



Als nächstes setzen die Herren Schrauber im Handbuch den LiMa-Rotor ein und dann das Anlasserunter-
setzungszahnrad. Das macht aber so gar keinen Sinn, denn in der Reihenfolge frickelt man sich mit dem
Bolzen für das besagte Zahnrad dermaßen einen ab.... Also erst Zahnrad und dann Rotor, das folgt auch dem
gesunden Menschenverstand, denn wenn man was einbaut denn von „hinten“ nach vorne, sonst kommt man ja
an das „hintere“ nicht mehr ran.



Ab hier weiche ich nun ziemlich vom Gesamtablauf des Handbuchs ab, denn ich habe mir dazu folgende Gedanken gemacht:

Am Rotor kann man ziemlich problemlos die Kurbelwelle drehen, ohne jedes mal mit einem 17´er an der vorderen Kurbelwellenschraube rum würgen zu müssen. Das hat für den nachfolgenden Teil (Zylinderköpfe) schon sehr große Vorteile, denn die Kipphebel unter „Vorspannung“ aufzuschrauben macht keine großen Sinn. Des weitem ist es so einfacher am komplett montierten Zylinderkopf die Nockenwellenstellungen noch einmal zu kontrollieren.

Durch den fehlenden hinteren Deckel kommt man auch besser an die Thermostatkabel, da der angegossene Motorhalter nicht im Weg ist.

Ich lasse somit den Motor hinten bis zur kompletten Montage des Thermostaten mit seinen Verteilerrohren und der Gummi/Metallabschottung offen. Sobald diese Teile montiert sind, ist „Schicht im Schacht“ und ich verschließe den Motor endgültig. Nicht ohne jedoch vorher das Wasserpumpenlager erneuert zu haben. Diesen Punkt beschreibe ich im Kapitel Kühlung genauer.





