

BETRIEBSANLEITUNG



*Alexander TS*

LLOYD MOTOREN WERKE GMBH BREMEN



**BEDIENUNG  
UND  
PFLEGE**

Ihres

*Alexander TS*



LLOYD MOTOREN WERKE GMBH BREMEN

## Lieber LLOYD - Fahrer!

Wir begrüßen Sie herzlich 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 TS, diesen eleganten Wagen mit dem leistungsfähigen und wirtschaftlichen 25 PS-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.

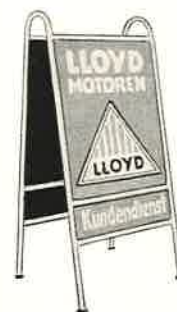
Neben der vorliegenden Betriebsanleitung befinden sich bei den Wagenpapieren

das Kundendienst-Heft und  
die Richtpreise für Instandsetzungsarbeiten.

Das Kundendienst-Heft ist für Sie ein wichtiger Helfer bei der Überwachung des regelmäßigen Schmier- und Wartungsdienstes. Es gibt Ihnen die Gewähr, daß Ihr LLOYD von jedem LLOYD-Dienst in Stadt und Land nach den Vorschriften des Werkes zu gleichen Bedingungen gewartet und vorsorglich inspiziert wird.

Das andere Büchlein soll Ihnen die Möglichkeit geben, sich über die Höhe bestimmter Instandsetzungslohnkosten ein ungefähres Bild zu machen.

Selbstverständlich möchten Sie aber auch selbst möglichst genau über Ihren neuen Alexander TS 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.

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

Wagentyp: LLOYD Alexander TS

Kennzeichen:

Zulassungs-Nr.:

Fahrgestell-Nr.:

Motor-Nr.:

Schlüssel-Nr.:

Besitzer:

Kfz-Brief-Nr.:

Brief nicht im Kfz. aufbewahren

Steuerkarte Nr.:

Vers.-Nr.:

Vers.-Ges.:

Lloyd-Kundendienst:

Es interessiert die Zulassungsstelle und gelegentlich auch den Zoll bei Grenzübertritt, ob die in Ihren Fahrzeugpapieren verzeichneten Daten, die zum Teil auch auf dem Typenschild erkennbar sind, mit Ihrem Alexander TS wirklich übereinstimmen. Insbesondere werden Fahrgestell- und Motor-Nummer mit den Nummern verglichen, die am Rahmen bzw. am Motor selbst eingeschlagen sind. Es ist daher wichtig, wenn Sie wissen, wo sich diese Merkmale bei Ihrem LLOYD befinden. Öffnen Sie die Motorhaube und Sie finden

Das **Typenschild** an der Spritzwand oberhalb der Batterie (Bild 1).

Die **Fahrgestell-Nummer** an der Spritzwand direkt unterhalb des Typenschildes (Bild 2).

Die **Motor-Nummer** steht auf dem Kupplungsgehäuse (Kurbelgehäuse-Oberteil). Die Draufsicht ist an dieser Stelle durch den Defrosterschlauch verdeckt. Schlauch leicht zur Seite drücken (Bild 3).

Zum Abschließen bzw. Öffnen der Tür und zum Einschalten der Zündung wie des Anlassers dient ein **einziger Schlüssel**.

Dessen Nummer sollten Sie sich sofort aufschreiben und mit den Fahrzeugpapieren stets bei sich führen. Geht der Schlüssel einmal verloren, so kann Ihre LLOYD-Werkstatt an Hand der Nummer umgehend einen Ersatz-Schlüssel beschaffen.

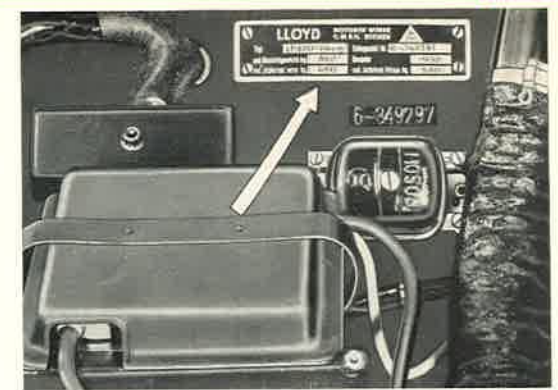


Bild 1

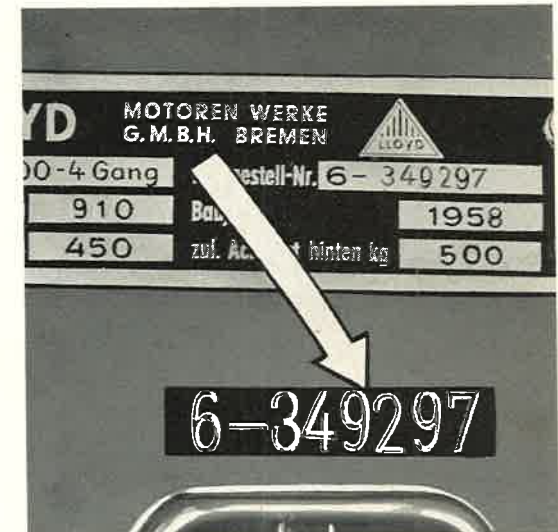


Bild 2



Bild 3

## Blick auf Bedienungs- und Kontrollorgane

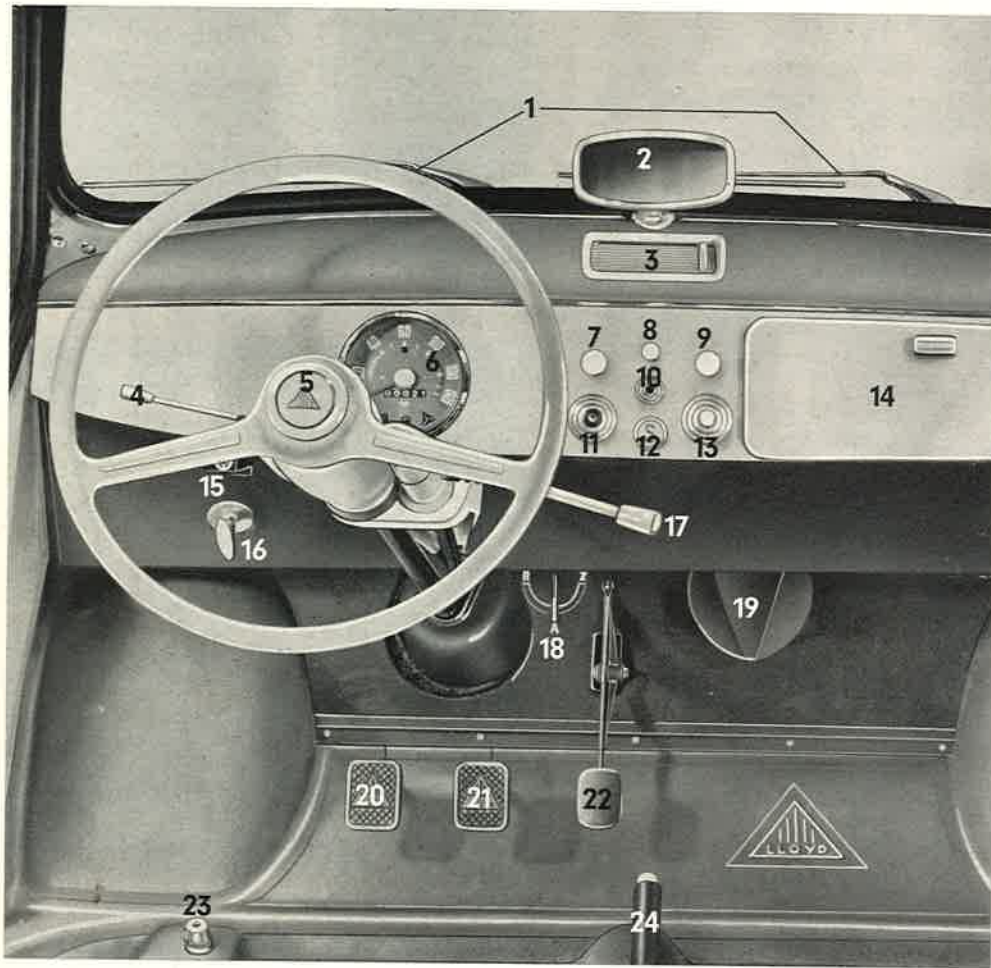


Bild 4

- |                                     |                                      |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 – Scheibenwischer                 | 13 – Lichtschalter                   |
| 2 – Innenspiegel                    | 14 – Handschuhkastendeckel           |
| 3 – Aschenbecher                    | 15 – Knopf für Scheibenwascher       |
| 4 – Blinkerschalter – Lichthupe     | 16 – Griff für Haubenzug             |
| 5 – Hupenknopf                      | 17 – Schalthebel                     |
| 6 – Tachometer (siehe auch Bild 25) | 18 – Umschalthahn für Kraftstofftank |
| 7 – Knopf für Heizung               | 19 – Luftaustritt für Heizung        |
| 8 – Schalter für Scheibenwischer    | 20 – Kupplungspedal                  |
| 9 – Knopf für Entfroster            | 21 – Bremspedal                      |
| 10 – Kraftstoffreserve-Kontrolle    | 22 – Gaspedal                        |
| 11 – Zündanlaßschalter              | 23 – Fuß-Abblendschalter             |
| 12 – Knopf für Starterklappe        | 24 – Handbremshebel                  |

## Blick unter die Haube

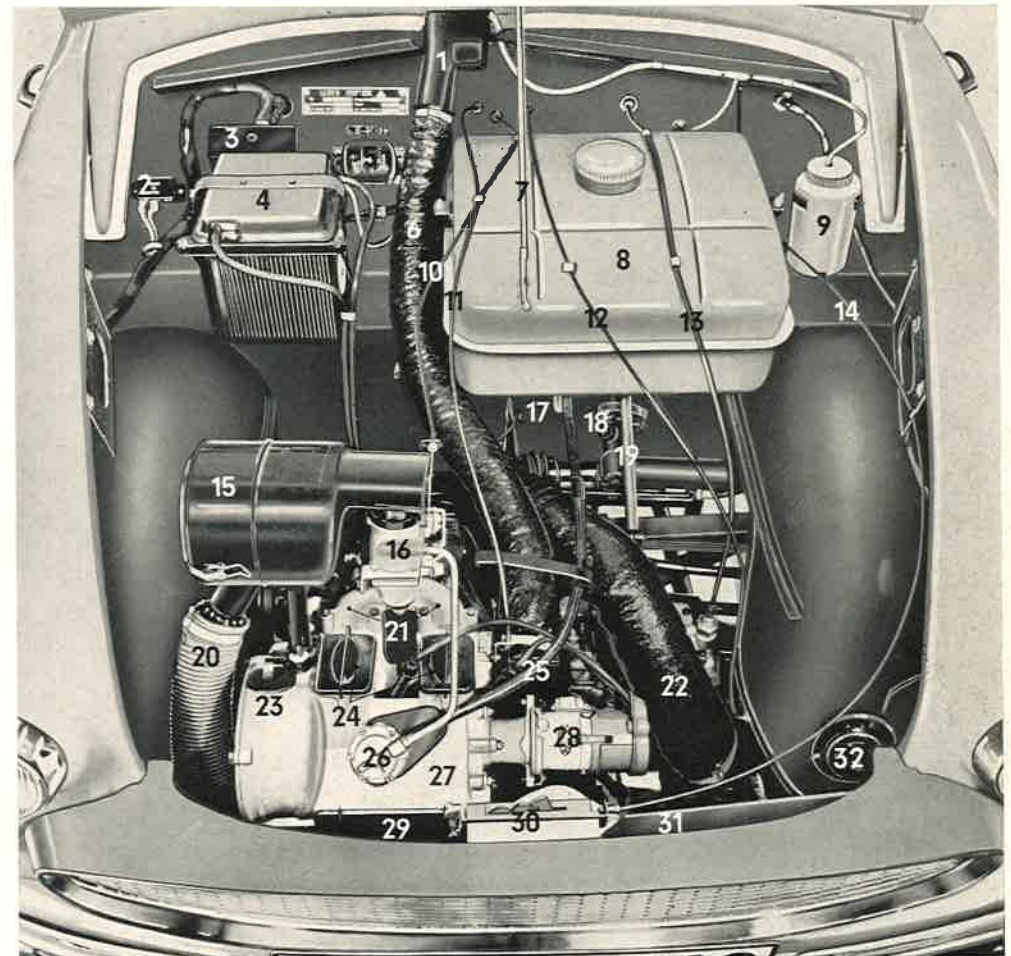


Bild 5

- |  |  |
|--|--|
| 1 – Entfrosteranschluß                 | 17 – Kraftstoffhahn                        |
| 2 – Relais für Lichthupe               | 18 – Lenkung                               |
| 3 – Sicherungskasten                   | 19 – Schaltstange                          |
| 4 – Batterie                           | 20 – Schlauch für Ansaugluftvorwärmung     |
| 5 – Regler                             | 21 – Ansaugkrümmer                         |
| 6 – Entfrosterschlauch                 | 22 – Schlauch für Heizung                  |
| 7 – Haubenstütze                       | 23 – Verschlussdeckel für Öleinfüllstutzen |
| 8 – Kraftstoffbehälter                 | 24 – Ventilkammerdeckel (Einlaß)           |
| 9 – Wasserbehälter für Scheibenwascher | 25 – Kraftstoffschlauch                    |
| 10 – Zug für Starterklappe             | 26 – Kraftstoffpumpe                       |
| 11 – Zug für Entfrosterklappe          | 27 – Nockenwellengehäuse                   |
| 12 – Zug für Heizungsklappe            | 28 – Zündverteiler                         |
| 13 – Tachometerspirale                 | 29 – Ventilkammerdeckel (Auslaß)           |
| 14 – Zug für Haubenklappe              | 30 – Haubenschloß                          |
| 15 – Luftfilter                        | 31 – Luftaufnahme für Heizung              |
| 16 – Vergaser                          | 32 – Horn                                  |

## TECHNISCHE DATEN

### Triebwerk

#### Motor

Hersteller und Typ:	Lloyd 600 ccm
Höchstes Drehmoment:	4 mkg/3000-3200 U/min
Dauerleistung:	25 PS bei 5000 U/min
Kurzleistung:	25 PS bei 5000 U/min
Literleistung:	42 PS/L.
Mittlerer Arbeitsdruck:	7,54 kg/qcm bei 5000 U/min
Mittlere Kolbengeschwindigkeit:	10,66 m/sk bei 5000 U/min
Verdichtungsverhältnis:	7,2
Aufhängung:	3-Punkt gummigelagert
Schmiersystem:	Druckumlaufschmierung
Kühlung:	Luft (Gebläse n = 1,65 x n Kurbelwelle)
Niedrigster Kraftstoffverbrauch:	235 gr/PSh bei 3000 U/min
Zylinderanzahl:	2
Zylinderbohrung:	77 mm
Kolbenhub:	64 mm
Gesamthubraum:	596 ccm
Anzahl der Ventile (je Zylinder):	Einlaß: 1/Auslaß: 1
Anordnung der Ventile:	hängend
Einlaßventil öffnet bei	32° vor O. T. } bei 0,15 mm
schließt bei	83° nach U. T. } Ventilspiel
Auslaßventil öffnet bei	72° vor U. T. } bei 0,20 mm
schließt bei	33° nach O. T. } Ventilspiel
Ventilsteuerung erfolgt über:	doppelarmige Schleppebel
Nockenwelle:	über Zylinderkopf / 2 Kugellager
Nockenwellen-Antrieb:	Kettenräder und Einfach-Rollenkette

#### Motorzubehör

Kraftstoffförderung:	Membranpumpe
Kraftstofftank-Füllmenge:	25 Liter
Kraftstofffilter:	im Kraftstoffhahn
Ölpumpe:	Zahnradpumpe
Ölwannen-Füllmenge:	2 Liter (bis Motor-Nr. 612534 = 1,8 Liter)
Ölfilter:	Sieb vor Pumpe
Lufreiniger:	Trockenluftfilter mit Einsatz
Vergaser:	Solex 32 PCI
Vergaser-Prinzip:	Fallstrom
Vergaser-Einstellung:	
Hauptdüse:	125
Leerlaufdüse:	50
Leerlauf-Luft-Düse:	1,1
Lufttrichter:	24
Luftkorrekturdüse:	250
Elektrische Anlage:	6 V
Zündung:	Batteriezündung
Unterbrecher:	einfach/Kontaktabstand 0,4 mm
Zündverteiler:	Bosch VJ 2 BL 7 mk
Zündversteller:	Fliehkraftregler
Zündeinstellung:	0° vor OT
Zündkerze:	Bosch W 225 T 1 / Beru 225/14 U2 / Champion L 85 / Lodge HN

## TECHNISCHE DATEN

Elektrodenabstand:	0,7 bis 0,8 mm
Zündfolge:	1-2
Anlasser:	Bosch CDD 0,4/6 R 5
Anlasser-Betätigung:	elektromagnetisch
Lichtmaschine:	LJ/GEH 160/6/2500 L 8
Lichtmaschinen-Antrieb:	Schmalkeilriemen 9,5 x 700
Ladebeginn:	bei 1000 U/min der KW.
Batterie:	6 V/66 Ah

#### Kraftübertragung

Kupplung:	Fichtel & Sachs / K 5 E.
Kupplungsart:	trockene Einscheibenkupplung
Anzahl der Gänge:	4 V., 1 R.
Übersetzungen:	4,58 / 2,39 / 1,54 / 1,03 / R 4,58
Getriebe-Ölfüllmenge:	1,0 Liter
Übersetzung Getriebedrehzahl/Raddrehzahl:	1 : 4,87

#### Fahrwerk

##### Räder und Bereifung, Lenkung

Räderart:	Schlitzscheibenrad
Anzahl der Räder:	4 (+ 1 Reserverad)
Reifengröße vorn und hinten:	4,25-15 schlauchlos
Reifenluftdruck vorn:	1,5 - 1,7 atü
hinten:	1,4 - 2,2 atü
Felgenreart/Größe:	Tiefbettfelge / 2,5 C x 15
Radaufhängung vorn:	achslos an Querfedern
hinten:	gezogene Längslenker
Federung vorn:	2 Querfedern
hinten:	2 Schraubenfedern mit Stabilisator
Stoßdämpfer:	4 Teleskopstoßdämpfer
Radsturz:	2°
Spreizung:	7°
Vorspur:	0 ± 1 mm (unbelastet)
Nachlauf:	0°
Art der Lenkung:	Zahnstangen-Einzelradlenkung
Lenkübersetzung:	17,65
Größter Radeinschlag:	innen 28°, außen 24,5°
Spurstange:	geteilt
Kleinster Spurbereich-φ:	10,5 mm

##### Bremsen

Bremsanlage:	Lloyd-Teves/hydraulisch
Wirkungsweise der Fußbremse:	auf 4 Räder/Innenbacken
Wirksame Gesamtbremsfläche:	456 cm <sup>2</sup>
Bremskraftübertragung:	hydraulisch
Bremstrommel-φ:	200 mm
Wirkungsweise der Handbremse:	mechanisch/Vorderräder/Innenbacken

## TECHNISCHE DATEN

### Allgemeine Daten des Fahrgestells

Radstand:	2000 mm
Spurweite vorn:	1050 mm
hinten:	1100 mm
Bodenfreiheit:	125 mm
Rahmenausführung:	Zentralrohrrahmen
Schmiersystem:	Einzel schmierung

### Allgemeines

#### Achslasten und Gewichte

Zulässige Achslast vorn/hinten:	450/500 kg
Leergewicht:	565 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	910 kg

#### Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit:	110 km/h		
Dauergeschwindigkeit:	110 km/h		
Steigfähigkeit:	1 Person	zul. Gesamtgewicht	Geschwindigkeit
1. Gang	47 %	32 %	15,5 km/h
2. Gang	22,5 %	16 %	30 km/h
3. Gang	13,5 %	9 %	46 km/h
4. Gang	8 %	5 %	68 km/h
Kraftstoffnormverbrauch:	6,2 Liter/100 km und 82,5 km Geschwindigkeit		
Spezifische Motordrehzahl:	2730		

#### Maße

Länge über alles:	3335 mm
Breite über alles:	1410 mm
Höhe über alles:	1400 mm
Kleinster Wendekreis- $\phi$ :	11 m

#### Zubehör

Scheinwerfer:	45/40 W/im Seitenteil eingebaut
Abblenden:	Fußabblendschalter
Standlicht:	im Scheinwerfer eingebaut
Fahrtrichtungs-Anzeiger:	Blinkanlage vorn und hinten
Ladestrom-Anzeiger:	Kontroll-Leuchte
Geschwindigkeitsmesser:	0 - 120 km/h Meßbereich

Änderungen vorbehalten!

## Bevor es losgeht . . . . .

### Hinweise für die Fahrt

Ihr LLOYD Alexander TS 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 blanken Hakenknopf links unter dem Armaturenbrett, der die erste Verriegelung freigibt (Bild 6). Nun kann der Tankwart durch Wegdrücken des zweiten Sicherungshebels die Haube öffnen (Bild 7) und diese durch Einrasten der Haubenstütze feststellen. Lassen Sie es nicht zu, daß man die Motorhaube nach dem Tanken einfach ins Schloß fallen läßt. Vorsichtiges Absenken derselben bekommt der Mechanik besser, wobei das Einrasten und Verriegeln durch kräftigen Druck auf die Ziernase erfolgen soll.

Der Kraftstofftank hat einen Umschalhahn für 3 Liter Reserve, die für etwa 40 km Fahrstrecke genügen. Dieser Umschalhahn 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 mit der Hand zu erreichen (Bild 8). Beim Alexander TS wird die Inanspruchnahme der Kraftstoffreserve durch ein rotes Warnlämpchen (Bild 4, Ziffer 10) angezeigt. Fängt der Motor aus Kraftstoffmangel während

der Fahrt an zu stottern und Sie schalten den Umschalhahn auf „Reserve“, so leuchtet dieses Lämpchen auf und mahnt Sie zum Tanken. Auch nach dem Tanken erinnert Sie diese praktische Einrichtung daran, daß der Umschalhahn wieder in die Normalstellung „A“ zurückgedreht werden muß, damit Sie nicht eines Tages fern jeder Tankstelle mit leerem Tank liegenbleiben.

Trotz der relativ hohen Verdichtung arbeitet der 25 PS-Motor Ihres Alexander TS einwandfrei mit Normal-Kraftstoff (Benzin). Selbstverständlich können Sie auch Benzin-Benzol-Gemisch (Super) tanken. Es bleibt Ihnen also selbst überlassen, für welche Kraftstoffart Sie sich entscheiden. Wichtig ist nur, daß es sich um einen Kraftstoff guter Qualität handelt, eine Forderung, die von einem Marken-Kraftstoff erfüllt wird.

Das Schmieröl wird durch die Öleinfüllöffnung im Nockenwellengehäuse in den Motor eingefüllt (Bild 9). Die Ölstandkontrolle erfolgt bei abgestelltem Motor durch den Ölmeßstab (Bild 10). 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 11)\*). 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 Gummidichtung das Motorgehäuse immer luftdicht verschließt (Bild 12). 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. Diese Empfehlung gilt nicht nur für den vorgeschriebenen Ölwechsel, sondern sollte nach Möglichkeit auch dann befolgt werden, wenn Sie Öl nachfüllen müssen. Sollte einmal „Ihre“ Ölmarke nicht erhältlich sein, kann jedoch auch ein gleichwertiges HD-Öl einer anderen anerkannten Mineralölfirma unbedenklich nachgefüllt werden.

\*) Im Hinblick darauf, daß der 1. Ölwechsel Ihres neuen LLOYD 600 unbedingt nach 500 km Fahrstrecke zu erfolgen hat, ist der Motor werksseitig nicht bis zum Höchststand mit Motorenöl aufgefüllt. Die Werksfüllung ist selbstverständlich unter allen Umständen für die ersten 500 km ausreichend.

Wenn sich daher gelegentlich einer Ölstandskontrolle in der Zeit bis zum 1. Ölwechsel der Ölspiegel nahe an der unteren Strichmarke des Peilstabes abzeichnet, braucht die Motorenölmeng nicht bis zur max.-Marke aufgefüllt zu werden.



Bild 6

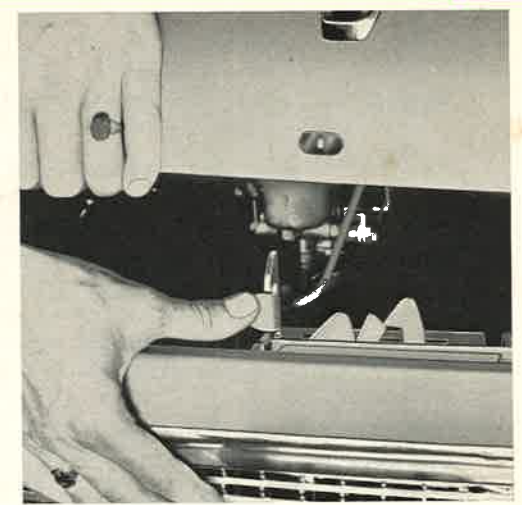


Bild 7



Bild 8

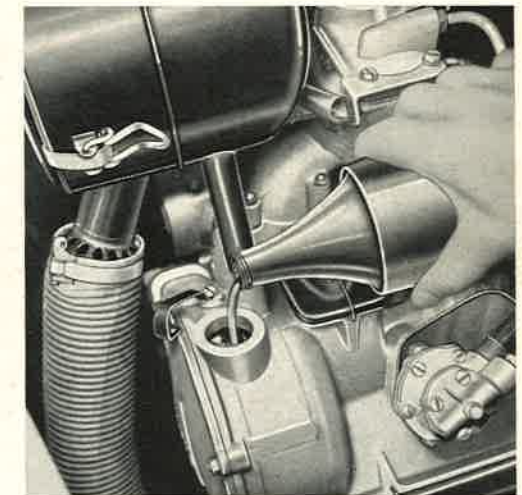


Bild 9

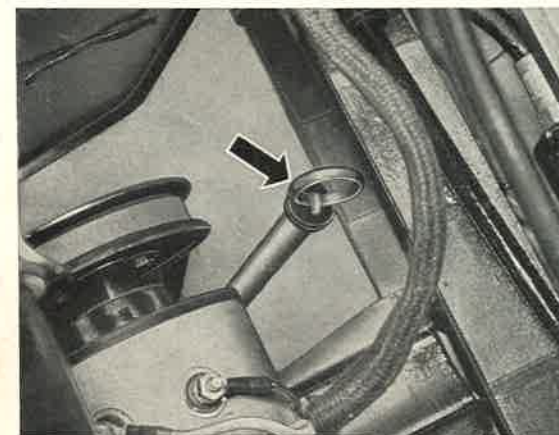


Bild 10





## Reifen

Die ausgezeichnete Straßenlage und die Federung Ihres Wagens hängen in hohem Maße von der Bereifung ab. Obwohl die moderne schlauchlose Bereifung, mit der Ihr Alexander TS ausgestattet ist, den Luftdruck lange Zeit beibehält, ist es im Interesse der Fahrsicherheit wohl nicht zuviel verlangt, wenn wir Ihnen empfehlen, sich vor Antritt jeder größeren Fahrt, mindestens aber einmal in der Woche, mittels eines zuverlässigen Luftdruckprüfers vom richtigen Luftdruck der Reifen zu überzeugen (Bild 13). 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.

In der unten stehenden Tabelle ist der den jeweiligen Belastungen entsprechende Luftdruck angegeben. Diese Werte sollen unter keinen Umständen unterschritten werden. Ferner ist es wichtig, für Sie zu wissen, daß diese Luftdruckangaben nur für den kalten Reifen gelten. Der Luftdruck soll also immer vor Antritt der Reise gemessen werden.

Durch die Walkarbeit des Reifens während des Fahrens erwärmt sich nämlich der Reifen und der Luftdruck im Inneren der Decke steigt an. Prüft man während einer Fahrtpause oder unmittelbar nach Fahrtende den Luftdruck der Reifen und stellt fest, daß der Druck zu hoch ist, so darf dieser nicht vermindert werden. Die Folge wäre, daß der wieder erkaltete Reifen mit zu geringem Druck weitergefahren würde: der Reifen würde sich übermäßig erhitzen und nicht zuletzt vorzeitig verschleifen.

Bei einer Luftdruckkontrolle nach einer Stunde Fahrtdauer mit hoher Geschwindigkeit (Autobahn) werden die festgestellten Werte erfahrungsgemäß um ca. 0,3 atü höher liegen als der Reifendruck, der beim kalten Reifen einzuhalten war. Liegt der Luftdruck dabei unter „Normaldruck + 0,3 atü“, so ist der Reifeninnendruck entsprechend aufzufüllen.

Belastung	Stadtfahrt oder mäßige Überlandfahrt		Scharfe Überlandfahrt Autobahn	
	vorn	hinten	vorn	hinten
1 bis 2 Personen	1,5 atü	1,4 atü	1,7 atü	1,7 atü
3 bis 4 Personen	1,7 atü	2,0 atü	1,7 atü	2,0 atü

Bei voller Auslastung des Wagens (4 Personen und Gepäck) muß der Luftdruck an den Hinterrädern bei kalten Reifen auf 2,2 atü erhöht werden.

Der Reifenverschleiß hängt aber nicht nur vom richtigen Luftdruck sondern ganz besonders auch von der Fahrweise ab. Schnelles Kurvenfahren, starkes Beschleunigen und scharfes Bremsen erhöhen die Abnutzung der Reifen in hohem Maße. Schützen Sie die Reifen Ihres Wagens auch vor der Berührung mit Kraftstoff und Öl und vermeiden Sie es, daß diese längere Zeit starker Sonnenbestrahlung ausgesetzt sind. 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 14 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 dem Höchstdruck (2,2 atü) aufpumpen. Es ist später einfacher, überschüssige Luft abzulassen, als solche in den Reifen hineinzubringen.

Um Ihrem schnellen Alexander TS bei jeder Geschwindigkeit bestes Fahrverhalten und eine optimale Straßenlage zu geben, wird der Wagen „von Haus aus“ mit dynamisch ausgewuchteten Reifen bzw. Rädern geliefert. Der Auswuchtung dienen die zwischen Felge und Reifen angeklebten Ausgleichgewichte.

Ein Rad muß erneut ausgewuchtet werden, wenn

1. der betreffende Reifen durch Reifen- oder Ventilschaden luftleer geworden ist,
2. ein neuer Reifen aufgezogen wurde.

Auch durch den Reifenverschleiß kann sich im Laufe der Zeit wieder eine Unwucht an den Rädern bilden. Deshalb empfehlen wir, alle Laufräder mindestens alle 12 000 km nachwuchten zu lassen. Als Ausgleichgewichte sind nur solche mit kurzer Lasche (für schlauchlose Reifen) geeignet. Das Aufschieben der Gewichte hat mit Vorsicht zu erfolgen, damit die Reifenwulst nicht beschädigt wird.

Bild 13

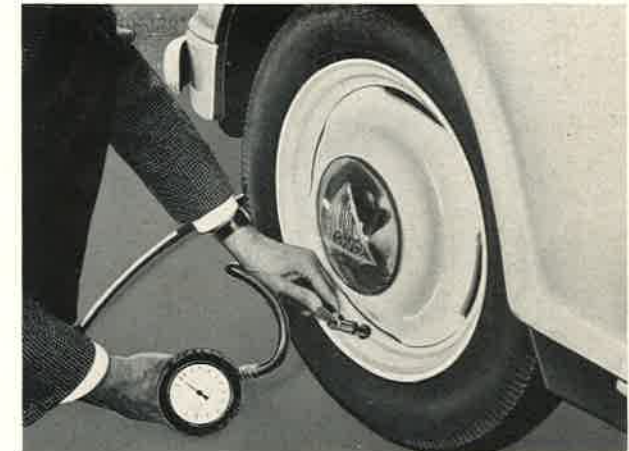
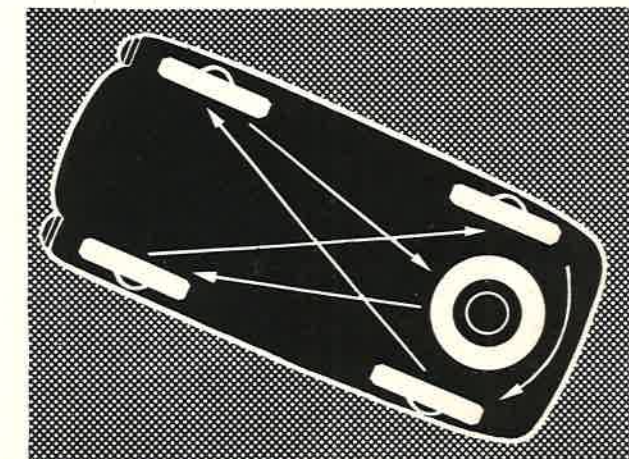


Bild 14



## Über das Einfahren

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

Durch unsere modernen Fertigungsmethoden und die hohe Bearbeitungsgüte aller Motorenteile hat das „Einfahren“ im früher üblichen Sinne erheblich an Bedeutung verloren. Nicht zuletzt haben daran auch die neuzeitlichen Motorenöle 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 80 km/h. Quälen Sie Ihren Alexander TS nicht mit durchgetretenem Gaspedal eine Steigung hinauf, sondern schalten Sie rechtzeitig zurück – das vollsynchronisierte Getriebe Ihres Wagens läßt jeden Schaltvorgang zur Freude werden.

Bitte, fallen Sie aber nun nicht ins Extrem, indem Sie glauben, durch besonders langsames Fahren dem Motor Gutes zu tun. Davon möchten wir ausdrücklich abraten. Der Hochleistungsmotor 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!

An dieser Stelle möchten wir etwas vorgreifen und eine grundsätzliche Regel für Ihre zukünftige Fahrpraxis einflechten, für deren Beherzigung der Motor Ihres Alexander TS besonders dankbar sein wird.

Obwohl die hervorragende Elastizität des 25-PS-Motors ein verhaltenes Fahren ohne weiteres gestattet, empfehlen wir im Hinblick auf die für sportliches, drehzahlfreudiges Fahren ausgelegte Leistungscharakteristik des Motors, die mit dem Viergang-Synchrongetriebe gegebenen Möglichkeiten auszuwerten und sich nicht zu einer ausgesprochen „schaltfaulen“ Fahrweise verleiten zu lassen. Hohe Drehzahlen schaden dem Motor nicht. Längeres zu langsames Fahren in den beiden oberen Gängen bedeutet – vor allem bei voll besetzten Wagen und „am Berg“ – Überlastung und Überhitzung des Motors und dürften ihm auf die Dauer nicht gut bekommen.

Auf der nächsten Seite sind die Höchstgeschwindigkeiten Ihres Alexander TS in den vier Gangstufen angegeben. Diese Werte 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.

\*) Die rechtzeitige Abdeckung der Wagenfront bei Beginn der kälteren Jahreszeit – genauer bei Dauer-Außenluft-Temperaturen unter + 10° C – begünstigt das schnelle Erreichen der richtigen Betriebstemperatur und ist damit für das gesamte Fahrverhalten des Motors von Vorteil. Die Original-Abdeckungen hält Ihre LLOYD-Werkstatt für Sie vorrätig.

Jagen Sie bitte den kalten Motor nie auf hohe Drehzahlen – weder im Leerlauf noch beim Fahren in den einzelnen Gängen. Der Schmierölkreislauf des Motors braucht nämlich eine kurze Zeit, bis alle gleitenden Teile mit einem schützenden Ölfilm versehen sind. Vor trockener Reibung sollten Sie den Motor auf alle Fälle behüten.

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

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 Wagen die obengenannte Fahrstrecke mit begrenzter Höchstgeschwindigkeit hinter sich gebracht, können Sie während der folgenden 1000 km langsam steigend ihm seine volle Höchstgeschwindigkeit von 110 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 Alexander TS gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten in den Gängen:

1. Gang	25 km/h
2. Gang	45 km/h
3. Gang	75 km/h
4. Gang	110 km/h

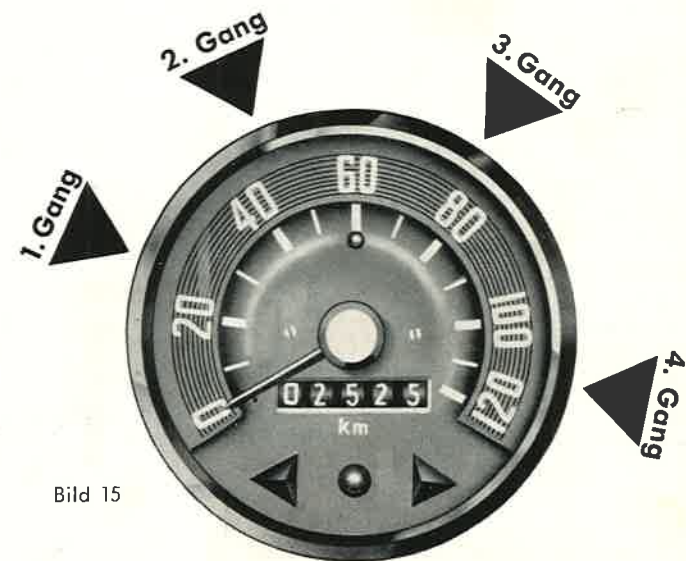


Bild 15

## Schalten - leichtgemacht

Mit diesen grundsätzlichen Einfahr-Anleitungen wohlverstanden, 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 16). 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 17). Achten Sie bitte darauf, daß die Lehnenverstellung an beiden Seiten im gleichen Ausmaß erfolgt, damit beide Auflagepunkte möglichst gleichmäßig belastet sind.

Bevor Sie den Motor anlassen, überzeugen Sie sich bitte zunächst davon, daß der Schalthebel in „Leerlaufstellung“ steht (Bild 18). Bei diesem Stichwort ist es angebracht, daß wir uns gemeinsam ansehen, wie die Gänge liegen. Wenn Sie das wissen, ist das Schalten des vollsynchronisierten Viergang-Getriebes Ihres Alexander TS 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 Wagens 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 Synchronisierereinrichtung versehen sind. Bei dem Getriebe Ihres Alexander TS 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.

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 Synchronisierereinrichtung automatisch auf gleiche Umdrehungszahl gebracht werden. Diese Synchronisierereinrichtung 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 ineinander gleiten. Damit ist das entsprechende Zahnrad mit der Welle „kraftschlüssig“ verbunden. Der Gang ist eingeschaltet (Bild 20).

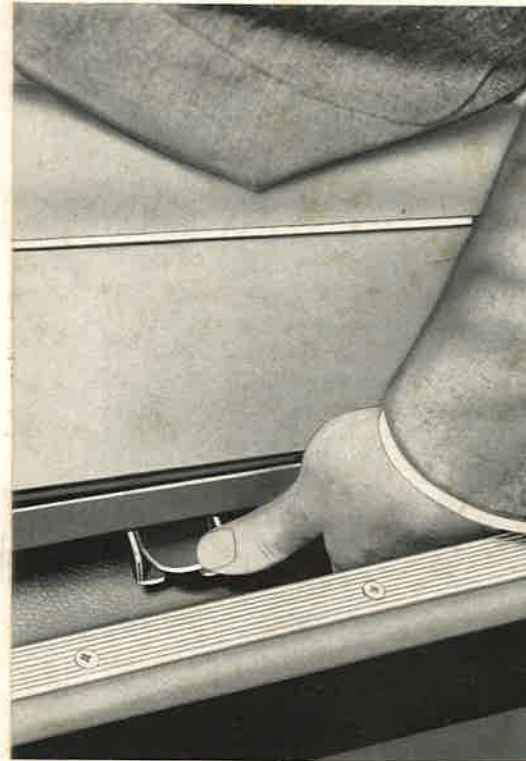


Bild 16



Bild 17



Bild 18

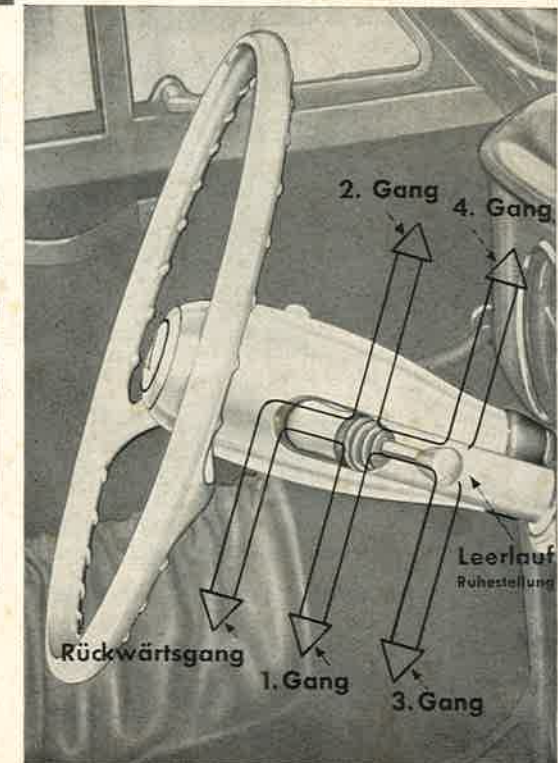


Bild 19

Doch nun wollen wir uns das Schaltschema auf Bild 19 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 „Gangebene“ 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 her greifen, 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 Rückwärtsgangsperr. 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.

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 Rückwärtsgangsperr 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 Synchronisiereneinrichtungen 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.

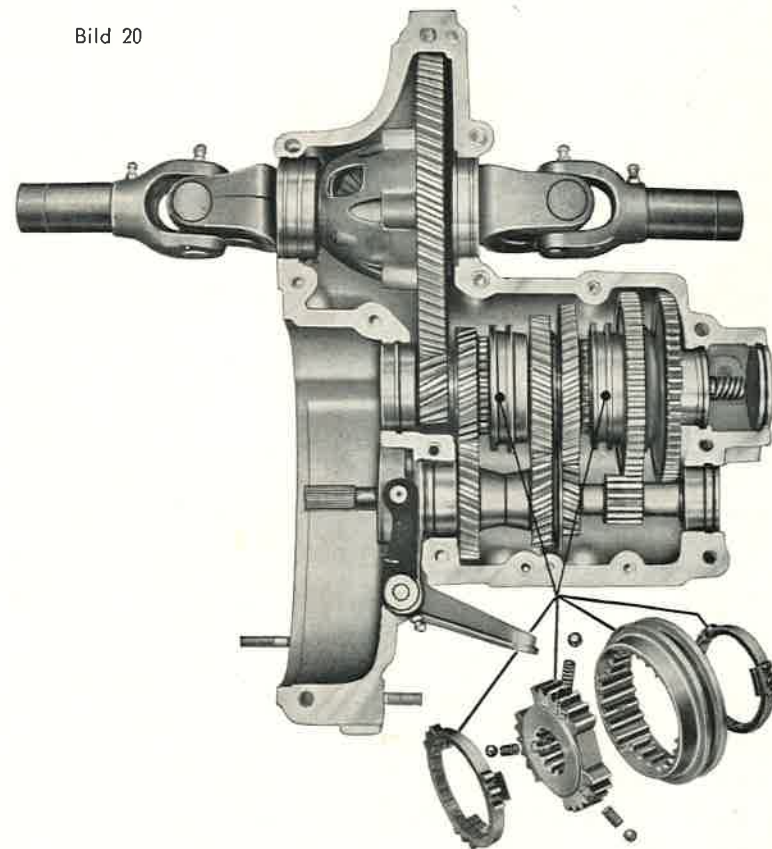
Gerade beim Zurückschalten zeigt das Getriebe Ihres Alexander TS seine bestechenden Eigenschaften. Schalten Sie aber bitte nicht aus jeder Geschwindigkeit in jeden beliebigen Gang zurück – wie es ohne große Schwierigkeiten möglich wäre. Das Getriebe und unter Umständen auch Kupplung und Motor Ihres Wagens 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 75 km/h
- vom 3. in den 2. Gang nicht oberhalb 45 km/h
- vom 2. in den 1. Gang nicht oberhalb 15 km/h

zurückgeschaltet werden soll!

Sie wollen alles beherzigen? – Danke sehr!

Bild 20



### **Motor anlassen - kein Problem**

Das Anlassen des Motors – wie könnte es anders sein – bereitet keine Schwierigkeiten. Sie werden ihn in kaltem oder warmem Zustand, im Sommer wie im Winter, schon nach wenigen Anlasserumdrehungen „zum Leben erwecken“, wenn Sie wie folgt vorgehen und dabei unsere Hinweise beachten.

Sie haben sich überzeugt: der Schalthebel steht in Leerlaufstellung. Durch Einstecken des Schlüssels und kurze Rechtsdrehung schalten Sie die Zündung ein. Die rote Ladekontrolllampe im Tachometer leuchtet auf. (Brennt gleichzeitig auch das rote Warnlämpchen der Kraftstoffreserveanzeige, so wissen Sie jetzt bereits, was das bedeutet). Nun starten Sie den Motor, indem Sie den Schlüssel zuerst gegen die deutliche Federspannung weiter hineindrücken und ihn bis zum Anschlag nach rechts drehen (Bild 21). Dadurch wird der elektrische Anlasser betätigt. Nach dem Anspringen des Motors den Schlüssel bitte sofort loslassen! Er geht von selbst in die Zündstellung zurück. Zündschloßstellungen siehe Bild 22.

Kuppeln Sie nicht aus, sonst erschweren Sie dem elektrischen Anlasser die Arbeit.

**Wie bei allen Fahrzeugen mit Synchron-Getrieben sollte man grundsätzlich im Winter beim Start des Motors die Handbremse anziehen, um ein unbeabsichtigtes Anrollen des Wagens zu verhindern. Im Interesse einer steten Startbereitschaft des Motors in der kalten Jahreszeit möchten wir an dieser Stelle daran erinnern, stets rechtzeitig die im Schmierplan empfohlenen dünnflüssigeren Motor- und Getriebeöle auffüllen zu lassen.**

Der 25-PS-Motor Ihres Alexander TS ist mit einem „Pumpenvergaser“ ausgerüstet. Wie der Name erkennen läßt, ist der Vergaser mit einer Benzinpumpe, einer sogenannten Beschleunigungspumpe versehen, die nicht unwesentlich dazu beiträgt, daß Ihr TS ein so spritziges Temperament hat. Eine Betriebsanleitung ist kein Lehrbuch. Wir wollen Ihnen hier nicht die ausgeklügelte Technik dieses modernen Vergasers erklären und Sie womöglich langweilen.

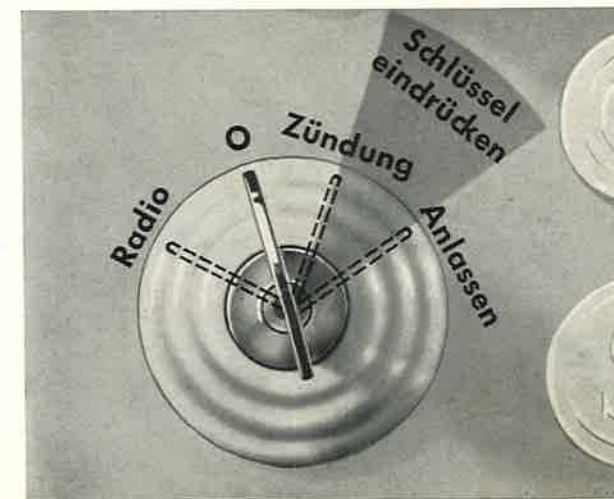
Damit Sie besser verstehen, warum Sie beim Starten des kalten und des warmen Motors bestimmte Bedienungsunterschiede zu beachten haben, sollten Sie aber wissen, daß die Beschleunigungspumpe mechanisch über ein Hebelgestänge mit der Drosselklappe in Verbindung steht, die Pumpe daher bei jeder Bewegung der Drosselklappe, d. h. des Gaspedals, Kraftstoff in Gestalt eines feinen Strahls in die Mischkammer des Vergasers einspritzt. Wenn Sie ein „alter Hase“ sind, werden Sie längst wissen, worum es im Abschnitt „Motor anlassen“ hier geht, denn nachstehende Hinweise gelten keineswegs speziell für den Alexander TS. Vielmehr handelt es sich um Bedienungsanweisungen, die für alle Fahrzeuge, deren Motoren mit einem Vergaser dieses Prinzips arbeiten, Gültigkeit haben.

Wenn Sie sich aber nicht auskennen, dann bitten wir Sie, aufmerksam weiter zu lesen.

Bild 21



Bild 22



**Das Starten des kalten Motors** erfolgt bei gezogener Starterklappe **ohne** Betätigung des Gaspedals. Der mit „S“ bezeichnete Knopf wird also herausgezogen (Bild 23). Ein völliges Schließen der Klappe wird nur bei wirklich ausgekühltem Motor und gleichzeitig niedriger Außenlufttemperatur notwendig sein. Bei warmem Wetter wird auch der kalte Motor bereits bei nur teilweise gezogener Starterklappenknopf anlaufen. Im Extremfall springt der Motor eines Fahrzeugs, das bei hochsommerlichen Temperaturen längere Zeit im Freien abgestellt wurde, meist sogar ohne Betätigung der Starterklappe an, obwohl der Motorzustand auch hier als kalt bezeichnet wird. Welche Klappenstellung – zwischen „zu“ und „auf“ – den herrschenden Temperaturbedingungen entsprechend gewählt werden muß, ergibt sich aus der Erfahrung. Als geschickter Fahrer werden Sie es schnell heraushaben, welche Starterklappenstellung für ein sofortiges Anspringen die jeweils richtige ist.

**Bei starkem Frost** ist der Kraftstoff schwerer vergasbar. Es dauert länger, bis sich in den Zylindern ein zündfähiges Kraftstoff-Luftgemisch bildet. Sie erleichtern das Anspringen, wenn Sie vor Ziehen des Starterklappenknopfes einige wenige Male das Gaspedal nieder-treten und dem Motor mit Hilfe der Beschleunigungspumpe eine „Spritze“ geben. Wie oft Sie diese Pumpe betätigen, hängt von den Kältegraden ab. Ein bis zweimal kurz auf den Gashebel zu tippen, dürfte im allgemeinen genügen. Ein Zuviel ist jedenfalls auch hier vom Übel! Die Zündkerzen könnten naß werden und dann kann der Zündfunke nicht springen. Eines aber ist wichtig und das gilt bei jedem Start des kalten Motors bei gezogener Starterklappe: Während der Anlasser betätigt wird, kein Gas geben!

Nach dem Anspringen drücken Sie den Starterknopf langsam soweit hinein, bis der Motor mit erhöhter Leerlaufdrehzahl ohne zu stottern weiterläuft. Nun sollten Sie sofort anfahren, damit die Maschine recht schnell ihre Betriebstemperatur erreicht. Im Abschnitt über das Einfahren sind wir bereits näher darauf eingegangen. Mit zunehmender Erwärmung wird der Motor nun im Leerlauf von selbst schneller. Sobald Sie das bemerken, schieben Sie den „S“-Knopf allmählich nach vorn, bis die Maschine bei ganz geöffneter Starterklappe mit ihrer normalen Leerlaufdrehzahl rund weiterläuft.

**Das Starten des warmen Motors** ist stets bei ganz geöffneter Drosselklappe – Gaspedal voll durchgetreten – vorzunehmen. Die Starterklappe bleibt dabei offen stehen, d. h. **der Starterklappenknopf „S“ wird nicht gezogen**. Während der Anlasser betätigt wird, **tritt man das Gaspedal einmal langsam bis zum Anschlag durch, ohne dabei mit dem Pedal auf und ab zu spielen**.

Dies ist besonders wichtig, da jedes Spielen mit dem Gaspedal das Anspringen des warmen Motors wegen „Überfettung“ erschwert bzw. unmöglich macht. Der Motor kann dann „absaufen“, wie man zu sagen pflegt.

Ist Ihnen dieses kleine Mißgeschick doch einmal passiert, so wird der Anlasser ohne Ziehen des Starterklappenknopfes bei voll durchgetretenem Gaspedal – evtl. mit kurzen Unterbrechungen zur Schonung der Batterie – so lange betätigt, bis der Motor anspringt.

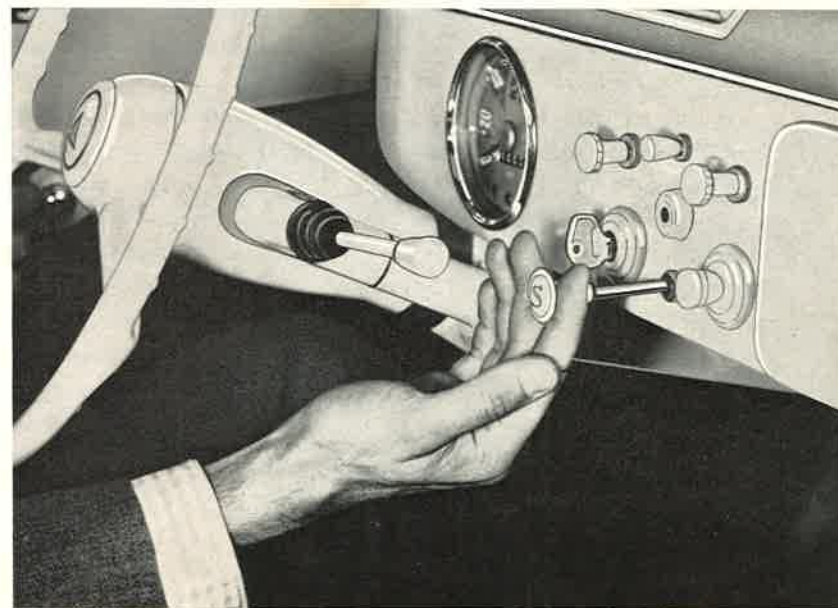
Beim Anlassen und Laufenlassen des Motors in der Garage ist Vorsicht geboten! Die Auspuffgase enthalten das geruchlose und unsichtbare, äußerst giftige Kohlenoxydgas. Lassen Sie die Garagentür stets dabei offen, damit für raschen Abzug der Auspuffgase gesorgt ist.

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!

Bild 23



## Mit Überlegung fahren

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

Ihr Wagen ist mit gut wirksamen Blinkleuchten für die Anzeige der Richtungsänderung ausgerüstet. Der flexible Schalthebel für die Blinkleuchten ist zugleich der Tipphelbel für die Lichthupe und liegt dem Schalthebel gegenüber unter dem Lenkrad. Ohne dieses loslassen zu müssen, können Sie ihn mit einem Finger der linken Hand betätigen (Bild 24). Die Kontroll-Leuchten für die Blinkerbetätigung liegen genau in Ihrem Blickfeld und zwar rechts und links unten im Tachometer (Bild 25). Sollten Sie einmal das eingeschaltete Blinksignal übersehen haben, so warnt Sie das Tickgeräusch des Blinkgebers, der unterhalb des Armaturenbrettes montiert ist. Bitte achten Sie darauf, daß Sie eine Fahrtrichtungsänderung auch nach Anzeige durch die Blinker nur vornehmen, wenn Sie sich in den Rückspiegeln davon überzeugt haben, daß Sie mit Ihrer Richtungsänderung keinen anderen Verkehrsteilnehmer gefährden. Die freie Rundumsicht des Alexander TS gestattet einen ungehinderten Überblick nach allen Seiten und auch nach hinten, so daß Sie ein nachfolgendes schneller fahrendes Fahrzeug nicht übersehen werden. Verkehrssicherheit geht über alles. Durch Anheben des gleichen Hebels in Richtung auf das Lenkrad, können Sie die Lichthupe bedienen (Bild 24). Ein ständig unter Strom stehendes Relais (im Motorraum an der Spritzwand, neben der Batterie (Bild 5, Ziffer 2), betätigt das aufgeblendete Fernlicht Ihres Wagens so lange, wie Sie den Hebel nach oben ziehen. Die Lichthupe arbeitet also auch dann, wenn weder Zündung noch Fernlicht eingeschaltet sind. Dieses „optische Hupsignal“ wird sich als sehr wirksam erweisen, wenn Sie einem vorausfahrenden „Verkehrsteilnehmer mit Rückspiegel“ Ihre Überholabsicht zu erkennen geben müssen. Um Warnzeichen abgeben zu können, haben Sie an Ihrem Wagen ferner die elektrische Hupe (Hupenknopf auf der Lenkradnabe, Bild 4, Ziffer 5). Die Lichthupe darf innerhalb geschlossener Ortschaften nur bei Dunkelheit benutzt werden, jedoch nur dann, wenn andere Verkehrsteilnehmer dadurch nicht geblendet werden. Der Lichtschalter sitzt auf dem Armaturenbrett rechts vom Starterklappenknopf „S“ und wird durch Herausziehen betätigt (Bild 26). Die erste Rasterstellung bedeutet Stand- bzw. Begrenzungslicht, ganz herausgezogen Fernlicht, das mit dem Fußschalter links unten ab- und wieder aufgeblendet werden kann. (Siehe auch Bild 4, Ziffer 23.) Das Fernlicht wird angezeigt durch die blaue Kontrolllampe oben im Tachometer. Blenden Sie bitte rechtzeitig ab, um entgegenkommende Fahrzeuge und damit sich selbst nicht zu gefährden.

Bild 24

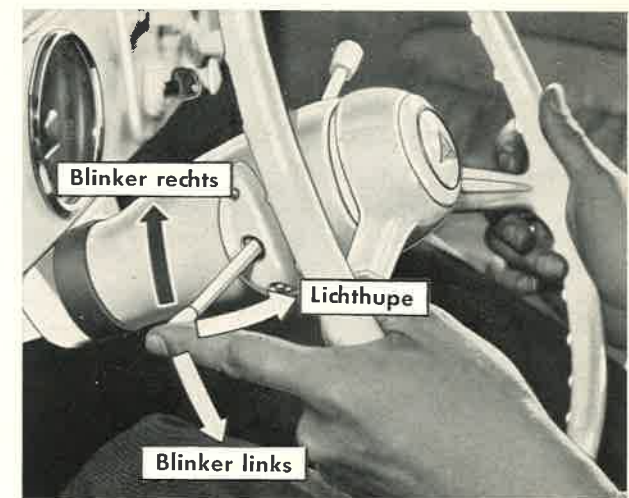


Bild 25

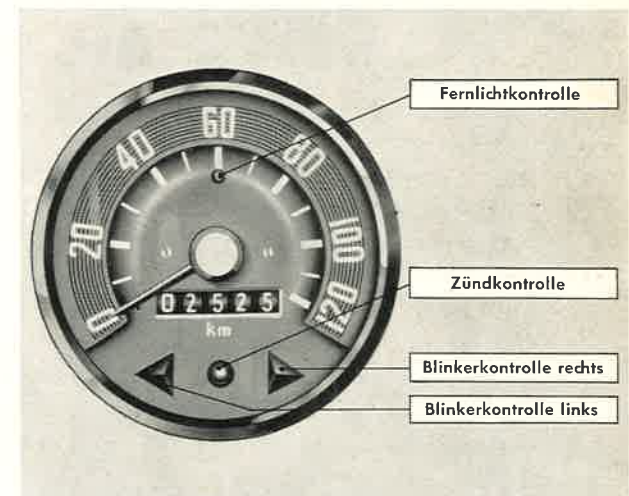


Bild 26



Oberhalb der Zünd- und Lichtschalter befinden sich die Bedienungsknöpfe für Heizung und Windschutzscheibenentfroster. Linker Knopf = Heizung, rechter Knopf = Entfroster. Die Betätigung der Heizung und Entfroster erfolgt durch Herausziehen des betreffenden Knopfes (Bilder 27 und 28). Durch 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 „Ein“ stufenlos regulieren.

Lassen Sie uns noch ein paar Worte zur Heizung sagen. Beim LLOYD ist eine Frischluft-Heizung eingebaut. Diese Anlage gibt die Gewähr, daß weder Motordünste noch Auspuffgase des eigenen Wagens in das Wageninnere eindringen können. Die Heizungsluft bleibt also immer geruchlos. Da keine beweglichen Teile in der Heizung vorhanden sind, hat die LLOYD-Heizung ferner den Vorzug, völlig wartungsfrei zu arbeiten.

Durch den Staudruck, der sich während der Fahrt an der Frontseite des Fahrzeugs bildet, wird Frischluft in die Luftaufnahme (Bild 5, Ziffer 31) gedrückt. Die Frischluft durchströmt den Wärmetauscher (ein Mantelrohr, das doppelwandig das Auspuffrohr umkleidet) und wird bei eingeschalteter Heizung durch den großen Heizungsschlauch in das Wageninnere geleitet. Die Leistung der Auspuffheizung wird daher von zwei variablen Größen bestimmt:

1. der Temperatur des Wärmetauschers, und
2. der Fahrgeschwindigkeit.

Die Temperatur des Wärmetauschers ist von der Drehzahl und der Belastung des Motors abhängig. Mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit steigt der Staudruck und damit der Durchsatz an erwärmter Frischluft. Die Wirkung der Anlage wird also vom jeweiligen Fahrzustand beeinflusst, wobei sich bei zügiger schneller Überlandfahrt die bestmögliche Erwärmung des Wageninnern erreichen läßt.

Zum Schluß noch ein kleiner Tip: Man kann die Menge der einströmenden Warmluft vergrößern, wenn man während der Fahrt ein Fenster geringfügig offen hält. Dadurch wird vermieden, daß sich im Wageninnern ein Überdruck einstellt, der das Eintreten von Warmluft aus der Heizung unter Umständen unmöglich macht.

Die Scheibenwischer werden durch Herausziehen des kleinen Knopfes eingeschaltet, der sich in der Mitte zwischen den beiden Knöpfen für Heizung und Entfroster befindet (Bild 29). Als Annehmlichkeit werden Sie es empfinden, daß die Scheibenwischer nach dem Ausschalten automatisch wieder in ihre Ausgangsstellung zurückschwenken.

Bild 27

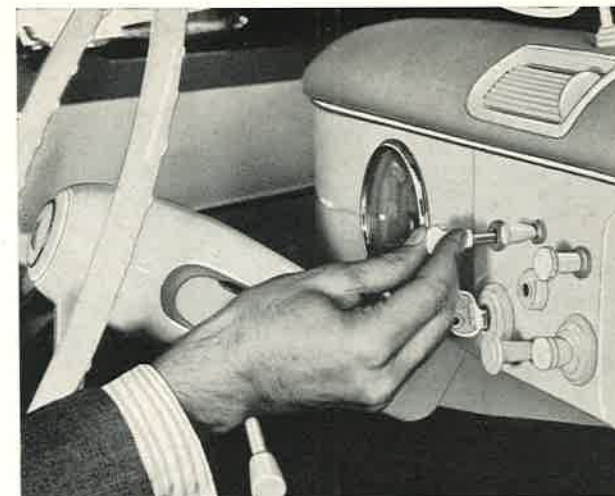


Bild 28

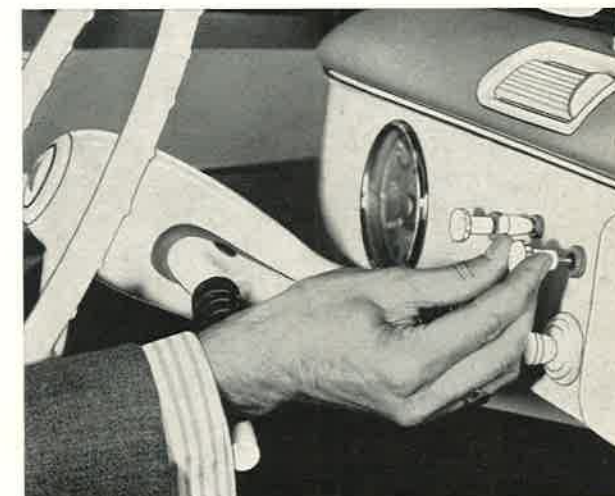


Bild 29





Ihrer Sicherheit und Bequemlichkeit dient der im Alexander TS serienmäßig eingebaute Scheibenwascher. Sie bedienen dieses nützliche Zubehör durch Ziehen des schwarzen Knopfes „W“, dicht unter dem Armaturenbrett unmittelbar links neben der Lenksäulenverkleidung (Bild 30). Der Knopf betätigt eine Zugschleife, die zwei kräftige Wasserfontänen aus der auf der Motorhaube sitzenden Doppeldüse gegen die Windschutzscheibe spritzt. Jetzt kann der Scheibenwischer die Windschutzscheibe spielend leicht blank wischen. Der Wasservorrat befindet sich in einem Kunststoffbehälter, der im Motorraum neben dem Kraftstofftank montiert ist (Bild 31).

Der Behälter wird mit 0,7 Liter sauberem Leitungswasser gefüllt. Bei Frostgefahr benutzt man ein Gemisch aus 3 Teilen Wasser und 1 Teil Spiritus. Damit kann das Spritzwasser bis zu einer Temperatur von etwa minus 12° C flüssig gehalten und auch Eisbelag auf der Frontscheibe zum Schmelzen gebracht werden. Achten Sie bitte darauf, daß das Saugrohr immer ganz in den Behälter hineinragt.

Der Scheibenwascher ist im Fahrbetrieb von vielfältigem Nutzen. Schmutzspritzer der zu überholenden Wagen, Insekten, die im Sommer die Scheibe verkleben, trockenen Staub, der bei nur leichtem Regen die Windschutzscheibe völlig verschmiert, können Sie mit wenigen Pumpenstößen und nachfolgendem Betätigen des Scheibenwischers beseitigen, ohne daß Sie den Wagen anhalten und zum Abwischen der Windschutzscheibe aussteigen müssen (Bild 32). Machen Sie es sich zum Prinzip, vor dem Einschalten des Scheibenwischers immer erst den Scheibenwascherknopf zu ziehen. Dadurch erhalten Sie sich die klare Durchsicht der aus Mehrschichten-Sicherheitsglas bestehenden Windschutzscheibe, indem Sie Kratzer vermeiden, die bei Trockenlauf des Scheibenwischers durch Sandkörnchen leicht entstehen. Besonders bei Nachtfahrten ist es wohltuend, wenn weder Schrammen noch Kratzer in der Windschutzscheibe das Auge irritieren.

Bei Regen und auf nasser Straße zeigt Ihr Alexander TS 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 das hervorragende Temperament 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

Bild 30

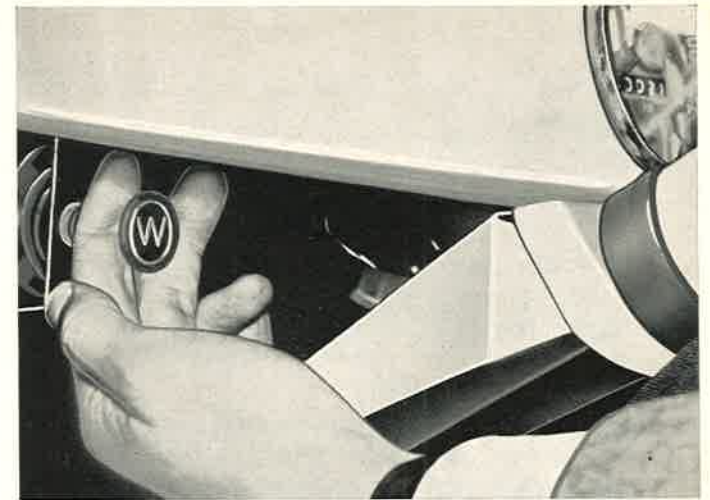


Bild 31

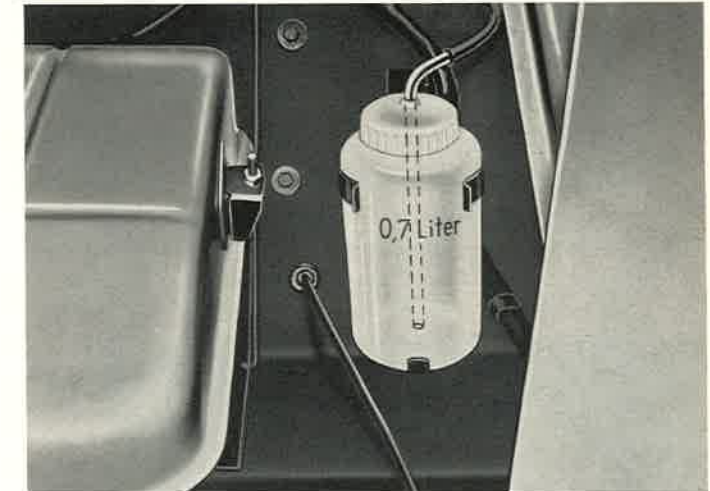
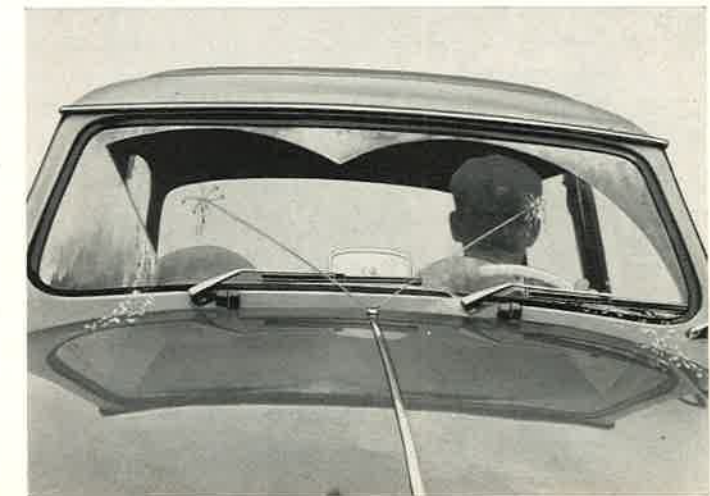


Bild 32



Wagen durch zügiges Gasgeben auf die gewünschte Geschwindigkeit und gehen Sie dann mit dem Gaspedal so weit zurück, daß der Wagen diese Geschwindigkeit beibehält. Spielen Sie nicht unnötig mit dem Gaspedal. Sie wissen, daß beim Durchtreten des Gaspedals jedesmal durch die Beschleunigungspumpe des Vergasers eine kleine Menge Kraftstoff zusätzlich eingespritzt wird. Viele Wenig ergeben ein Viel! Im Gesamtverbrauch würde sich dieser Bedienungsfehler bemerkbar machen. Denken Sie auch daran, daß der sich im täglichen Fahrbetrieb ergebende Kraftstoffverbrauch nicht mit dem Normverbrauch gleichzusetzen ist. Letzteren müssen die Automobilfabriken nach den Fahrbedingungen der DIN-Norm 700 30 ermitteln.

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.

Müssen Sie an einer Verkehrsampel, vor einer Eisenbahnschranke oder aus irgendwelchen anderen Gründen Ihre Fahrt vorübergehend unterbrechen, so sollten Sie nicht mit eingelegtem Gang und ausgetretener Kupplung abwarten, bis die Fahrbahn wieder für Sie frei ist. Schalten Sie auf Leerlauf und legen Sie den ersten Gang erst unmittelbar vor der Weiterfahrt ein – der Kupplungsrückring würde unnötig strapaziert und die Kupplung müßte öfter als erforderlich nachgestellt werden.

Während Sie auf die Weiterfahrt warten ist es unzweckmäßig, den Motor durch „nervöses“ Gasgeben immer wieder auf Touren zu bringen. Da, wie Sie wissen, jedesmal beim Spielen mit dem Gaspedal eingespritzt wird, würde sehr schnell eine Überfettung des Kraftstoff-Luftgemisches eintreten. Eine derartige Kraftstoffanreicherung kann aber gerade der mit langsamer Drehzahl laufende, warme Motor nicht verarbeiten. Die Folge wäre, daß der Motor beim Anfahren nur zögernd beschleunigt, wenn nicht gar stehenbleibt. Machen Sie es sich also bitte zur Gewohnheit, beim vorübergehenden Halt den Fuß vom Gaspedal zu nehmen und erst beim Wiederanfahren den Motor durch zügiges Gasgeben zu beschleunigen.

Verlassen Sie Ihren Wagen, so vergessen Sie nicht, den Schlüssel aus dem Zündschloß zu ziehen und den Wagen gegen unbefugte Hände zu sichern: Ziehen Sie die Handbremse an und überzeugen Sie sich, daß alle Stromverbraucher ausgeschaltet sind. Vergessen Sie ferner nicht, die Türscheiben hochzukurbeln. Die Schwenkfenster werden verriegelt und sind gesichert, sobald der Sperrknopf einrastet und hervorspringt. Verriegeln Sie die rechte Wagentür durch Hochdrücken des inneren Türgriffes und schließen Sie die linke Wagentür

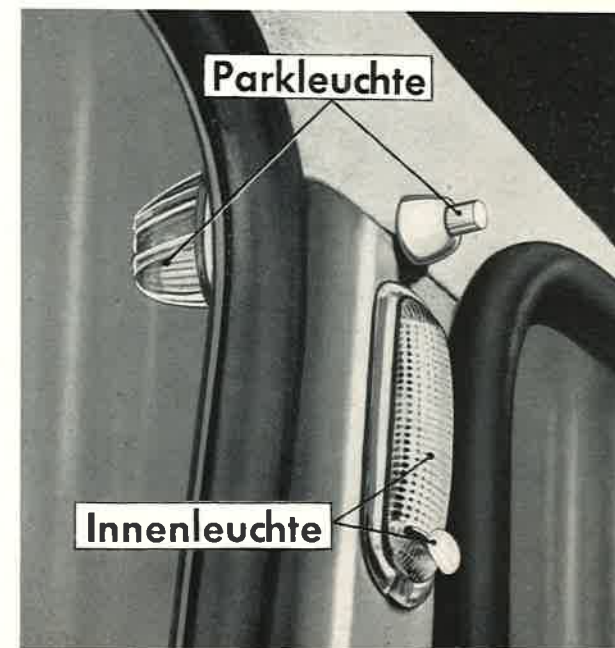
ab. Wenn Motorhaube und Kofferklappe richtig eingerastet sind, bedarf es hier keiner weiteren prüfenden Handgriffe. Hat Ihr Alexander TS ein Schiebedach, so darf das Schließen desselben selbstverständlich nicht vergessen werden.

Halten Sie auf einer Steigung, sollte man immer zur Sicherheit zusätzlich den ersten oder den Rückwärtsgang einlegen.

Ihr Alexander TS ist serienmäßig mit einer Parkleuchte ausgestattet, die im Wageninnern durch den Druckschalter oberhalb der Wageninnenleuchte jederzeit eingeschaltet werden kann (Bild 33).

Parken Sie Ihren Wagen bei Dunkelheit an einer Stelle, wo er beleuchtet werden muß, so stellen Sie ihn immer so auf, daß die linke Wagenseite dem Verkehr zugewandt ist. Die Glühlampe der Parkleuchte verbraucht so wenig Strom, daß diese ohne nennenswerte Belastung der Batterie die ganze Nacht über eingeschaltet bleiben kann. Vergessen Sie bitte nicht, bei Weiterfahrt die Parkleuchte stets auszuschalten. Merken Sie sich bitte, daß die Parkleuchte nach den Bestimmungen nur innerhalb geschlossener Ortschaften benutzt werden darf. Beim Halt auf der Strecke ist der Wagen also immer durch Einschalten des Standlichts und der Schlußleuchten (erste Raste am Lichtschalter) zu sichern, damit das Fahrzeug für die anderen schnell fahrenden Verkehrsteilnehmer rechtzeitig wahrnehmbar ist.

Bild 33



7. Verlängerung mit der Stiftseite am Wagenheber einsetzen, Radmutter Schlüssel auf den Sechskant der Verlängerung aufstecken und Wagen so weit hochkurbeln, bis das Rad vollkommen vom Boden freigekommen ist (Bild 38).

8. Radmutter Schlüssel von der Verlängerung abnehmen und damit die gelockerten Radschrauben entfernen. Rad abnehmen (Bild 39).

9. Radmutter Schlüssel 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. An dieser einen Schraube hängend kann das Rad nun so gedreht werden, daß sich auch die anderen Schrauben eindrehen lassen (Bild 40).

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 über Kreuz mäßig festziehen.

13. Wagenheber herunterkurbeln und entfernen.

14. Radschrauben über Kreuz 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 an der Radschüssel 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.

Bild 38

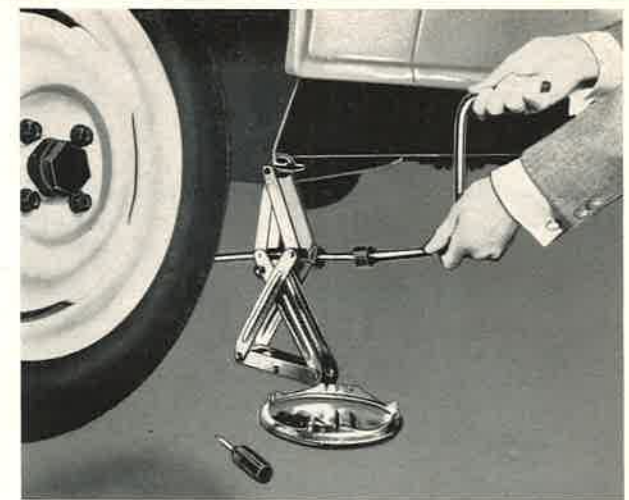


Bild 39



Bild 40



## **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 Samstag-Wäsche auch einmal auf einen späteren Zeitpunkt.

Die Kunstharz-Einbrennlackierung Ihres Alexander TS ist zwar von so hervorragender Güte, daß sie Laternen-Garage, Sonne, Wind und Regen lange Zeit verträgt, ohne an ihrem 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 41) und niemals in der Sonne. Auf keinen Fall den Straßenschmutz vom Wagen trocken abwischen, denn auch der härteste Lack erhält durch das Abwischen von Straßenstaub winzige Kratzer und wird dadurch mit der Zeit blind. Nach dem Waschen soll möglichst anschließend mit einem Fensterleder trocken gerieben werden, damit das Wasser nicht auf dem Lack stehen bleibt und antrocknet (Bild 42).

Gegen ein gelegentliches Waschen des Wagens mit einem guten Schaumwaschmittel ist nichts einzuwenden. Kaufen Sie aber nicht irgendein beliebiges Präparat, sondern fragen Sie bitte vorher Ihre LLOYD-Werkstatt. Nach dem „Shampoonieren“ muß besonders gründlich mit klarem Wasser nachgespült werden, damit keine Waschmittelreste zurückbleiben, auch sollte der Wagen stets danach abgeledert werden.

## **Polieren**

Mit der regelmäßigen Wascharbeit ist es aber auf die Dauer 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 stehen bleibt bzw. in Tropfenform an den senkrechten Stellen abläuft.

Zu diesem Zweck wird von uns ein Lackpflegemittel empfohlen, das in jeder LLOYD-Werkstatt erhältlich ist (LLOYD-Politur). Das Pflegemittel wird mit einem Flanellappen oder Wattebausch in kreisenden Bewegungen gleichmäßig und dünn aufgetragen und mit Polierwatte blank gerieben. Das erfordert natürlich Zeit und auch einige Arbeit, macht sich aber durch ein dauerndes gutes Aussehen der Lackierung bezahlt.

## **Blanke Teile**

Auch die blanken Teile bedürfen einer gewissen Pflege, damit sie ihren Glanz behalten. Stoßstangen, Scheinwerferringe, Schwenkfensterrahmen, Türgriffe und Fensterkurbeln sind verchromt und werden nach dem Abtrocknen mit einem Chrom-Pflegemittel behandelt.

Es genügt, die übrigen blanken 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.

## **Fleckenentfernung**

Teerflecke auf der Lackierung sollen frühzeitig, ehe ein Einfressen in den Lack erfolgt ist, mit Hilfe eines sauberen in Petroleum oder Terpentinöl getränkten Lappens entfernt werden. Danach ist mit einem trockenen Lappen gut trocken zu reiben und die Stelle mit LLOYD-Politur auszupolieren.

## **Stoffpolster**

Die Lebensdauer der Polsterstoffe kann durch regelmäßige Reinigung wesentlich verlängert werden. Die zweckmäßigste Reinigung geschieht mit dem Staubsauger und einer nicht zu weichen Bürste. Sind Flecke vorhanden, und ist man sich über die Art des Fleckes nicht im klaren, sollte zunächst ein Versuch mit lauwarmem Seifenwasser gemacht werden. Sind Öl- oder Fettflecke zu entfernen, so verwende man ein gutes Fleckenwasser. Nie das Fleckenwasser direkt auf den Fleck gießen, sonst entstehen Ränder. Vielmehr ist ein sauberer, nicht farbiger Lappen mit Fleckenwasser zu tränken und von außen nach innen durch kreisförmiges Reiben der Fleck zu entfernen.

## **Kunstlederpolster**

Kunstlederpolster werden mit einem weichen Lappen und einer weichen Bürste gesäubert, wobei den Falten und Nähten besonderes Augenmerk zu schenken ist. Stark verschmutzte Flächen oder auch einzelne Flecke sollen nur durch Abwaschen mit einer milden Seifenlauge gereinigt bzw. entfernt werden. Beim Abwaschen der Kunststoffpolsterung soll Wasser nur sparsam benutzt werden, damit dieses nicht in die Nahtteile dringt und Polsterauflage und Nähfäden durchnäßt. Nach dem Waschen sofort trockenreiben.

Kein Fleckenwasser, keine sogenannten Konservierungsmittel verwenden!

## **Bedienung und Pflege des Golde-Schiebedaches**

Öffnen des Daches: Der Verschlußgriff ist um 180° nach links zu drehen, das Dach kann dann rückwärts geschoben werden. Schieben Sie das Dach immer erst ganz zurück und ziehen Sie es danach wieder soweit nach vorn, wie Sie es wünschen. Dadurch wird erreicht, daß sich der Verdeckstoff in die richtigen Falten legt und während der Fahrt nicht flattern kann. Zur Feststellung im geöffneten Zustand wird der Griff um 180° nach rechts gedreht.

Schließen des Daches: Um das Dach zu schließen, ist der Griff wieder um 180° nach links zu drehen, das Dach nach vorn zu schieben, bis der Verschlüßhaken in die dafür vorgesehene Öffnung eingreift. Sodann ist der Verschlüßgriff um 180° nach rechts zu drehen, wodurch das Dach herangezogen und gespannt wird.

Schiebedach nur im trockenen Zustand öffnen!

Zur Pflege des Verdeckstoffes soll dieser des öfteren ausgebürstet werden. Bei starker Verschmutzung kann das Dach mit einer milden Seifenlösung gewaschen werden. Danach ist mit viel klarem Wasser nachzuspülen. Das frischgewaschene Schiebedach soll im gespannten Zustand trocknen. Vergessen Sie nicht, die Lackierung des Wagens von Seifenwasserrückständen durch Abspülen zu reinigen und den Lack anschließend trockenzureiben.

Flecken im Schiebedach dürfen auf keinen Fall mit Fleckenwasser oder anderen Lösungsmitteln, wie Benzin, Benzol etc., behandelt werden, da diese die Gummischicht des Verdeckstoffes angreifen und die Wasserdichtigkeit gefährden würden.

#### Aschenbecher reinigen

Im Alexander TS ist im Armaturenbrett und im Fond an der rechten Innenseite je ein Aschenbecher vorhanden.

Der vordere läßt sich zur Entleerung leicht herausnehmen, indem man ihn zunächst mit zwei Fingern an der Vorderkante anhebt.

Beim Einsetzen ist darauf zu achten, daß die Zunge unter der Vorderkante des Armaturenbrett-Ausschnitts einfedert. Aschenbecherdeckel zum Ausbau stets schließen! (Bild 43)

Der Fond-Aschenbecher wird zum Ausbau zunächst herausgeschwenkt und danach die Federzunge ganz niedergedrückt. Der Einsatz läßt sich dann herausnehmen. Beim Einbau verfähre man in umgekehrter Reihenfolge (Bild 44).

#### Durchlüftung des Wageninneren

Zur umfassenden Pflege des Wagens gehört es auch, für eine regelmäßige Durchlüftung des Wageninnern zu sorgen. Besonders in der kalten Jahreszeit beschlagen bekanntlich während der Fahrt die Innenseiten der Fensterscheiben mit Kondenswasser. Das gleiche tritt an allen jenen Karosserie-Innenflächen ein, welche direkt von der Außenluft bestrichen werden. Hinzu kommt eine verstärkte Ausscheidung von Kondenswasser, wenn sich in dem Fahrzeug Fahrgäste befinden und nicht für genügend Entlüftung gesorgt wird. Dadurch kommt es zum Niederschlag von Kondenswasser aus der Atemluft. In der Garage soll daher durch Öffnen der Türen bzw. Herunterkurbeln der Türfenster für Luftwechsel gesorgt und Maßnahmen getroffen werden, die einer allgemeinen Austrocknung des Fahrzeugs förderlich sind, um das Anrosten von Blechteilen bzw. Schimmel- und Stockfleckenbildung im Wageninnern zu verhindern. Sofern Kokosmatten oder Textil-Fußmatten im Fahrzeug vorhanden sind, muß dafür gesorgt werden, daß diese nach längeren Fahrten außerhalb des Wagens gut getrocknet werden, da derartige Einlagen durch die Hygroskopie des Materials zur Absetzung von Kondensaten neigen.



Bild 41



Bild 42

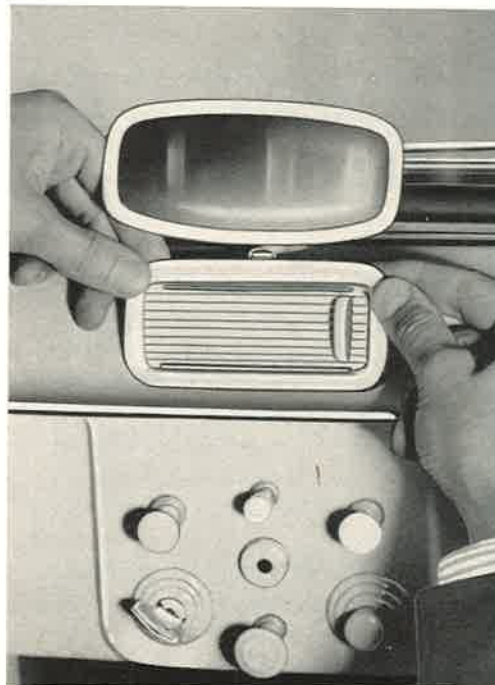


Bild 43

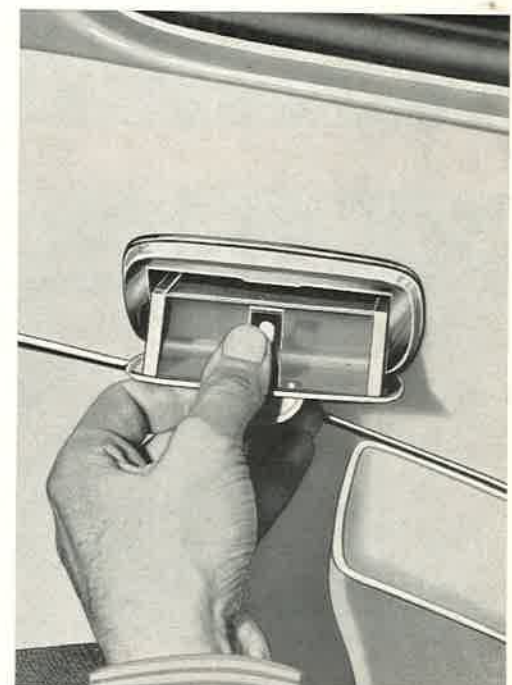


Bild 44

## 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 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.

Für die Pflege des Wagens und für kleinere Arbeiten ist Bordwerkzeug vorhanden, das wir Ihnen in Bild Nr. 45 darstellen. Den zur Werkzeugausrüstung gehörenden Wagenheber vermissen Sie auf diesem Bilde nicht, weil Sie wissen, daß sich dieser beim Reserverad befindet und dort platzsparend, klapperfrei und immer griffbereit aufgehoben ist.

## Batterie

Als wichtiger Kraftspeicher in Ihrem Fahrzeug verlangt sie eine regelmäßige Wartung. Damit die Batterie stets einsatzbereit ist, muß sie wie folgt behandelt und überprüft werden:

1. Batterie sauber und trocken halten, Anschlußklemmen mit Säureschutzfett einfetten (Bild 46). Kabelanschlüsse fest anziehen.
2. Nach Abnahme der Verschlusstopfen nachprüfen, ob Akkumulatensäure vorschriftsmäßig 15 mm über der Plattenoberkante steht. Ist dieses nicht der Fall, so ist nach Bedarf für verdunstete Flüssigkeit **nur** destilliertes Wasser nachzufüllen (Bild 47). Es darf also weder Säure noch irgendein Spezialmittel nachgefüllt werden. Die Batterie würde in kurzer Zeit unbrauchbar werden.

Prüfung vornehmen: Im Sommer mindestens alle 14 Tage  
Im Winter mindestens alle 4 Wochen

3. Verschüttete Akkusäure lasse man durch Säure von gleichem spez. Gewicht ersetzen. Nach Einfüllen von Wasser oder Säure ist die Säuredichte erst nach guter Durchladung in den Zellen zu messen.

4. Der Ladezustand der Batterie wird durch Messen der Säuredichte mit einem Säureprüfer – Aräometer – festgestellt. Falls erforderlich, Batterie nachladen lassen. Das spez. Gewicht der Akkusäure beträgt bei  
gut geladener Batterie 1,285  
halb geladener Batterie 1,23  
entladener Batterie 1,10

Die Werte werden nur erfüllt, wenn von Grund auf Säure mit der richtigen Dichte auf die vorgeschriebene Höhe eingefüllt worden ist.

Der Ladezustand der Batterie sollte immer zwischen halbvoll und voll liegen, andernfalls muß die Batterie nachgeladen werden.

5. Keine metallischen Gegenstände, Schraubenschlüssel etc. auf die Batterie legen, da Kurzschlußgefahr!

Die Batterie wird im Winter durch höhere Stromentnahme beim Anlassen, längere Benutzung der Beleuchtung, Einschaltung zusätzlicher Stromverbraucher etc. stärker beansprucht als in der warmen Jahreszeit. Dazu kommt, daß jede Batterie mit sinkender Außenlufttemperatur zunehmend an Leistungsfähigkeit verliert. Eine tiefausgekühlte Batterie, wenn diese obendrein nicht gut geladen ist, hat schließlich nur noch einen Bruchteil der Startleistung einer Batterie bei normaler Temperatur. Falls Sie Ihren Alexander TS nur auf kurzen Strecken oder im Stadtverkehr fahren, empfehlen wir, den Mehrverbrauch der Batterie im Winter durch gelegentliches Nachladen an fremder Stromquelle auszugleichen.

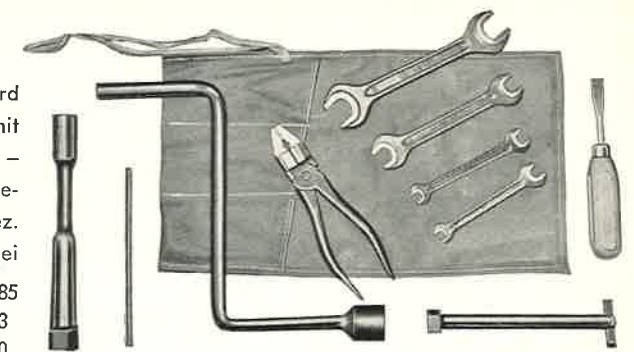


Bild 45



Bild 46

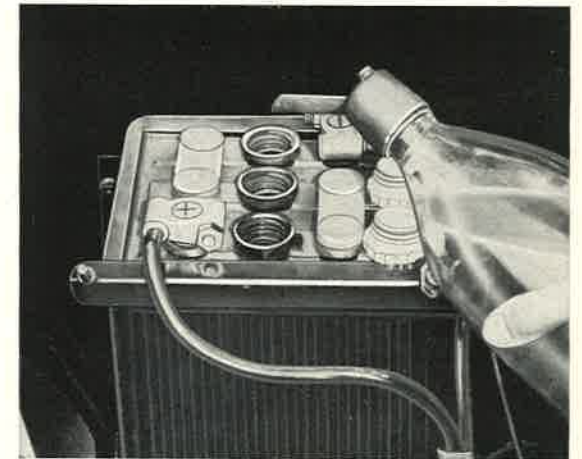


Bild 47

## Luftfilter

Das dem Vergaser aufgesetzte Luftfilter (Bild 5, Ziffer 15) reinigt die vom Motor angesaugte Luft von Staub und Schmutz und dämpft das Ansaugeräusch.

Es handelt sich hierbei um ein Filter, bei dem die Staubbinding durch einen Einsatz aus Spezialpapier trocken erfolgt. Dementsprechend ist auch die Reinigung sehr einfach und geschieht **ohne Benzinwäsche und nachfolgende Ölbenetzung**. Nach Zurückklappen der Schnellverschlüsse läßt sich der Einsatz herausziehen (Bild 48). Durch leichtes Abklopfen des Einsatzes auf Holz fällt der angesammelte Staub heraus, und der Filtereinsatz ist wieder brauchbar (Bild 49). 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.

## Ansaugluftvorwärmung

Diese Anlage besteht aus der Ansaughutze (am Auspuffkrümmer befestigt) und dem Verbindungsschlauch zwischen Hutze und Luftfilter. Die Vorwärmung ermöglicht ein schnelles Erreichen der vollen Betriebsfähigkeit des Motors bzw. kürzeren Gebrauch der Starterklappe und als Folge davon verbesserte Wirtschaftlichkeit durch günstige Beeinflussung des Kraftstoffverbrauchs und arbeitet wartungsfrei. Um einen Leistungsabfall des Motors zu vermeiden, soll die Vorwärmung bei hochsommerlichen Temperaturen (ab 20° C) durch Abnahme des flexiblen Schlauches vorübergehend außer Betrieb gesetzt werden.

## Zündkerzen

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 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 Außen- elektrode eingestellt. Zum Kerzenausbau benutzt man den Spezial-Kerzenschlüssel aus dem Werkzeugsatz, der die Kerze nicht nur losschraubt, sondern sie auch aus ihrem Kanal herausholt (Bilder 50 und 51).

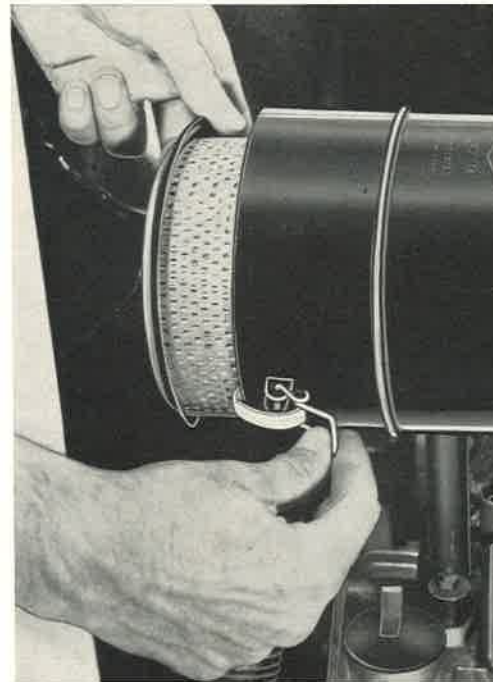


Bild 48



Bild 49

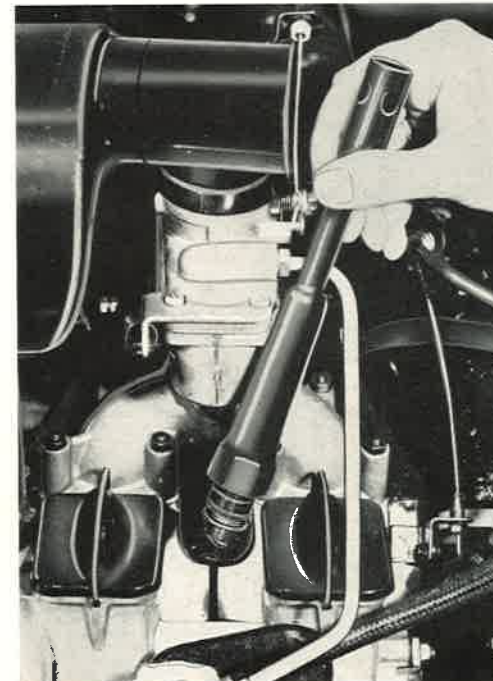


Bild 50

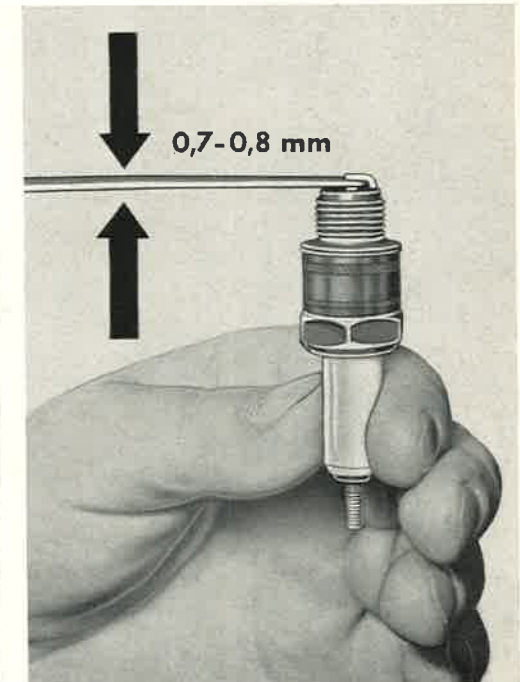


Bild 51

## Keilriemen

Der Keilriemen treibt die Lichtmaschine und das mit dieser festverbundene Gebläserad an. Es 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 15 bis 20 mm 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 52). 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.

## Abschmierdienst

Wer gut schmiert, der gut fährt, ist ein altes Sprichwort. Dies gilt auch für Ihren LLOYD. 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 53).

Zum Abschmieren verwende man ein Marken-Abschmierfett, ein sogenanntes Universalfett, das wasserabweisend und kältebeständig ist – mit einer Ausnahme: bei der Lenkung. Diese soll nur mit Getriebeöl der SAE-Klasse 140 versorgt werden! Den LLOYD-Werkstätten ist dieses selbstverständlich bekannt. Wenn Sie den Schmierdienst aber gelegentlich woanders vornehmen lassen, so achten Sie bitte darauf, daß diese Schmiervorschrift befolgt wird (Bild 54).

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 55). Über die Abschmierstellen, den Abschmierdienst und alles, was damit zusammenhängt, unterrichtet Sie der Schmierplan am Schluß des Büchleins.

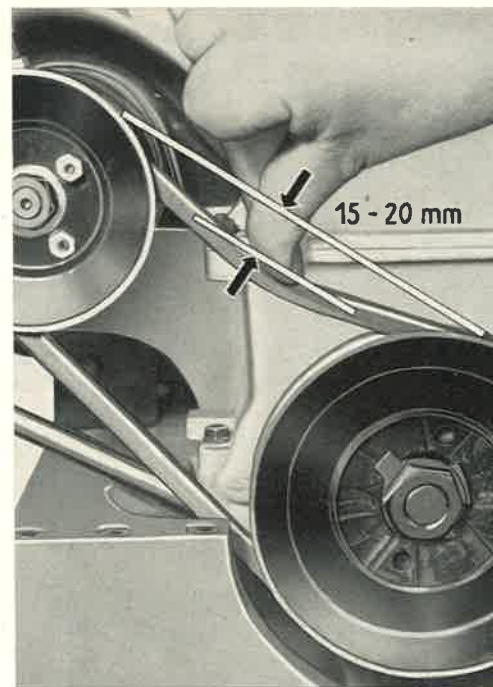


Bild 52

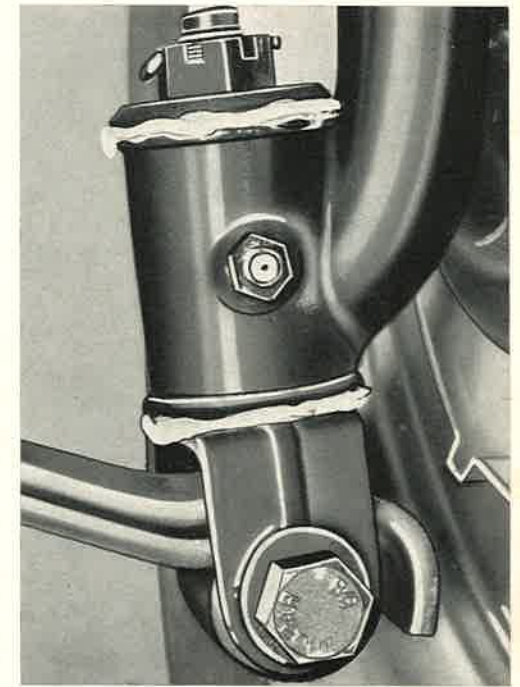


Bild 53

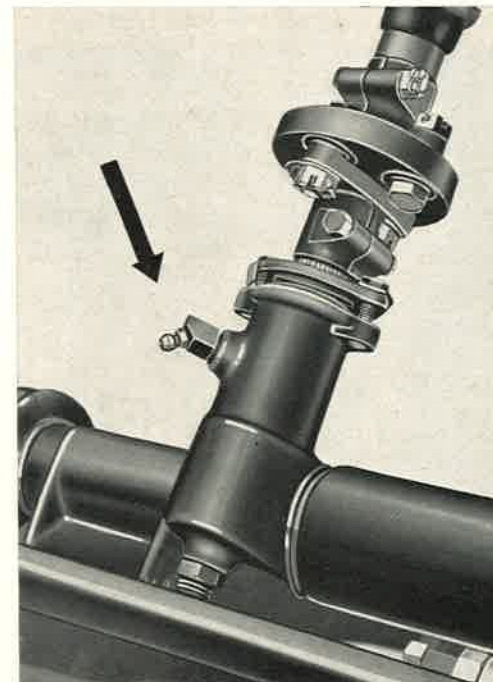


Bild 54

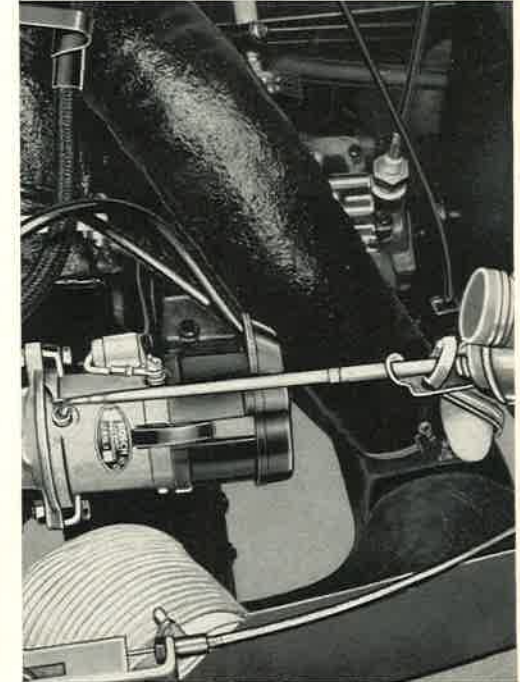


Bild 55



## 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.

## 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 Einstellung. 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 Flüssigkeitsstandes im Hauptbremszylinder Luft nachgesaugt wird, muß dieser unter Kontrolle gehalten und gegebenenfalls mit Bremsflüssigkeit aufgefüllt werden (Bild 56). Nach Abnahme der Gummischutzkappe wird der Entlüftungsschlauch in nachstehender Reihenfolge am Entlüftungsventil 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 57). Das Bremspedal wird dabei kurz niedergedrückt und langsam zurückgelassen.

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 Bremsystems 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 58).

Die Handbremse wird durch die Nachstellung an den Zugseilen unter dem Fahrzeug eingestellt (Bild 59). 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 niedergedrücktem 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.



Bild 56

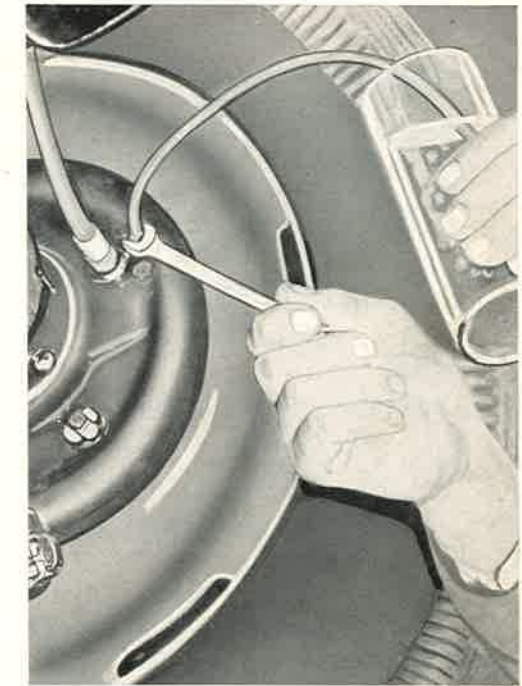


Bild 57

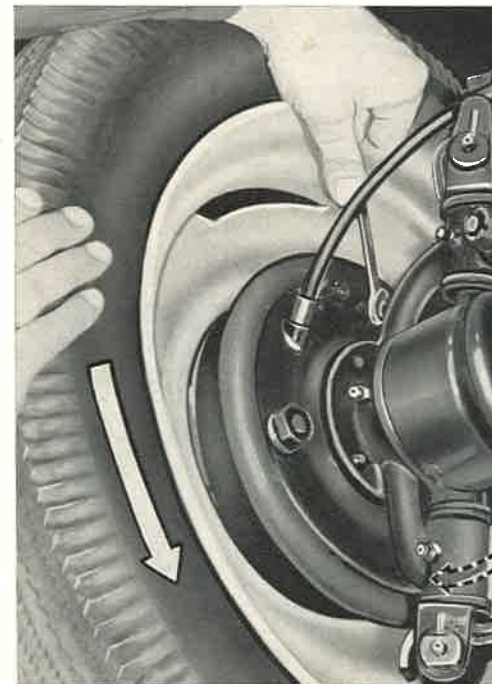


Bild 58

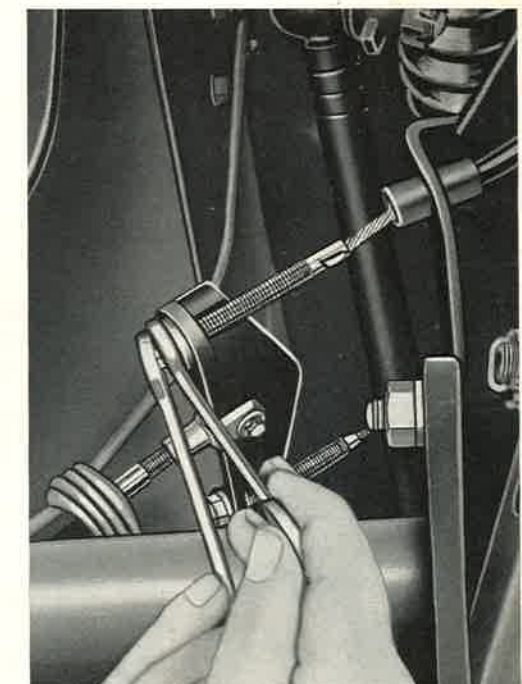


Bild 59

## 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 gegebenenfalls nachgestellt werden. Dieses wird regelmäßig im Rahmen des Wartungsdienstes vorgenommen.

Wird hierbei am Kupplungspedal ein geringerer Totgang als 30 mm gemessen, muß die Kupplungsbetätigung wie folgt nachgestellt werden:

1. Kontermutter des Kupplungsseiles lösen (Bild 60).
2. Kupplungshebel in Betätigungsrichtung, also gegen den Druck der Ausrückfeder bewegen, bis der Widerstand am Ausrückbeginn erreicht ist.
3. Hebel in dieser Stellung festhalten und Einstellmutter auf dem Kupplungsseil so einstellen, daß der Totgang am Kupplungspedal 35 mm beträgt (Bild 61).  
Um unnötige Korrekturen oder gar Fehleinstellungen zu vermeiden, ist während des Einstellens ein mögliches Übertragungsspiel durch kräftiges Vorziehen des Kupplungsseiles zu beseitigen (Bild 62).
4. Einstellmutter durch Kontermutter sichern.
5. Gewindestück des Kupplungsseiles und Muttern einfetten.
6. Nach Probefahrt Kupplungsspiel nochmals kontrollieren.

Richtig bedient und sorgfältig eingestellt, hat die Kupplung eine fast unbegrenzte Lebensdauer und ermöglicht dem Fahrer jederzeit ein weiches Anfahren und einen geräuschlosen Gangwechsel.

Bild 60

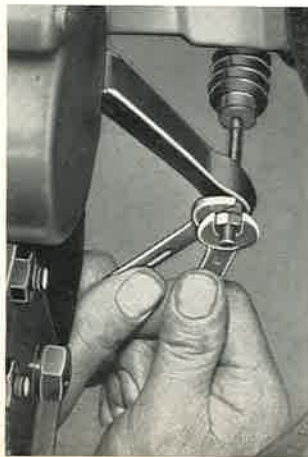


Bild 61

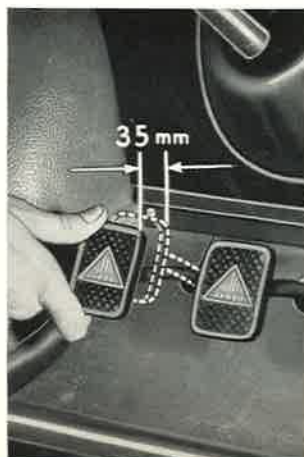


Bild 62



Haben Sie Ihren Alexander TS werksseitig mit der automatischen Kupplung SAXOMAT ausrüsten lassen, dann hat Ihr Wagen kein Kupplungspedal. Der Kupplungsvorgang erfolgt vollautomatisch.

Die Bedienung des Fahrzeugs wird dadurch wesentlich vereinfacht und erleichtert. Auch für den geübten Fahrer bleibt genügend Spielraum zur Entfaltung eines persönlichen Fahrstils, da der Schaltvorgang selbst ganz in seiner Hand bleibt.

### Arbeitsweise

Der Schalthebel hat einen elektrischen Kontakt, der bei laufendem Motor schon durch Berühren des Hebels die Kupplung über einen unterdruckgesteuerten Servomotor ausrückt. Der SAXOMAT arbeitet mit einer Fliehkraftkupplung, die bei Überschreiten der Leerlaufdrehzahl allmählich einkuppelt. Beim Schalten während der Fahrt wird die Kupplung stets automatisch und genau den Fahrbedingungen entsprechend betätigt. Bei Fahrtverminderung durch Wegnehmen des Gases oder beim Bremsen bremsst der Motor zunächst in gewohnter Weise mit. Bevor der Motor zu „stottern“ beginnt, löst die Kupplung automatisch. Ein Abwürgen des Motors ist daher nicht möglich – weder beim Bremsen noch beim Anfahren!

### Drei Bedienungsregeln von grundsätzlicher Bedeutung:

- Schalthebel immer erst unmittelbar vor dem eigentlichen Schaltvorgang anfassen.
- Vor dem Gangwechsel stets Gas wegnehmen.
- Nach dem Gangwechsel und vor dem Gasgeben Schalthebel immer sofort loslassen.

### Anlassen des Motors

Schalthebel in Leerlaufstellung bringen, dann erst Anlasser betätigen.

### Anfahren

1. Gang einlegen, Schalthebel sofort loslassen, Handbremse lösen, Gas geben.

Sollte der 1. Gang einmal nicht sofort zu schalten sein, kann auch unbedenklich im 2. Gang angefahren werden.

Ferner kann es einmal vorkommen, daß der Rückwärtsgang nicht einzulegen ist, da im Getriebe die Zähne dieses Radsatzes genau voreinander stehen:

Motor durch Gasgeben auf Touren bringen (mindestens doppelte Leerlaufdrehzahl) – selbstverständlich darf der Schalthebel dabei nicht angefaßt werden – Gas wegnehmen. Ist der Motor wieder auf Leerlaufdrehzahl abgefallen, erneut schalten.

### Gangwechsel während der Fahrt

- a) Beschleunigungsschaltung (aufwärts schalten):  
Gas wegnehmen, nächsthöheren Gang schalten, Schalthebel sofort loslassen, Gas geben.
- b) Beschleunigungsschaltung durch Wahl des nächstniedrigeren Ganges:  
Gas wegnehmen, nächstniedrigeren Gang schalten, Schalthebel sofort loslassen, Gas geben.
- c) Bremsschaltung (abwärts schalten):  
Gas wegnehmen, niedrigeren Gang schalten, Schalthebel sofort loslassen.

### Anhalten

Wagen mit eingelegtem Gang bis zum Stillstand abbremsen. Gang herausnehmen. Im Großstadtverkehr, beispielsweise beim Halten vor der Verkehrsampel kann bereits mit eingelegtem 1. Gang und im Leerlauf arbeitendem Motor auf die Weiterfahrt gewartet werden. Im Gegensatz zur normalen Kupplung tritt dabei am Graphit-Ausrückring der Kupplung kein Verschleiß auf!

Bei Zeichen „Fahrt frei“: Gas geben.

### Starten des kalten Motors

Solange der Starterklappenknopf gezogen bleibt, läuft der Motor meistens mit erhöhter Leerlaufdrehzahl. Daher kann sich der Wagen beim Einlegen des 1. Ganges oder des Rückwärtsganges langsam in Bewegung setzen, ohne daß das Gaspedal berührt wird. Um in einem solchen Falle ein unbeabsichtigtes Anrollen zu verhindern, muß vorher die Fuß- oder Handbremse betätigt werden.

### Sicherung des Fahrzeugs auf Steigungen bzw. im Gefälle

Das auf Steigungen bzw. im Gefälle geparkte Fahrzeug ist stets durch Anziehen der Handbremse zu sichern! Wie bei einem Wagen mit normaler Kupplung kann zur Unterstützung der Bremse ein Gang eingelegt werden. Dabei ist zu beachten, daß diese zusätzliche Sicherung nur wirksam ist, wenn

im Gefälle – bergab – der 1. Gang  
in der Steigung – bergauf – der Rückwärtsgang

eingelegt wird.

Vor Anlassen des Motors ist der Schalthebel in die Leerlaufstellung zu bringen. Kann dieses nicht ohne weiteres geschehen (der auf den Getriebezahnrädern lastende Druck verhindert unter Umständen das Trennen der Zahnradpaare), bei angezogener Hand- oder getretener Fußbremse Anlasser kurz betätigen und eingelegten Gang herausnehmen.

Vor Beginn einer steilen Talfahrt soll wie üblich zurückgeschaltet werden. Die bekannte Regel lautet: abwärts im gleichen Gang, den man vermutlich bergauf einlegen müßte. Wird der Wagen im Gefälle soweit abgebremst, daß die Kupplung selbsttätig trennt, sinkt die Motordrehzahl gleichzeitig auf Leerlauf. Beim Loslassen des Bremspedals wird das Fahrzeug infolge des Gefälles seine Geschwindigkeit erhöhen. Da der Motor weiter auf Leerlaufdrehzahl bleibt, kommt die Kupplung nicht zum Eingriff. Damit der Motor die Bremsarbeit wieder übernehmen kann, muß vor dem Gasgeben der Schalthebel kurz angefaßt werden, um ein weiches und ruckfreies Einkuppeln zu erzielen.

### Ingangsetzen des Motors ohne elektrischen Anlasser

Bei Ausfall des Anlassers kann der Motor über die Sperreinrichtung der Fliehkraftkupplung – **am besten durch Anschieben** – angeworfen werden.

Beim Anschieben kommt es darauf an, daß der Wagen ganz langsam und stoßfrei in Bewegung gesetzt wird und bei kalter Maschine – besonders im Winter – die Starterklappenstellung vorher richtig bemessen wird, damit der Motor nach Einsetzen der ersten Zündung sofort durchläuft.

Springt der Motor nach der ersten Zündung nicht sofort an, **muß der Wagen zunächst zum Stillstand gebracht werden**, ehe der Versuch wiederholt wird.

Unter normalen Umständen ist der 2. Gang zum Anschieben am günstigsten. Ist die Haftreibung der Räder auf der Fahrbahn durch Schnee oder Eisglätte stark herabgesetzt, muß gegebenenfalls der 3. oder 4. Gang eingelegt werden.

### Wartung

Der SAXOMAT wird vom Werk für jedes Fahrzeug optimal eingestellt. An der Einstellung des Steuerventils, des Kupplungs- und Zwischengasgestänges darf normalerweise nichts geändert werden!

Ein Nachstellen der Kupplungsbetätigung wegen der Abnutzung der Beläge bzw. des Graphit-ausrückringes, wie dieses bei der normalen Kupplung in gewissen Abständen erfolgen muß (siehe Kupplung, Seite 50), ist bei der SAXOMAT-Anlage nicht erforderlich. Sofern keine Demontearbeiten vorgenommen werden, bleibt die Einstellung des Kupplungsgestänges während der Betriebszeit fixiert.

Die Wartungsarbeiten beschränken sich auf folgende Punkte:

1. Schmiernippel am Kupplungshebel und am Kupplungszwischenhebel alle 1500 km mit Universalfett abschmieren (Bild 63).
2. Reinigung des Steuerventil-Luftfilters alle 6000 km. Das Filter wird vom Steuerventil abgeschraubt, in Benzin ausgewaschen, mit Preßluft ausgeblasen und anschließend leicht eingeeölt.
3. Kontaktflächen am Schalthebel alle 15000 km reinigen und Kontaktabstand neu einstellen (Bild 64). Hierzu muß der Schalthebel zerlegt werden (Werkstattarbeit!).

Die Pflege des SAXOMAT erfordert eine sachverständige Hand. Die genannten Wartungsarbeiten werden von Ihrer LLOYD-Werkstatt bei den entsprechenden Schmier- und Wartungsdiensten automatisch mit erledigt.

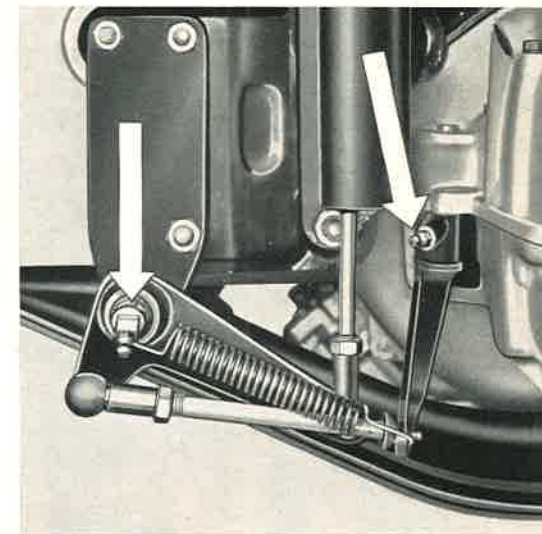


Bild 63

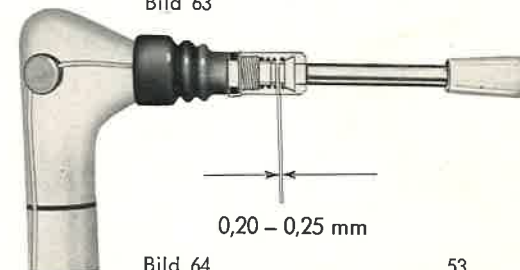


Bild 64

### Winke zur Selbsthilfe

Sollte der SAXOMAT einmal nicht auskuppeln oder dauernd auskuppeln, sind möglicherweise die Kontakte am Schalthebel verschmutzt. Meistens kann durch mehrmaliges Hin- und Herbewegen und Drehen des Schalthebels der Kontakt wiederhergestellt werden. Hat man damit Erfolg, empfiehlt es sich, den Wagen möglichst anschließend zur Werkstatt zu bringen, damit dort die Kontaktflächen gründlich gesäubert und darauf nach Vorschrift eingestellt werden.

Tritt einmal am SAXOMAT eine Störung auf, welche die Weiterfahrt nicht ohne weiteres gestattet, und kann der Fehler aus irgendwelchen Gründen nicht sofort behoben werden, so möchten wir Ihnen verraten, daß Ihr Alexander TS im Ausnahmefall auch ohne das Unterdrucksystem der automatischen Kupplung auskommt, und wie Sie auf jeden Fall bis zur nächsten LLOYD-Werkstatt fahren können:

- a) Unterdruckschlauch (Bild 65, Pos. 8) am Saugrohr (unterhalb des Vergasers) abnehmen und Saugrohrstutzen dichtsetzen (sauberer Putzlappen, Flaschenkork etc.).
- b) 2. oder 3. Gang einlegen. Sofern es der Verkehr bzw. die Straßenverhältnisse zulassen, ist nach Möglichkeit der 3. Gang zu wählen.
- c) Motor starten, Gas geben.

Das Fahrzeug wird sich über die Fliehkraftkupplung in Gang setzen und kann in mäßiger Fahrt – nicht schalten, Gangwechsel nicht möglich – bis zur nächsten LLOYD-Werkstatt gefahren werden.

Der Wagen kann im 3. Gang bedenkenlos, auch mehrmals, angefahren werden. Sind starke Steigungen oder Gefälle zu überwinden, muß gegebenenfalls rechtzeitig angehalten und bei stehendem Fahrzeug ein niedrigerer Gang eingerückt werden.

Der SAXOMAT ist erprobt und arbeitet zuverlässig. Wenn Sie Ihren Wagen regelmäßig einer LLOYD-Werkstatt zur Inspektion geben und zwischendurch von unkundiger Hand keine Verstellungen oder Montagen an der Anlage erfolgen, werden sich Störungen kaum einstellen.

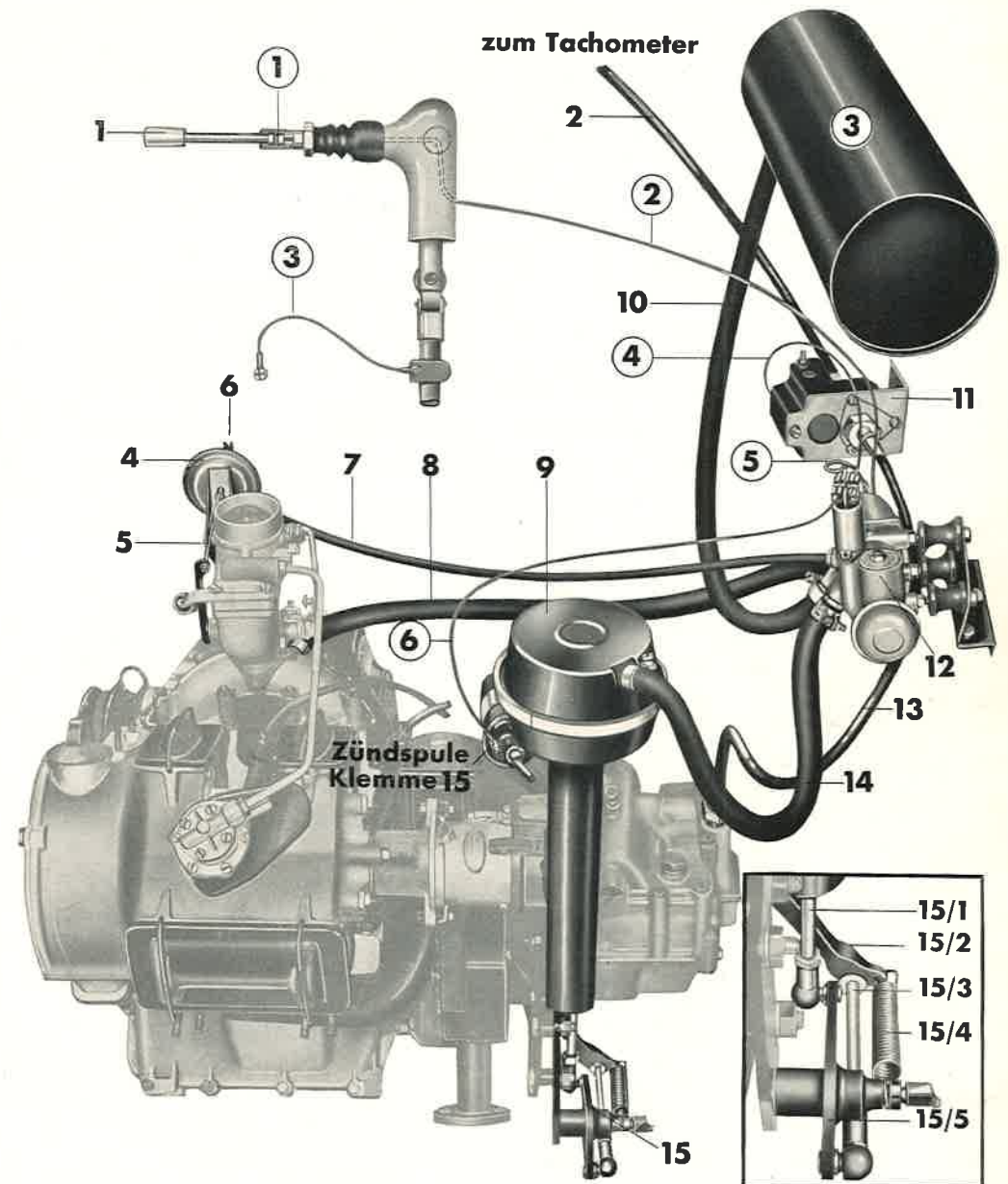


Bild 65

Bildbezeichnungen umseitig

### Bildbezeichnungen (Bild 65)

- 1 – Schalthebel
- 2 – Tachometerspirale
- 3 – Reservebehälter
- 4 – Zwischengasmembrane
- 5 – Gestänge, Zwischengasmembrane – Vergaser
- 6 – Zwischengaseinstellschraube
- 7 – Unterdruckschlauch, Steuerventil – Zwischengasmembrane
- 8 – Unterdruckschlauch, Steuerventil – Saugrohr
- 9 – Servomotor
- 10 – Unterdruckschlauch, Steuerventil – Reservebehälter
- 11 – Drehzahlshalter
- 12 – Steuerventil
- 13 – Spirale, Tachoritzel – Drehzahlshalter
- 14 – Unterdruckschlauch, Servomotor – Steuerventil
- 15 – Gestänge, Servomotor – Fliehkraftkupplung
- 15/1 – Zugstange
- 15/2 – Kupplungshebel
- 15/3 – Druckstange
- 15/4 – Rückzugfeder
- 15/5 – Hebel der Kupplungszwischenwelle

### Elektrischer Teil

- ① – Kontaktgeber am Schalthebel
- ② – Stromkabel, Schalthebelkontakt – Hauptmagnet (braun oder weiß)
- ③ – Massekabel am Schaltgestänge (braun)
- ④ – Stromkabel, Hilfsmagnet – Drehzahlshalter (schwarz)
- ⑤ – Stromkabel, Hilfsmagnet – Hauptmagnet (rot)
- ⑥ – Stromkabel, Zündspule Klemme 15 – Hilfsmagnet (rot)

### 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- (1) und Leerlaufkraftstoffdüse (7) lassen sich ohne Ausbau des Vergasers mit Hilfe des Bordwerkzeugs herausschrauben 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 geringen Verbrauch oder höhere Leistung erzielen zu wollen. An der vom Werk erprobten und festgelegten Vergasereinstellung soll, wie bereits gesagt, 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-Einstellschraube (3) auf die übliche Leerlauf-Drehzahl eingestellt. Darauf wird die Leerlaufgemisch-Regulierschraube (2) – im Bild 68 ist an dieser der Schraubenzieher angesetzt – allmählich so weit verstellt, bis der Motor einwandfrei rund läuft. Die Einstellung ist in Ordnung, wenn der Motor (bei ausgetretener Kupplung) beim plötzlichen Öffnen der Drosselklappe ohne Verzögerung auf Touren kommt bzw. nach plötzlichem Schließen der Klappe nicht stehenbleibt. Auch bei langsamem, zügigem Öffnen der Drosselklappe darf kein „Loch“ spürbar und es müssen einwandfreie Übergänge vorhanden sein.

Die Regulierung beider Schrauben erfolgt wie im Bild 68 gezeigt. Hierzu auch die Bilder 66 und 67.

Im Rahmen des Wartungsdienstes reinigt die Werkstatt den Vergaser. Hierzu braucht der Vergaser nicht ausgebaut sondern nur das Vergaser-Oberteil abgeschraubt zu werden. Im einzelnen sieht das so aus:

1. Luffilter abnehmen.
2. Kraftstoffrohr zwischen Vergaser und Kraftstoffpumpe abnehmen.
3. Zugfeder für Drosselklappe aushängen und abnehmen.
4. Befestigungsschrauben für Vergaseroberteil herausschrauben.
5. Oberteil abheben und umklappen.
6. Schwimmer vorsichtig herausheben, damit der angelenete Steg nicht verbogen wird. Andernfalls ist der richtige Kraftstoffstand im Vergaser nicht mehr gegeben.
7. Luftkorrekturdüse abschrauben und Mischrohr herausnehmen.
8. Leerlaufluftdüse herausschrauben.
9. Hauptdüsenträger abschrauben und Hauptdüse aus dem Düsenträger herausschrauben.
10. Leerlaufkraftstoffdüse herausschrauben.
11. Schwimmernadelventil ausbauen. Die Ventlnadel trägt schwimmerseitig eine federbelastete, kalibrierte Feder. Das Ventil ist vorsichtig zu behandeln, damit die empfindliche Feder nicht beschädigt bzw. die Kugel nicht verklemmt wird.
12. Rückschlagventil für die Pumpe herausschrauben, wobei das darübergesteckte Filtersieb frei wird.
13. Verschlussschraube (Bild 66), Ziffer 6) herausschrauben.
14. Schwimmerkammer, Düsen, Kanäle mit Preßluft ausblasen. Weder in das über die Trennfläche des Vergaser-Unterteils herausstehende Paßrohr für die Pumpe noch in den (nach Herausschrauben des Rückschlagventils) offenen Kraftstoff-Zulauf-Kanal für die Pumpe darf Preßluft geblasen werden, andernfalls besteht die Gefahr, daß die kalibrierten Federn im Pumpenraum beschädigt werden. Die Beschleunigungspumpe selbst soll weder ausgebaut noch zerlegt werden! Der Zusammenbau des Vergasers erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Wie Sie aus dem Gesagten erkennen werden, verlangen die Einstellung, Prüfung und das Zerlegen des Vergasers nicht nur ausreichendes, gutes Werkzeug, sondern vor allem Fachkenntnisse und Erfahrungen. Sie sollten daher diese Arbeiten, wie eingangs betont, Ihrer LLOYD-Werkstatt überlassen.

- 1 – Hauptdüsenträger mit Hauptdüse
- 2 – Leerlaufgemisch-Regulier-Schraube
- 3 – Leerlaufeinstellschraube
- 4 – Rückschlagventil für Pumpe
- 5 – Beschleunigungspumpe
- 6 – Verschlussschraube für Einspritzrohr
- 7 – Leerlaufkraftstoffdüse

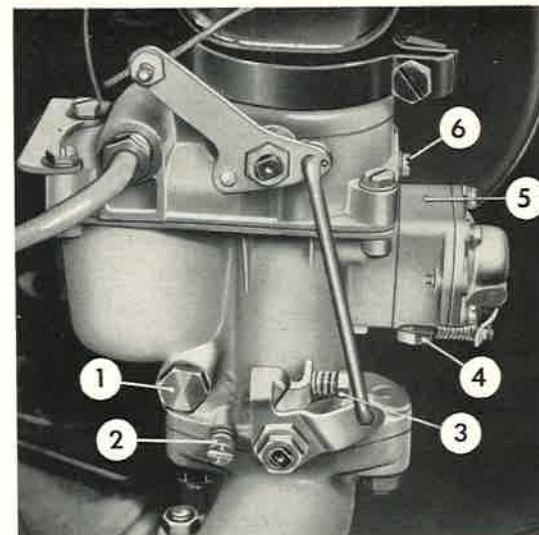


Bild 66

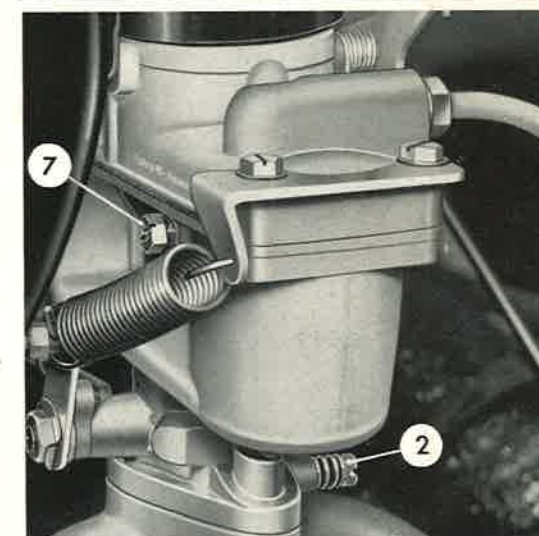


Bild 67

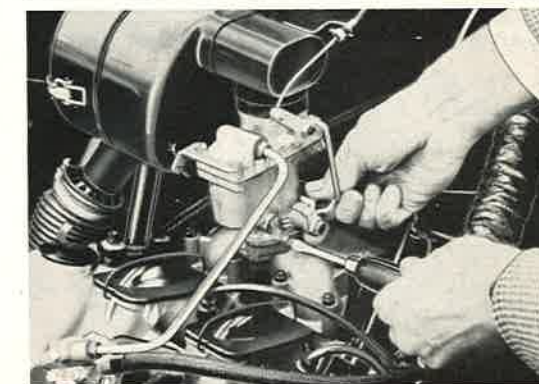


Bild 68

## 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 69). In der Ventilkammer 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 (Bild 74), indem 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 Nockenwellengehäuse-Schrauben beim 500- und 1500-km-Wartungsdienst auf Sitz kontrolliert und eventuell 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 70).

Das Ventilspiel wird mit einer Fühlerlehre kontrolliert und soll bei dem Einlaßventil 0,15 mm, bei dem Auslaßventil 0,20 mm betragen (Bild 71). Auf den Bildern 71 und 72 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 72). 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.

Bild 69

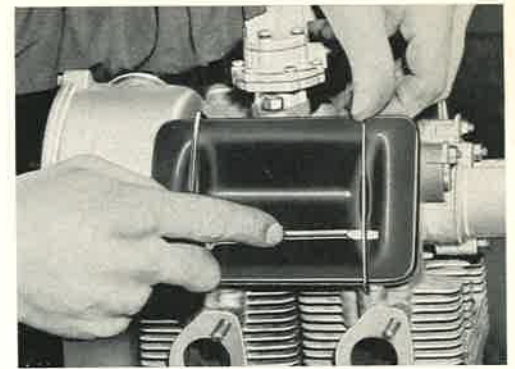


Bild 70

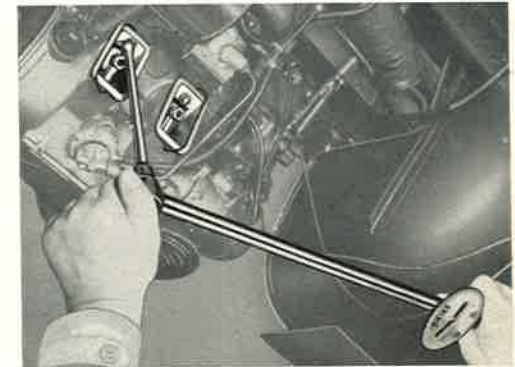


Bild 71

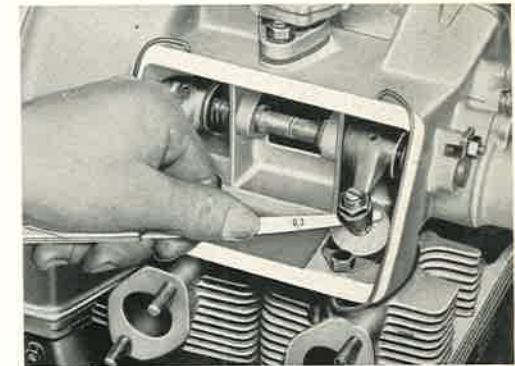
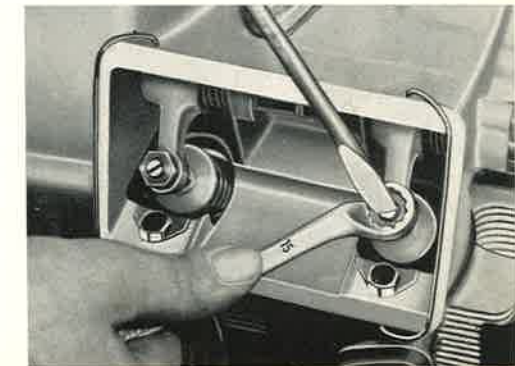


Bild 72



## 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 eventuell 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 73, Schraube 1) und Verstellen der Platte durch die Exzenterschraube (Bild 73, 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 OT-Markie auf dem Schwungrad und die Hiebmarkierung auf dem Gehäuse gegenüberstehen (Bild 74). In dieser Stellung muß der Verteilerfinger auf die Marke im Verteilergehäuse zeigen.

Jetzt steht der Kolben im Zylinder 1 = „0° vor OT“, und in diesem Moment muß die Zündung erfolgen.

(Die auf dem Schwungrad neben der OT-Markierung vorhandene Marke „Z“ ist die Zündmarke für den 19-PS-Motor der Modelle „Alexander“ und „Standard“.)

### Die „Z“-Marke hat für den 25-PS-Motor des Alexander TS keine Gültigkeit!

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 gelockert (Bild 75), 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 76). Folgenden Hinweis bitten wir zu beachten: Das Durchdrehen des Motors zur Zündeneinstellung 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 eventuelles Spiel in der Übertragung die genaue Einstellung der Zündung nicht beeinflussen kann.

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

1 – Befestigungsschraube  
2 – Exzenterschraube

Bild 73

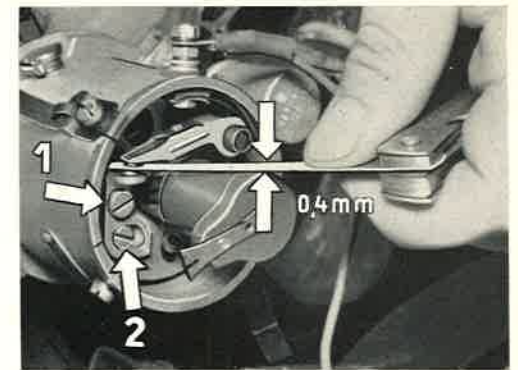


Bild 74

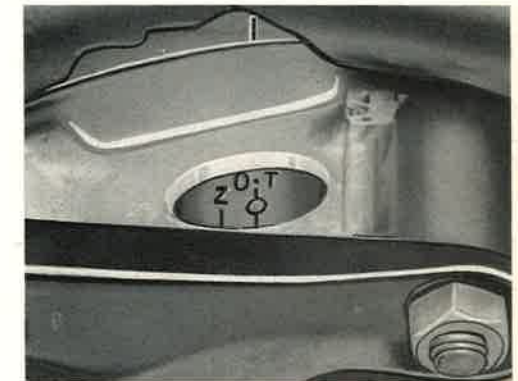


Bild 75

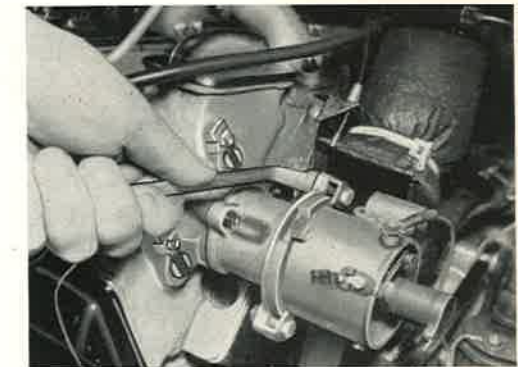
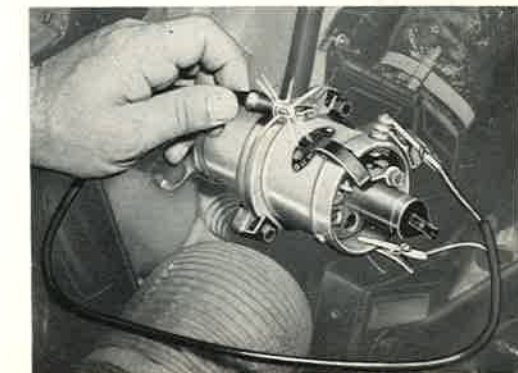


Bild 76





## Elektrische Anlage

Eine Sicherung brennt bekanntlich nur dann durch, wenn irgendein Schaden in der Leitung oder der elektrischen Anlage vorhanden ist. Ein Ausfall durch eine vorübergehende unbedenkliche Überlastung ist 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 78). Die Anordnung der Stromkreise zeigt die Zeichnung auf Bild 79 und der Schaltplan am Schluß des Heftes.

## Scheinwerfer

Der Alexander TS ist mit Scheinwerfern ausgerüstet, deren Abblendlicht asymmetrisch ist. Die Wirkung dieses Abblendlichtes beruht darauf, daß im abgeblendeten Zustand das Lichtbündel der Scheinwerfer auf der rechten Straßenseite weiter reicht als auf der Mitte

der Straße bzw. auf deren linker Seite. Man kann also „abgeblendet“ weiter sehen als mit symmetrischem Abblendlicht: Das „dunkle Loch“ neben entgegenkommenden Fahrzeugen wird besser ausgeleuchtet und Hindernisse und Verkehrszeichen in diesem sonst dunklen Gebiet der Straße auf größere Entfernung erkennbar. Die Zeichnung auf Bild 77 veranschaulicht die Wirkung des asymmetrischen Abblendlichtes.

Da die Scheinwerfer Ihres Wagens im Werk so eingestellt wurden, wie es die polizeilichen Vorschriften verlangen, sollten Sie nichts daran ändern. Falls aus irgendwelchen Gründen Korrekturen an der Einstellung erforderlich werden, müssen diese mit Hilfe eines Einstellgerätes für asymmetrisches Licht oder an einer Einstellwand durchgeführt werden.

Bild 77

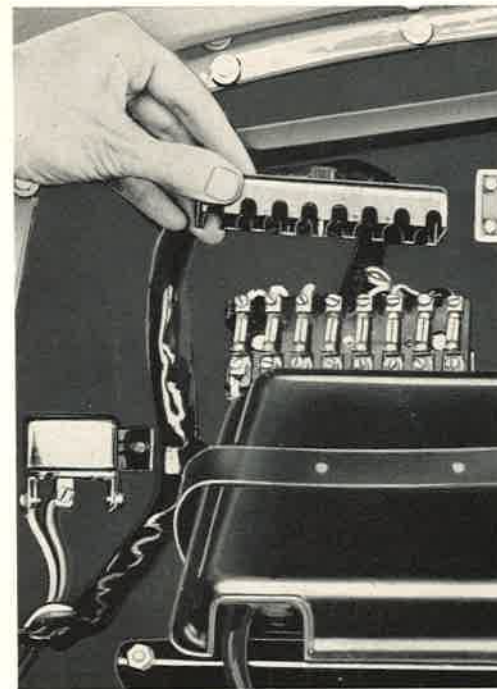
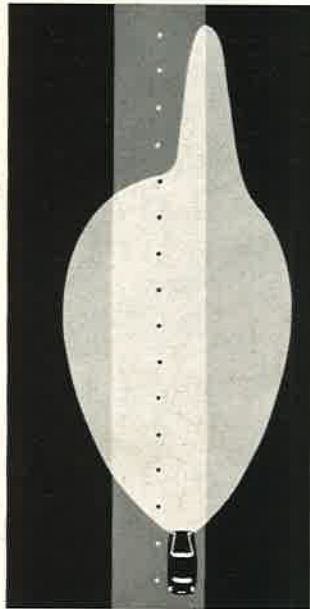


Bild 78

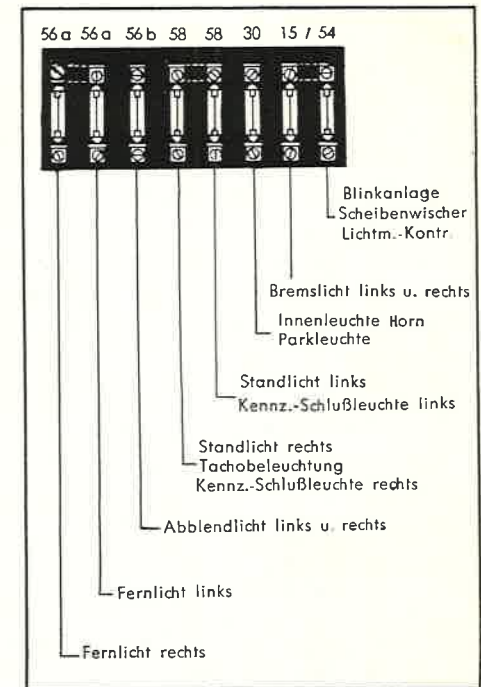


Bild 79

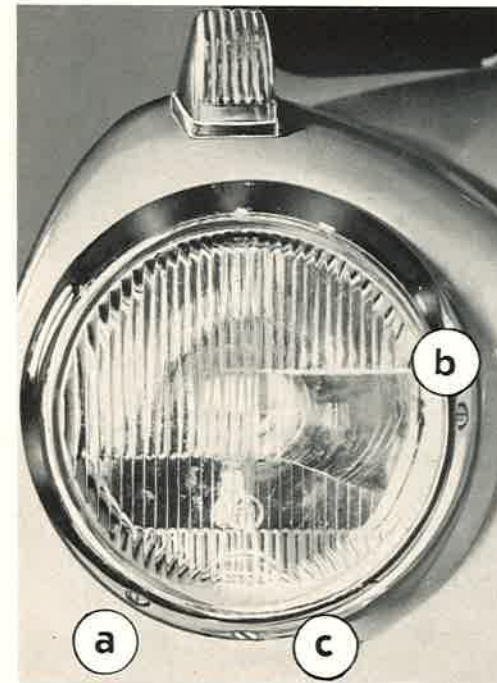


Bild 80

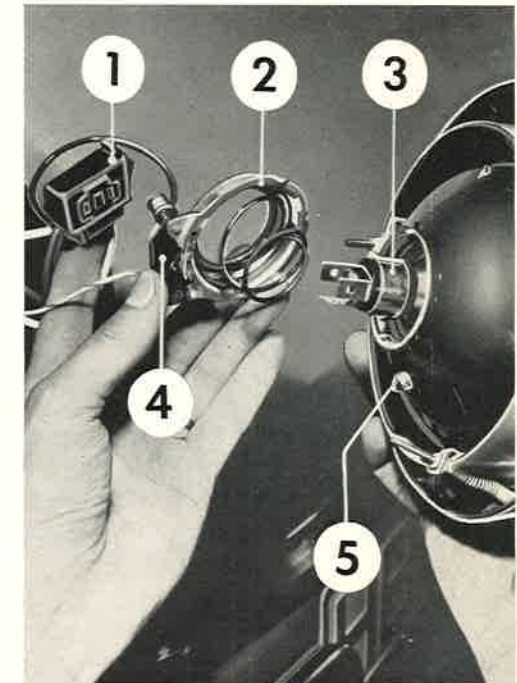


Bild 81

## Einstellen an der Einstellwand (Bild 82)

### 1. Vorbereitung der Wand

- Das Fahrzeug wird auf einer ebenen Fläche in 10 Meter Abstand vor einer senkrechten Wand aufgestellt.
- Auf dieser Wand wird ein Punkt markiert, der auf der längs durch das Fahrzeug verlaufenden Mittellinie liegt. Durch diesen Punkt wird die vertikale Mittellinie  $v-v$  gezogen.
- Jetzt wird der Wagen mit 4 Personen oder dem entsprechenden Gewicht (ca. 350 kg) belastet, wobei das Gewicht etwa gleichmäßig auf die Sitzplätze verteilt werden muß.
- Dann wird die Höhe der Scheinwerfer über dem Boden ermittelt. In dieser Höhe wird nun auf der Wand die horizontale Linie  $h-h$  gezogen.
- Entsprechend der Vorschrift muß der linke horizontale Teil der Hell-Dunkel-Grenze um 1 % geneigt werden. Diese Linie findet man, indem man eine Parallellinie 10 cm unterhalb  $h-h$  markiert (Linie  $a$ ).
- Dann wird der seitliche Abstand der Scheinwerfer symmetrisch zur Linie  $v-v$  auf die Wand übertragen und man markiert die Linien  $b$  und  $c$ .

### 2. Einstellung der Scheinwerfer.

**Die Scheinwerfer werden nur bei eingeschaltetem Abblendlicht einzeln eingestellt.**

- Einer der Scheinwerfer wird abgedeckt, der einzustellende Scheinwerfer wird zunächst auf die richtige Höhe eingestellt, d. h. die horizontal verlaufende Hell-Dunkel-Grenze auf der linken Seite wird auf die Linie  $a$  eingestellt (Schraube  $a$  am Scheinwerfer, Bild 80).
- Danach wird die Seite so eingestellt, daß der Knick zwischen dem horizontalen und dem geneigten Teil der Hell-Dunkel-Grenze genau auf der entsprechenden Vertikallinie  $b$  bzw.  $c$  liegt (Schraube  $b$  am Scheinwerfer, Bild 80).

Der geneigte Teil der Hell-Dunkel-Grenze steigt von der Mitte nach rechts oben in einem Winkel von ca.  $15^\circ$  an. Dieser Winkel ist durch die Konstruktion der Glühlampe gegeben.

- Entsprechend verfährt man beim zweiten Scheinwerfer.

Hiermit sind beide Scheinwerfer richtig eingestellt. Das Fernlicht wird nicht immer geradeaus liegen. Durch Glühlampentoleranzen bedingte kleine Abweichungen beeinträchtigen die Fahrbahnbeleuchtung nicht.

H	B
Scheinwerferhöhe	Scheinwerferabstand
700 mm	1000 mm

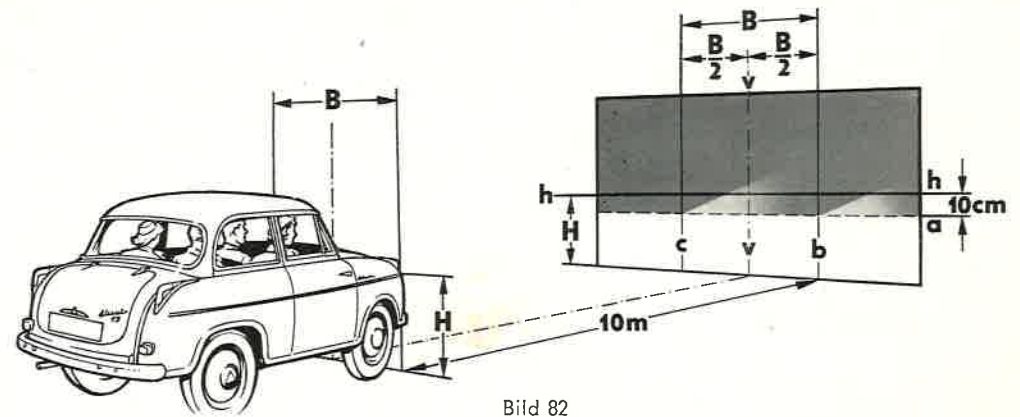


Bild 82

## Glühlampen

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.

Im Scheinwerferhalterung befinden sich drei Schlitzschrauben (Bild 80). Die Schrauben  $a$  und  $b$  dienen zur Einstellung des Reflektors. An diesen Schrauben soll nicht gedreht werden! Mit der Schraube  $c$  ist der Scheinwerfer befestigt. Schraube  $c$  wird herausgeschraubt und der Scheinwerfer aus der oberen Halterung herausgehoben. Zuerst wird der Stecker (1) von der Lampenfassung (3) abgezogen, darauf der Klemmring (2) durch Linksdrehung abgenommen. Jetzt kann die Scheinwerferlampe (Glühlampe mit Fassung ein Teil) bzw. die Standlichtlampe ausgewechselt werden. Die Kontaktfeder (4) hält die Standlichtlampe (5) in ihrem Sitz fest (Bild 81). Beim Einsetzen der Lampe achte man auf die entsprechenden Aussparungen. Glaskolben der Glühlampen nicht mit der Hand anfassen! Der auf dem Glaskolben verbleibende Handschweiß würde durch die Wärme der Lampe verdunsten und den Reflektor erblinden lassen.

## 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 (SAXOMAT: auch Kupplungszwischenhebel)
5. Innere Gelenke und innere Gelenkwellen abschmieren
6. Äußere Gelenke, Achsschenkellagerung 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

Bem. \*Gleiche Ölmarke wie bei der letzten Füllung verwenden

### 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. Vorderfedern einsprühen (alle 6000 km)
15. Getriebeöl erneuern (alle 12 000 km)\*
16. Motor-Ölsieb reinigen (alle 12 000 km)
17. Zündverteiler am Klappölter ölen (alle 24000 km)

## 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
5. Kupplungsspiel kontrollieren evtl. einstellen
6. Lenkung kontrollieren evtl. nachstellen

7. SAXOMAT: Unterdruckschläuche und Kabelanschlüsse auf festen Sitz prüfen
8. Bremsschläuche und Leitungen auf Dichtigkeit, Bremsschläuche auf Freigängigkeit kontrollieren
9. Fuß- und Handbremse kontrollieren evtl. nachstellen und entlüften
10. Reifendruck prüfen evtl. richtigstellen
11. 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 Dreivegehaahn reinigen
7. Vorspur prüfen
8. Muttern der Federbriden auf festen Sitz prüfen evtl. nachziehen
9. Stoßdämpfer auf Festsitz, Dichtigkeit und Funktion prüfen
10. Lichtanlage, Scheinwerfereinstellung, Blinkerfunktion und Horn prüfen

11. Instrumente im Armaturenbrett prüfen, Bowdenzüge auf Funktion u. Leichtgängigkeit prüfen evtl. gangbar machen

### Nur in größeren Abständen auszuführen:

12. Luftfiltereinsatz erneuern (alle 12 000 km)
13. SAXOMAT: Kontakte am Schaffhebel reinigen und Kontaktabstand neu einstellen (alle 15 000 km)
14. Kraftstoffsieb am Dreivegehaahn, Kraftstoffleitung, Vergaser und Düsen reinigen (alle 12 000 km)
15. Sieb im Entlüfterrohr reinigen (alle 12 000 km)
16. Festsitz der Kronenmutter der Vorder- und Hinterradnaben prüfen (alle 12 000 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.

## Stichwortverzeichnis

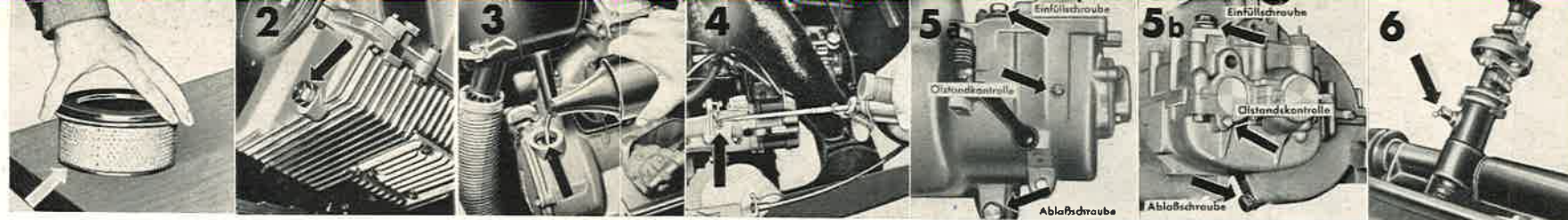
	Seite		Seite
Abblendschalter . . . . .	26	Lackierung . . . . .	38
Abschmieren . . . . .	46, Schmierplan	Lackpflege . . . . .	38
Anlasser . . . . .	9	Leerlauf . . . . .	57
Ansaugluftvorwärmung . . . . .	44	Lenkung . . . . .	9, 46
Aschenbecher . . . . .	40	Lichtlupe . . . . .	26
Asymmetrisches Abblendlicht . . . . .	64-67	Lichtmaschine . . . . .	9
Auswuchten der Räder . . . . .	15	Lichtschalter . . . . .	26
Autobahn . . . . .	14, 17	Luftfilter . . . . .	44
Automatische Kupplung . . . . .	51-56	<b>Motorenöl . . . . .</b>	<b>12</b>
<b>Batterie . . . . .</b>	<b>9, 42, 43</b>	Motorhaube . . . . .	11
Bedienungsorgane . . . . .	6	Motorlaufrichtung . . . . .	62
Bergsteigfähigkeit . . . . .	10	Motor-Nummer . . . . .	4, 5
Bereifung . . . . .	9, 14, 15	Motorschmierung . . . . .	12
Beschleunigungspumpe . . . . .	22, 23, 24	<b>Oberer Totpunkt . . . . .</b>	<b>60, 62</b>
Betriebstemperatur . . . . .	16, 17	Ölstand . . . . .	12
Blinkleuchten . . . . .	26	Ölwannen-Füllmenge . . . . .	8
Blinkerschalter . . . . .	26	<b>Parkleuchte . . . . .</b>	<b>33</b>
Bordwerkzeug . . . . .	34, 42	Polsterpflege . . . . .	39
Bremsen . . . . .	9, 48	<b>Reifenluftdruck . . . . .</b>	<b>14</b>
<b>Chrom-Pflege . . . . .</b>	<b>39</b>	Reifenpflege . . . . .	14
<b>Drehmoment . . . . .</b>	<b>8</b>	Reifenpanne . . . . .	34, 36
Drehzahl des Motors . . . . .	8, 16, 17	Reservereifen . . . . .	15, 34
Drosselklappe . . . . .	23, 24	<b>SAXOMAT . . . . .</b>	<b>51-56</b>
<b>Einfahren . . . . .</b>	<b>16, 17</b>	Schalten . . . . .	16, 18, 20, 21
Einfahrgeschwindigkeit . . . . .	16, 17	Schaltschema . . . . .	19, 20
Elektrische Anlage . . . . .	64, Schaltplan	Schaumwäsche . . . . .	38
Elektrodenabstand . . . . .	44	Scheibenwascher . . . . .	30
Entfroster . . . . .	28	Scheibenwischer . . . . .	28
<b>Fahrgestell-Nr. . . . .</b>	<b>4, 5</b>	Scheinwerfer . . . . .	10, 64, 66
Fahrweise . . . . .	16, 30, 32	Schiebedach . . . . .	32, 39, 40
Fahrzeug-Daten . . . . .	4, 5	Schwenkfenster . . . . .	32
Fleckenentfernung . . . . .	39	Sicherungskasten . . . . .	64, Schaltplan
<b>Getriebe . . . . .</b>	<b>9, 18-21</b>	Sitzverstellung . . . . .	18
Getriebe-Ölfüllmenge . . . . .	9	Starten des Motors . . . . .	22, 23, 24, 25
Glühlampen . . . . .	67	Starterklappe . . . . .	24, 25
<b>Handbremse . . . . .</b>	<b>48</b>	Steuerzeiten . . . . .	8
HD-Öl . . . . .	12	<b>Technische Daten . . . . .</b>	<b>8-10</b>
Heizung . . . . .	28	Typenschild . . . . .	5
Höchstgeschwindigkeit . . . . .	17	<b>Unterbrecherkontakte . . . . .</b>	<b>62</b>
<b>Innenleuchte . . . . .</b>	<b>33</b>	<b>Ventile . . . . .</b>	<b>60</b>
<b>Keilriemen . . . . .</b>	<b>46</b>	Ventilkammerdeckel . . . . .	7, 60
Kohlenoxydgas . . . . .	25	Vergaser . . . . .	8, 57, 58
Kondenswasser . . . . .	40	Vergaser reinigen . . . . .	58
Kraftstoffe . . . . .	12	<b>Wagenheber . . . . .</b>	<b>34, 35, 36</b>
Kraftstoff-Filter . . . . .	8	Wagenwaschen . . . . .	38, 48
Kraftstoff-Normverbrauch . . . . .	10, 32	Winterbetrieb . . . . .	22, 24, 30, 42, 43
Kraftstoff-Reserve . . . . .	12	Schmierplan	
Kraftstoff-Tank . . . . .	8, 11, 12	<b>Zündeinstellung . . . . .</b>	<b>8, 62</b>
Kraftstoff-Verbrauch . . . . .	30, 32	Zündkerzen . . . . .	8, 44
Kupplung . . . . .	50	Zündschloß . . . . .	22
		Zündverteiler . . . . .	8, 46, 62
		Zurückschalten . . . . .	21

Für Ihre persönlichen Notizen

Für Ihre persönlichen Notizen



**ALEXANDER  
ALEXANDER TS  
STANDARD**



**Schmierplan**

**Bezeichnung der Schmier- bzw. Pflegestellen**

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| 1. Luftfilter, trocken       | 8. Vorderradlagerung und Scharniergelenke |
| 2. Motoröl-Ablafschraube     | 9. Innere Gelenke                         |
| 3. Motoröl-Einfüllstutzen    | 10. Innere Gelenkwellen                   |
| 4. Zündverteiler             | 11. Pedalwelle                            |
| 5a Dreigang-Getriebe         | 12. Spurstangengelenke                    |
| 5b Viergang-Synchrongetriebe | 13. Hauptbremszylinder                    |
| 6. Lenkgehäuse               | 14. Batterie                              |
| 7. Kupplungshebel            | 15. Hinterradnaben                        |

**Bezeichnung und Spezifikation der Schmier- und Pflegestoffe**

**Motoröl**  
HD-Öl für Ottomotoren (Markenöl). Zum Spülen kein Spülöl, sondern gleiches Öl wie Neufüllung verwenden.

+ 30° C (+ 86° F)  
0° C (+ 32° F)

SAE 40  
SAE 20 W/20  
SAE 10 W

SAE 10 W/30

Motorölstand prüfen

**Getriebeöl**  
Viergang-Synchron-Getriebe

Bei besonders tiefen Außertemperaturen (unter ca. 15° C = 50° F) empfehlen wir die Verwendung einer Getriebeölflüssigkeit (Automatic Transmission Fluid) eines anerkannten Markenfabrikates.

0° C (+ 32° F)  
SAE 90  
SAE 80

Dreigang-Getriebe: SAE 90, Sommer und Winter

Lenkung: SAE 140, Sommer und Winter

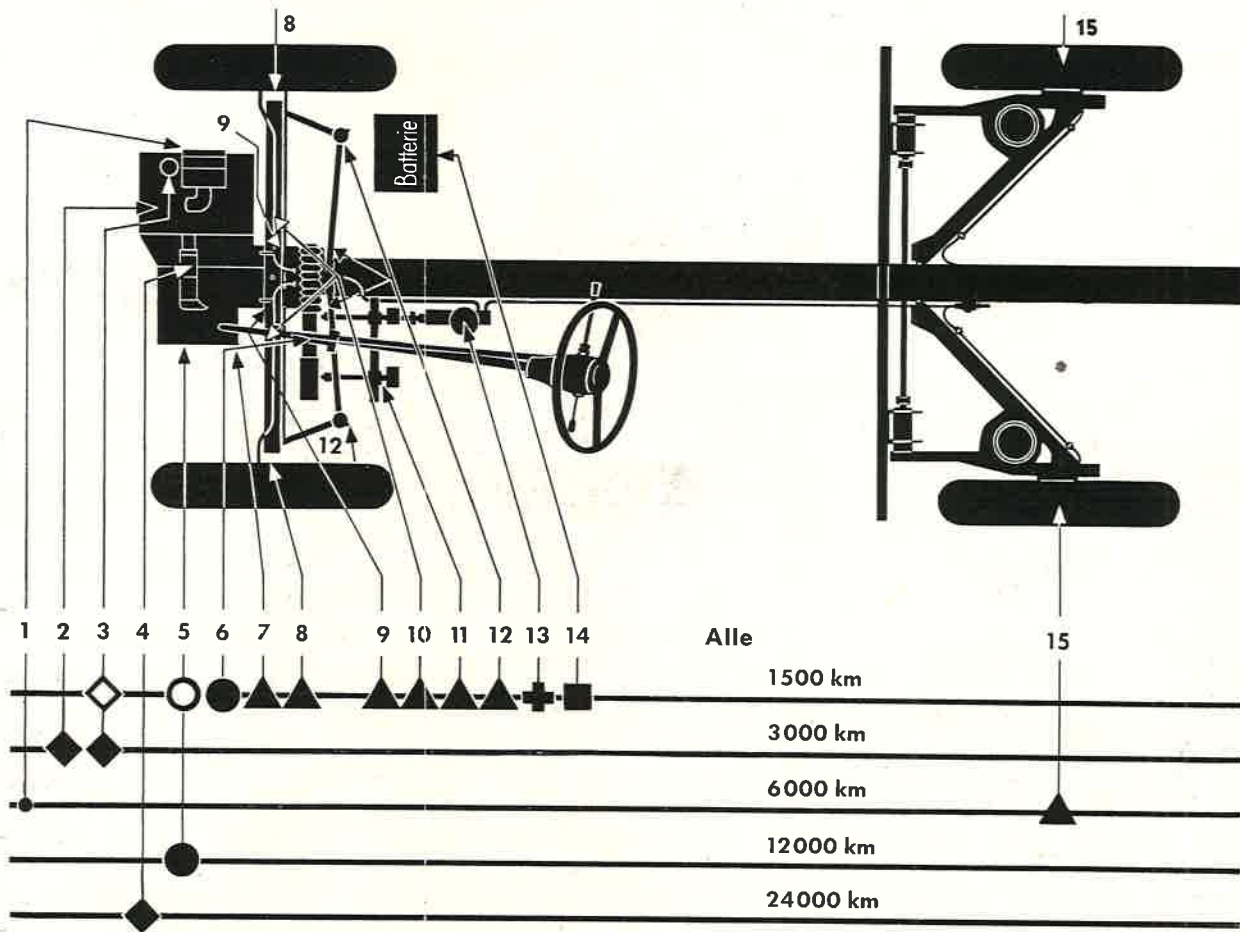
Getriebeölstand prüfen

Hochdruckfett, wasserabweisend, kältebeständig

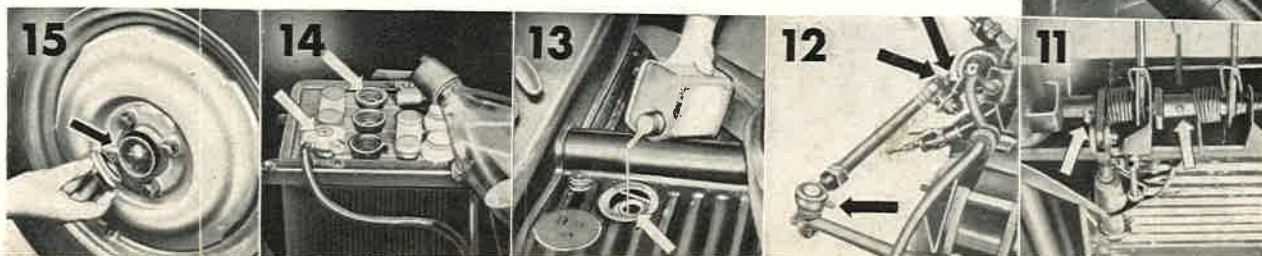
Destilliertes Wasser

Bremsflüssigkeit „ATE blau“

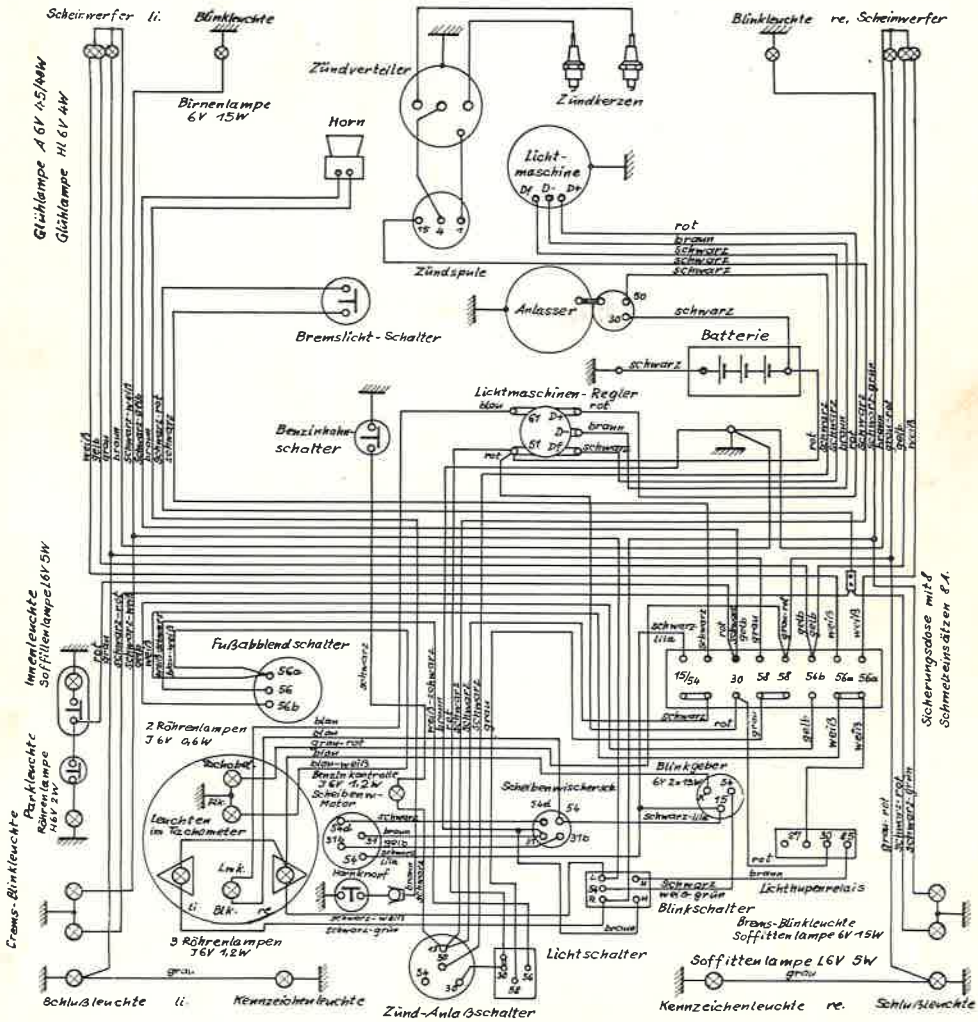
Im Ausland werden die Motorenöle zum Teil nach dem API-System (American Petroleum Institute) gekennzeichnet. Die für den 600 ccm LLOYD-Motor geeigneten HD-Öle sind in diesem Fall mit der Bezeichnung „For Service MS“ bezeichnet.



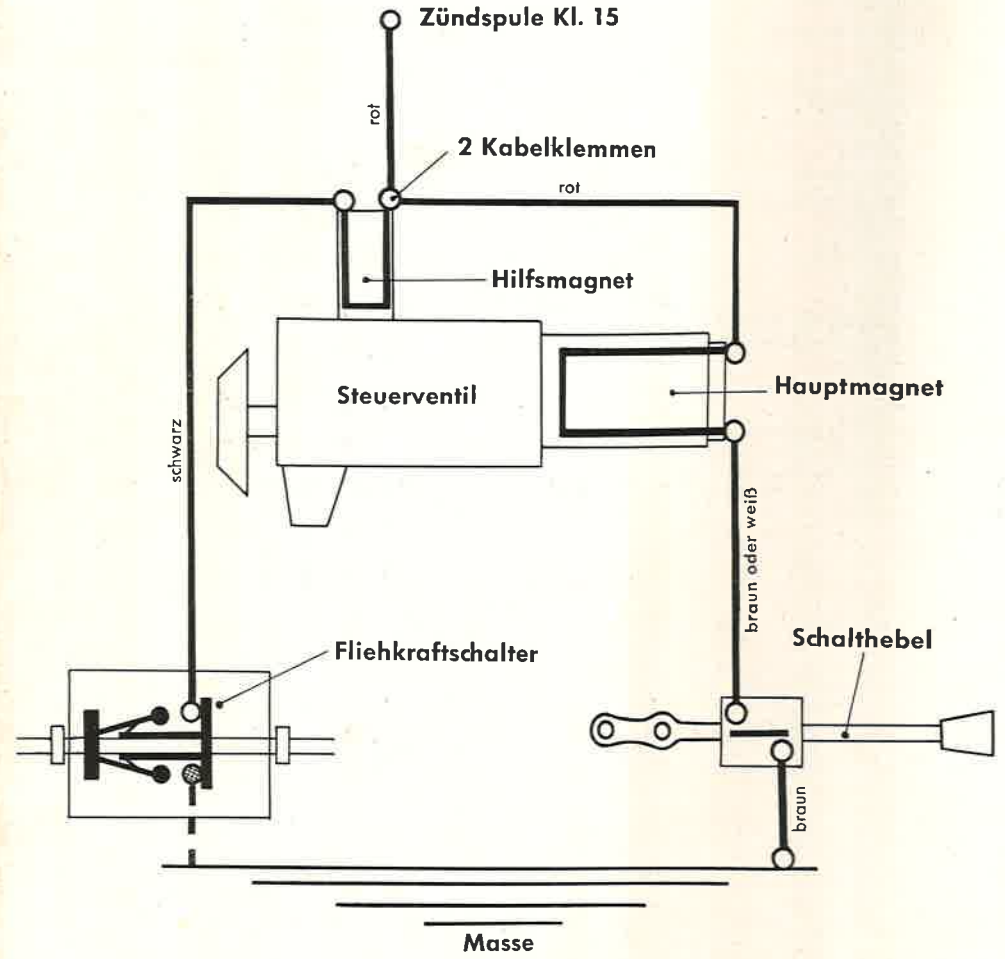
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Alle	15
◆	◆	◆	◆	○	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	+		
														1500 km	
														3000 km	
														6000 km	
														12000 km	▲
														24000 km	



# Elektrisches Schaltschema



# Schaltschema SAXOMAT



ÜBER 1000

## LLOYD-KUNDENDIENSTSTELLEN

mit vom Werk geschultem Fachpersonal  
und Original-LLOYD-Ersatzteilen in

ANDORRA	BELGIEN
CYPERN	DÄNEMARK
FINNLAND	FRANKREICH
GROSSBRITANNIEN	GRIECHENLAND
ISLAND	ITALIEN
HOLLAND	LUXEMBURG
MALTA	NORWEGEN
ÖSTERREICH	PORTUGAL
SAARLAND	SPANIEN
SCHWEDEN	SCHWEIZ
	TÜRKEI

AFRIKA	AMERIKA
ASIEN	AUSTRALIEN

garantieren auch im Ausland einen  
einwandfreien LLOYD-Kundendienst