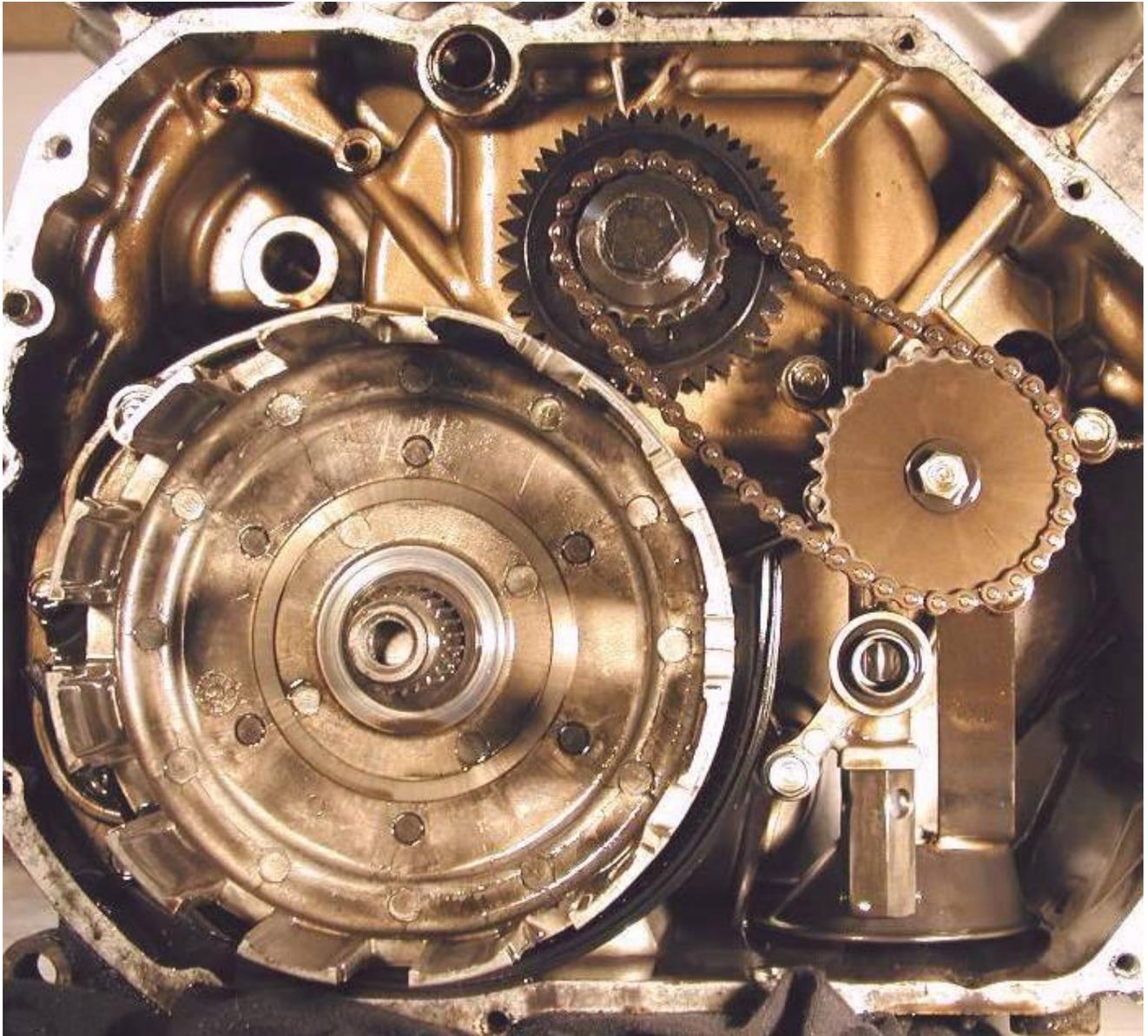
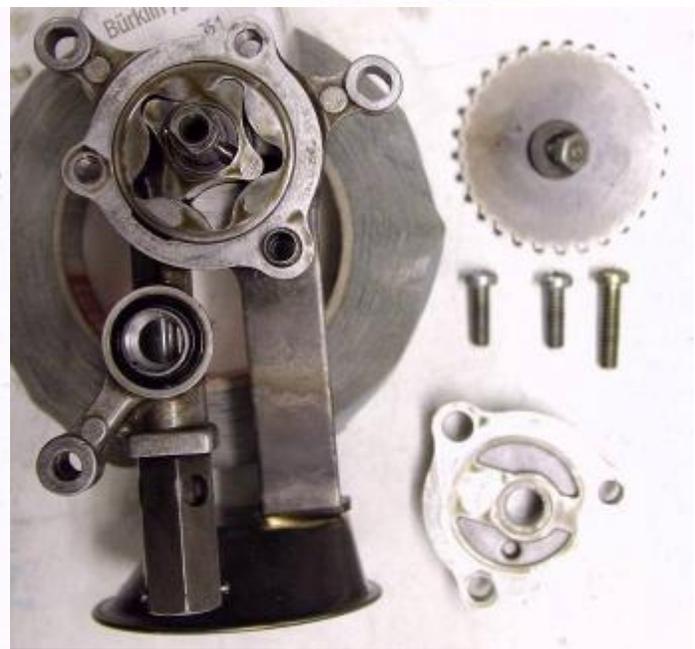
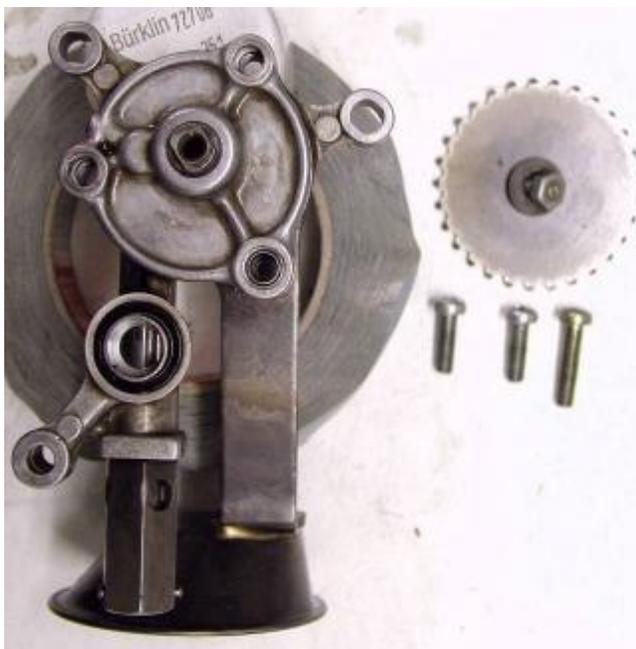


Ölpumpe mit Antriebskette

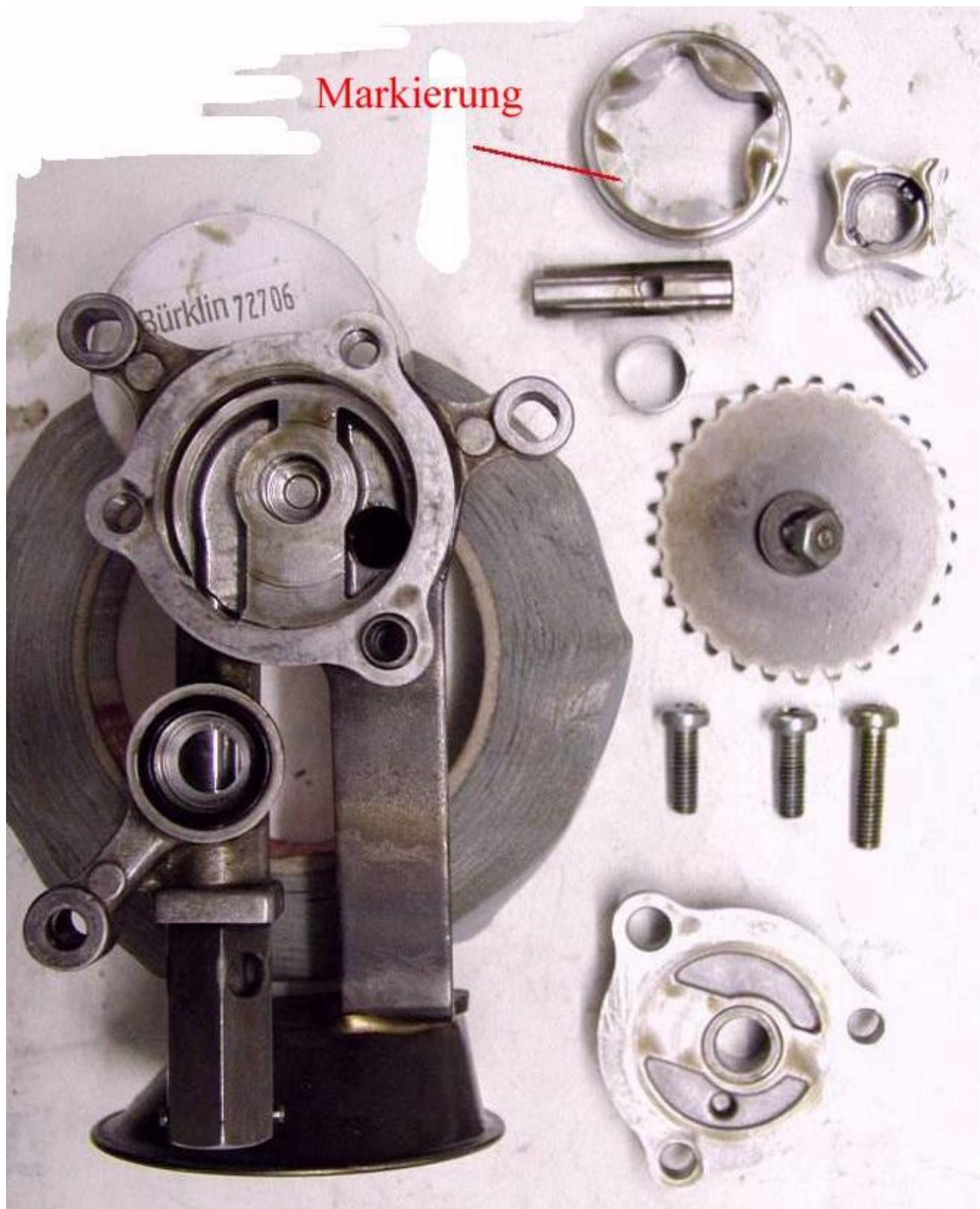
Neben dem Kupplungskorb ist die Ölpumpe der zweite dominierende Bestandteil des „vorderen“ Motorteils. Diese besteht aus der eigentlichen Pumpe, einer sog. Eaton oder Drehkolbenpumpe und dem Ölsieb im unteren Teil.



Die gesamte Pumpeneinheit ist durch Langlochtechnik drehbar über die Paßbuchse gelagert, um die Ketten-
spannung variieren zu können. Durch Entfernen der drei Schrauben kann die kpl. Pumpe entnommen werden.
Um sie zu zerlegen, muß lediglich die Zahnradschraube gelöst und die Pumpendeckelschrauben entfernt
werden.



Es empfiehlt sich bei dieser Aktion, die weichen „Japan-Schrauben“ gegen geeignetere aus zu tauschen, da hier die Dichtigkeit nur
durch Flächenpressung erreicht wird. Um diese Kreuzschrauben zu öffnen empfiehlt sich der in der Einleitung erwähnte Schlag-
schrauber. Natürlich ist hierbei mit Bedacht vor zu gehen, am besten man arbeitet zu zweit, einer hält die Pumpe auf einem ge-
polsterten Schraubstock und der andere löst die Schrauben. Der Pumpenmechanismus besteht aus einem Rotor und einem Innen und
einem Außenrotor. Der Außenrotor ist mit einer Markierung versehen, die Beim Zusammenbau sichtbar sein muß (bei mir hat so eine
Nase das Ding falsch rum eingebaut).



Die wichtigsten Hinweise und was sonst beachtet werden muß, ist im Handbuch gut beschrieben , daher werde ich hier nicht weiter darauf eingehen. Einziger Hinweis: die Anschlußbuchsen für die Ölleitung im vorderen Motordeckel sind sehr „flüchtig“, daher habe ich sich für den weiteren Arbeitsverlauf einfach mit Iso-Band fixiert

