

mittags 11 Uhr startete die erste in der Fabrikation hergestellte 500-ccm-Einzylinder-Tourenmaschine einer neuen Serie zum Dauerlauf von 14 000 Kilometern. Die Maschine hat gegenüber den bisherigen folgende konstruktive Verbesserungen:

Die Schmierung des Motors erfolgt nicht mehr durch die in das Ölbad tauchende Schleuderwarze, sondern durch die hohlgebohrte Kurbelwelle nach dem Kurbelzapfen. Von dort aus gelangt das austretende Öl durch Zentrifugalwirkung nach dem Kolben.

Die Ölzufuhr ist dadurch genau regelbar und die Kolbenstangenlagerung erhält eine nahezu unbegrenzte Lebensdauer.

Die ganze Ventilsteuerung, d. h. auch die Ventile und Federn, sind gekapselt worden, und diese Kapselung, die durch zwei teleskopartig übereinandergreifende Hülsen geschieht, steht in direkter Verbindung mit dem Steuergehäuse, und dies wiederum mit dem Kurbelgehäuse. Diese Anordnung, die zum Gebrauchsmusterschutz angemeldet ist, hat folgende Vorteile:

1. Die bisher ungeschützt hin- und hergehenden Ventile und Ventildfedern sind dadurch dem Staub und Wasser und deren schmirgelnder Wirkung entzogen.

2. Durch die Verbindung mit dem unter ölgeschwängerten Dämpfen stehenden Kurbelgehäuse ist eine einwandfreie Schmierung gewährleistet, die den Verschleiß der Ventilanordnung wesentlich herabmindert. Die oberen Hülsen der Kapselung sind mit je einem Loch versehen, aus denen die komprimierte Kurbelgehäuseluft, nachdem sie unterwegs das enthaltene Öl an Ventile, Federn und Führungen abgegeben hat, austritt. Durch diese Verbindung mit der atmosphärischen Luft ist ein stetiger Fluß beim niedergehenden Kolben zwischen Kurbelgehäuse, Steuergehäuse und Ventilkapselung bedingt, und damit ist das Problem der Ventilschmierung glücklich gelöst.

Den Nocken und den Stößeln hat man auf Grund der Ergebnisse angestellter Versuche auch eine neue Form gegeben und erreicht dadurch einen günstigeren volumetrischen Wirkungsgrad und damit noch eine erhöhte Motorleistung.

Der Ventilheber mußte bei der Kapselung der Ventile auch weichen, er ist jetzt innerhalb des Steuergehäuses gut untergebracht.

Die Zusatzschmierung, die man bis heute nur an Sportmotoren angebracht hat, ist nun auch hier vorgesehen worden und mit Hilfe dieser ist nun der Seitenwagenbetrieb in jedem Gelände bei stärkster Belastung ohne Gefahr der Überhitzung und des Kolbenfressens möglich. Das Ölrohr der Zusatzschmierung, welches bisher bei den Sportmotoren die Verbindung zwischen Steuergehäusedeckel und Zylinder gebildet hat, ist hier weggefallen, indem man das Öl innerhalb der Gußteile mittels Bohrungen nach dem Kolben weiterleitet.

Was die äußere Formgebung des Rades anbelangt, so hat diese in der Befestigungsart des Lenkers eine Verbesserung erfahren. Der Lenker wird neuerdings durch zwei Verbindungsstücke an dem Klemmkopf der Federgabel befestigt und erhöht dadurch neben gutem Aussehen die Zuverlässigkeit der Lenkung.

Der Auspufftopf hat ebenfalls eine Verbesserung erfahren. Die Art und Weise der Dämpfung erfolgt nach dem patentierten „Ex-Prinzip“. Besonders bemerkenswert ist hierbei, daß der freie Durchgangsquerschnitt

(Schluß auf Seite 898)