplungsseiles am Kupplungshebel durch Verdrehen der Einstellmutter (Bild 54). Das erforderliche Spiel bis zum Ausrückbeginn soll zwischen Mutter und Kupplungshebel 2-6 mm betragen Dieses entspricht einem Totgang von ungefähr 30 mm am Kupplungspedal (Bild 55). Ist die Einstellung vorgenommen, wird die Einstellmutter durch die Gegenmutter gesichert. Richtig bedient und sorgfältig eingestellt, hat die Kupplung eine fast unbegrenzte Lebensdauer und ermöglicht dem Fahrer jederzeit ein weiches Anfahren und einen geräuschlosen Gangwechsel.

54

55

Beleuchtung

Auch die Glühlampen Ihres Wagens können einmal ausfallen. Darum ist es gut, wie bereits schon einmal erwähnt, Ersatzlampen im Wagen mitzuführen. Die Auswechslung der verschiedenen Glühlampen ist sehr einfach und braucht hier nicht im einzelnen beschrieben zu werden. Auch das Auswechseln einer Glühlampe im Scheinwerfer braucht keine Schwierigkeiten zu bereiten, wenn man weiß, wie es gemacht wird.
Zunächst löst man mit einem Schraubenzieher die im Glashaltering unten rechts befindliche Schlitzschraube (Bild 56) und nimmt den Scheinwerfereinsatz heraus. Nach Abkippen des Drahtbügels vom Lampenhalter kann dieser aus dem Scheinwerfereinsatz herausgezogen werden. Nun wird die Glühlampe ein wenig nach links gedreht und herausgenommen. Das Einsetzen der neuen Glühlampe geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Bitte, vermeiden Sie es, neue Scheinwerfer-Glühlampen mit der Hand zu berühren. Der auf dem Glaskolben verbleibende Handschweiß würde durch die Wärme der Lampe verdunsten und den Reflektor erblinden lassen. Glühlampen sollen daher nur mit der Verpackung, mit Seidenpapier oder einem reinen Tuch angefaßt und dann eingesetzt werden (Bild 57).
Die linke Schraube im Glashaltering dient lediglich zur Veränderung des Neigungswinkels beim Reflektor. Da die Scheinwerfer Ihres Wagens im Werk so eingestellt wurden, wie es die polizeilichen Vorschriften verlangen, sollten Sie nichts daran ändern

56

57

TECHNISCHE DATEN

Motor

Hersteller und Typ:	Lloyd 600 ccm
Höchstes Drehmoment:	3,9 mkg bei 2500 U/min
Dauerleistung:	19 PS bei 4500 U/min
Kurzleistung:	19 PS bei 4500 U/min
Literleistung:	31,7 PS/Liter
Mittlerer Arbeitsdruck:	6,37 kg/cm² bei 4500 U/min
Mittlere Kolbengeschwindigkeit:	9,6 m/sek. bei 4500 U/min
Verdichtungsverhältnis:	6,6
Kurbelverhältnis:	4,0
Lage im Fahrzeug:	vorn quer zur Fahrtrichtung
Aufhängung:	3-Punkt gummigelagert
Schmiersystem:	Druckumlaufschmierung
Kühlung:	Luft (Gebläse n = 1,65 x n Kurbelwelle)
Gewicht:	ca. 52 kg
Niedrigster Kraftstoffverbrauch:	235 g/PSh bei 2500 U/min
Zylinderanzahl:	2
Zylinderanordnung:	40° nach vorn geneigt/nebeneinander
Zylinder Gußform:	einzeln
Zylinder Werkstoff:	Gußeisen
Zylinderbohrung:	77 mm
Kolbenhub:	64 mm
Gesamthubraum:	596 ccm
Zylinderkopf:	Leichtmetall/abnehmbar/Einzelkopf
Laufbüchsen:	keine
Ventilsitzringe:	eingeschrumpft
Kolbenhersteller:	Mahle/Karl Schmidt
Kolben-Werkstoff:	Leichtmetall mit Stahleinlagen/gegossen
Kolbenringe:	2 Verdichtungs-/ 1 Ölabstreifring
Pleuel:	Doppel-T-Schaftquerschnitt
Pleuellager:	Rollenlager mit Käfig
Kurbelwelle:	Stahl/gepreßt
Kurbelgehäuse:	Leichtmetall/geteilt
Schmieröl-Leitungen:	Rohr eingegossen
Anzahl der Ventile (je Zylinder):	Einlaß: 1, Auslaß: 1
Anordnung der Ventile:	hängend
Einlaßventil öffnet bei	35° vor O. T.) bei 0,15 mm
Einlaßventil schließt bei	80° nach U. T.) Ventilspiel
Auslaßventil öffnet bei	75° vor U. T.) bei 0,2 mm
Auslaßventil schließt bei	30° nach O. T.) Ventilspiel
Ventilspiel (kalt):	Einlaß 0,15 mm, Auslaß 0,2 mm
Ventilsteuerung erfolgt über:	doppelarmige Schwinghebel
Nockenwelle:	über Zylinderkopf / 2 Kugellager
Nockenwellen-Antrieb:	Kettenräder und Einfach-Rollenkette

TECHNISCHE DATEN

Motor-Zubehör

Kraftstoff-Förderung:	Membranpumpe
Kraftstofftank-Füllmenge:	25 Liter
Kraftstoff-Filter:	im Kraftstoffhahn
Ölpumpe:	Zahnradpumpe
Ölwannen-Füllmenge:	1,8 Liter
Ölfilter:	Sieb vor Pumpe
Luftreiniger:	Trockenluftfilter mit Einsatz
Vergaser:	Solex 28 VFIS
Vergaser-Prinzip:	Fallstrom
Vergaser-Einstellung:	
Hauptdüse:	120
Leerlaufdüse:	50
Leerlauf-Luft-Düse:	1,0
Lufttrichter:	24
Luftkorrekturdüse:	220
Elektrische Anlage:	6 V
Zündung:	Batteriezündung
Unterbrecher:	einfach/Kontaktabstand 0,4 mm
Zündverteiler:	Bosch VJ 2 BL 3 mk
Zündversteller:	Fliehkraftregler
Zündeinstellung:	3° vor OT
Zündkerze:	Bosch W 225 T 1 oder Beru 225/14 u2
Elektrodenabstand:	0,7 bis 0,8 mm
Zündfolge:	1 – 2
Anlasser:	Bosch CDD 0,4/6 R 5
Anlasser-Ausführung:	Schubtriebanlasser
Anlasser-Betätigung:	elektromagnetisch
Lichtmaschine:	LJ/GEH 130/6/2600 L 8
Lichtmaschinen-Antrieb:	Schmalkeilriemen 9,5 x 700
Art der Regelung:	Spannungsregelung
Ladebeginn:	bei 1000 U/min der KW
Übersetzung: KW/Lichtmaschinenwelle:	i = 0,605
Batterie:	6 V/50 Ah

Kraftübertragung

Kupplung:	Fichtel & Sachs / K 5
Kupplungsart:	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe:	Lloyd
Schaltgetriebe-Art:	Mechanisches Stufengetriebe
Schaltgetriebe-Anordnung:	mit Motor verblockt
Anzahl der Gänge:	4 V, 1 R
Übersetzungen:	4,58 / 2,39 / 1,54 / 1,03 / R 4,58
Schaltshebel-Anordnung:	neben Lenksäule
Schaltungsart:	Lenkradschaltung
Getriebe-Gehäuse-Ölfüllmenge:	1 Liter

TECHNISCHE DATEN

Kraftübertragung:	direkt auf Vorderräder
Treibende Räder:	2 (Vorderräder)
Ausgleichgetriebe:	Kegelräder im Schaltgetriebe-Gehäuse
Antrieb der Halbachsen:	Schrägverzahnte Stirnräder
Übersetzung	
Getriebedrehzahl/Raddrehzahl:	i = 4,87
Schwübertragung:	Querfedern

Räder und Bereifung, Lenkung

Räderart:	Schlitzscheibenrad
Anzahl der Räder:	4 (+ 1 Reserverad)
Anzahl der Reifen:	4 (+ 1 Reservereifen)
Reifengröße vorn und hinten:	4,25–15
Reifenluftdruck:	(siehe Fußnote)
Felgenart:	Tiefbettfelge
Felgengröße vorn und hinten:	2,5 C x 15
Radaufhängung vorn:	achslos an Querfedern
Radaufhängung hinten:	Pendelachse
Federung vorn:	2 Querfedern
Federung hinten:	2 Längsfedern
Stoßdämpfer:	4 Teleskopstoßdämpfer
Radsturz:	2°
Spreizung:	7°
Vorspur:	0 bis 4 mm
Nachlauf:	0°
Art der Lenkung:	Zahnstangen-Einzelradlenkung
Lenkübersetzung:	17,65
Größter Radeinschlag:	innen 28°, außen 24,5°
Lenksäulen-Anordnung:	links
Spurstange:	geteilt
Kleinster Spurkreis-Ø:	10,5 m

Bremsen

Bremsanlage:	Lloyd-Teves/hydraulisch
Wirkungsweise der Fußbremse:	auf 4 Räder/Innenbacken
Wirksame Gesamtbremsfläche:	456 cm²
Bremskraftübertragung:	hydraulisch
Bremstrommel-Ø:	200 mm
Wirkungsweise der Handbremse:	mechanisch/Vorderräder/Innenbacken

Allgemeine Daten des Fahrgestells

Radstand:	2000 mm
Spurweite vorn:	1050 mm
Spurweite hinten:	1100 mm

TECHNISCHE DATEN

Bodenfreiheit:	125 mm
Rahmenausführung:	Zentralrohrrahmen
Schmiersystem:	Einzelschmierung

Achslasten und Gewichte

Zulässige Achslast vorn:	450		
Zulässige Achslast hinten:	450		
	LP	LS	LC
Zulässiges Gesamtgewicht:	860	875	855
Leergewicht:	565	580	560
Nutzlast:	295	295	295

Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h		
Dauergeschwindigkeit:	100 km/h		
Steigfähigkeit:		zul.	
	1. Person	Gesamtgewicht	Geschwindigkeit
	1. Gang 40%	34%	12 km/h
	2. Gang 25%	16%	24 km/h
	3. Gang 14%	9%	37 km/h
	4. Gang 8%	5%	55 km/h
Kraftstoffnormverbrauch:	5,8 Liter/100 km *)		
Spezifische Motordrehzahl: (Umdrehungen/1000 m/4. Gang)	2732		
Maße:			
Länge über alles:	3392 mm		
Breite über alles:	1410 mm		
Höhe über alles:	1400 mm		
Überhang vorn:	630 mm		
Überhang hinten:	835 mm		
Kleinster Wendekreis-Ø	11 m		
Zubehör:			
Scheinwerfer:	35 W/m Seitenteil eingebaut		
Abblenden:	Fußabblendschalter		
Standlicht:	im Scheinwerfer eingebaut		
Fahrtrichtungs-Anzeiger:	Blinkanlage vorn und hinten		
Ladestrom-Anzeiger:	Kontroll-Leuchte		
Geschwindigkeitsmesser:	0 – 120 km/h Meßbereich		
Reifendruck je nach Belastung:	vorn 1,5 – 1,75 atü hinten 1,2 – 2,0 atü		

*) ermittelt aufgrund der neuen Prüfvorschrift DIN 70 030, die eine erhöhte Testgeschwindigkeit vorschreibt. (75 km/h gegen bisher 63 km/h bei gleichmäßiger Geschwindigkeit).

Änderungen vorbehalten

Der Abschmierdienst

Abgesehen von den kostenlosen Arbeiten, die Sie für die Anlaufzeit Ihres Fahrzeuges im Scheckheft finden, ist für den weiteren Betrieb ein Abschmier- und Pflegerhythmus festgelegt, den Sie rechts im herausklappbaren Schmierplan finden. Der Schmierplan enthält alle Stellen, die einer Pflege bedürfen, und gibt Auskunft über die vorgeschriebenen Schmiermittel. Zu dem alle 1500 km fälligen Abschmierdienst sind folgende Arbeiten durchzuführen:

1. Ölstand im Motor prüfen evtl. nachfüllen*
2. Ölstand im Getriebe prüfen und nachfüllen*
3. Lenkgehäuse abschmieren
4. Kupplungshebel abschmieren
5. Innere Gelenke und innere Gelenkwellen abschmieren
6. Äußere Gelenke, Vorderradlagerung und Federgabeln abschmieren
7. Spurstangengelenke abschmieren
8. Fußhebelwelle abschmieren
9. Bremsflüssigkeit kontrollieren evtl. nachfüllen
10. Säurestand der Batterie prüfen evtl. dest. Wasser nachfüllen, Pole säubern u. einfetten

Nur in größeren Abständen auszuführen:

11. Motoröl erneuern (alle 3000 km)*
12. Türscharniere, Gestänge usw. abschmieren (alle 3000 km)
13. Hinterradlager abschmieren (alle 6000 km)
14. Vorder- und Hinterfedern einsprühen (alle 6000 km)
15. Getriebeöl erneuern (alle 12000 km)*
16. Motor-Ölsieb reinigen (alle 12000 km)
17. Zündverteiler am Klappöler ölen (alle 24000 km)

Bem. *Gleiche Ölmarke wie bei der letzten Füllung verwenden

Der Wartungsdienst

Zusätzlich zu den oben im Abschmierdienst genannten Arbeiten werden (alle 3000 km) im Wartungsdienst folgende Überprüfungen bzw. Neueinstellungen vorgenommen:

1. Probefahrt: Zustandsprüfung
2. Arbeiten des Abschmierdienstes lt. Schmierplan einschl. Ölwechsel ausführen
3. Ventilspiel prüfen evtl. Ventile einstellen
4. Motoraufhängung kontrollieren evtl. nachziehen
5. Kupplungsspiel am Fußpedal und Kupplungshebel kontrollieren evtl. einstellen
6. Lenkung kontrollieren evtl. nachstellen
7. Bremsschläuche und Leitungen auf Dichtigkeit, Bremsschläuche auf Freigängigkeit kontroll.
8. Fuß- und Handbremse kontrollieren evtl. nachstellen und entlüften
9. Reifendruck prüfen evtl. richtigstellen
10. Probefahrt und Ablieferungskontrolle (Leerlauf prüfen evtl. einstellen)

Der große Wartungsdienst

Alle 6000 km, d. h. also in unserem Pflegerhythmus wieder bei jedem 2. Wartungsdienst, wird der große Wartungsdienst durchgeführt, den Sie aber in jedem Falle bei Ihrer LLOYD-Kundendienst-Werkstatt machen lassen sollten. Es sind hier einige Überprüfungen enthalten, die für Fahrsicherheit und ständige Leistungserhaltung des Fahrzeuges wesentlich sind.

Die hierfür vorgesehenen Arbeiten sind:

1. Abschmierdienst lt. Schmierplan
2. Wartungsdienst
3. Keilriemenspannung prüfen evtl. nachspannen
4. Unterbrecherkontakte u. Zündmoment prüfen evtl. einstellen, Zündkerzen kontrollieren, Nockenbahn einfetten
5. Luftfilter reinigen
6. Kraftstoffsieb am Dreiwegehahn reinigen
7. Vorspur prüfen (Vorder- und Hinterräder)
8. Muttern der Federbrücken auf festen Sitz prüfen evtl. nachziehen (Vorder- und Hinterfedern)
9. Stoßdämpfer auf Dichtigkeit u. Funktion prüfen
10. Lichtanlage, Scheinwerfereinstellung, Blinkerfunktion und Horn prüfen
11. Instrumente im Armaturenbrett prüfen, Bowdenzüge auf Funktion u. Leichtgängigkeit prüfen evtl. gangbar machen
12. Alle Schrauben und Muttern sowie Aufbau auf festen Sitz prüfen evtl. nachziehen

Nur in größeren Abständen auszuführen:

13. Luftfiltereinsatz erneuern (alle 12000 km)
14. Flanschbefestigung am Ansaug- und Auspuffkrümmer auf festen Sitz und Dichtigkeit kontrollieren (alle 12000 km)
15. Kraftstoffsieb am Dreiwegehahn, Kraftstoffleitung, Vergaser und Düsen reinigen (alle 12000 km)
16. Sieb im Entlüfterrohr reinigen (alle 12000 km)
17. Festsitz der Kronenmuttern der Vorder- und Hinterradnaben prüfen (alle 12000 km)

All diese Abschmier- und Wartungsdienste sind in dem Scheckheft enthalten, das Ihnen bei Übergabe des Wagens mitgeliefert wurde. Bitte, halten Sie sich an die Reihenfolge und die Kilometer-Abstände. Das Werk hat in sorgfältigen und langen Untersuchungen diese Maßnahmen für die Werterhaltung Ihres Fahrzeuges festgelegt.

ÜBER 1000

LLOYD-KUNDENDIENSTSTELLEN

mit vom Werk geschultem Fachpersonal
und Original-LLOYD Ersatzteilen in

BELGIEN	DÄNEMARK
FINNLAND	FRANKREICH
HOLLAND	LUXEMBURG
ITALIEN	PORTUGAL
NORWEGEN	ÖSTERREICH
SAARLAND	SCHWEDEN
SCHWEIZ	SPANIEN
AFRIKA	AMERIKA
ASIEN	AUSTRALIEN

garantieren auch im Ausland einen
einwandfreien LLOYD-Kundendienst

SEHRING BREMEN