

LLOYD MOTORENWERKE G.M.B.H. BREMEN

Ihr neuer **LLOYD 600**

und was Sie davon wissen sollten



IMPORTEUR
Gebr. Voelke A.G.
Automobile BASEL
Riehenstrasse 163 ☎ 32 66 86

LLOYD MOTOREN WERKE G.M.B.H BREMEN

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	Seite 3
Blick auf Bedienungs- und Kontrollorgane	Seite 4
Blick unter die Haube	Seite 5
Bevor es losgeht . . . müssen wir tanken	Seite 6 – 7
Mit Köpfchen einfahren	Seite 8 – 9
Mit Überlegung fahren	Seite 10 – 11
Keine Angst vor Reifenpannen	Seite 12 – 13
Mit Liebe pflegen	Seite 14 – 15
Mit Sorgfalt instandhalten	Seite 16 – 19
Nur mit Fachkenntnis instandsetzen	Seite 20 – 29
Technische Daten und Einstellungen	Seite 30
Stichwortverzeichnis	Seite 31
Der Pflegedienst	Seite 32
Schmierplan	Anhang

Wenn Sie einzelne Angaben suchen, wie z. B. Reifendruck, Kupplungseinstellung oder Elektrodenabstand der Zündkerzen, so können Sie diese sehr schnell durch die Benutzung des Stichwortverzeichnisses auf der Seite 31 finden.

Lieber LLOYD-Fahrer!

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

Sie sind sicherlich glücklich über Ihre Wahl und ganz besonders stolz auf Ihren neuen **LLOYD 600**, diesen schönen, eleganten

Wagen mit dem neuen robusten und wirtschaftlichen 600-ccm-Viertaktmotor. Dieses Glück und diesen Stolz jederzeit zu rechtfertigen, wird unser größtes Bestreben sein.

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

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

Selbstverständlich möchten Sie aber auch selbst möglichst genau über Ihren neuen **LLOYD 600** 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.

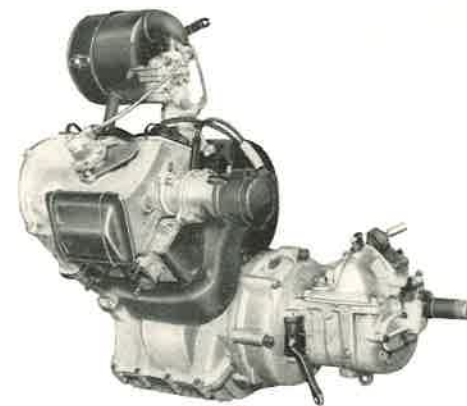
Und nun nochmals:

Herzlichen Glückwunsch zum neuen LLOYD und gute Fahrt!

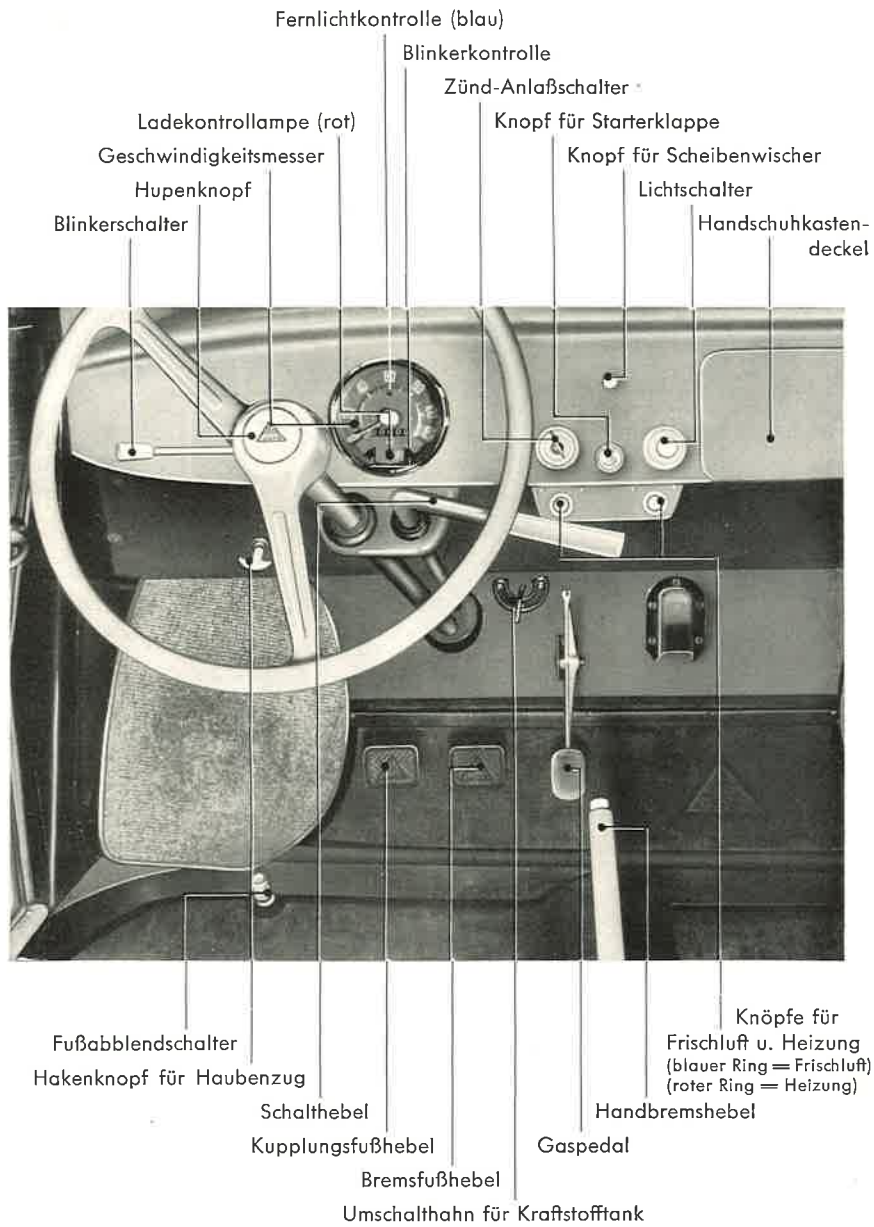
Ihre **LLOYD MOTOREN WERKE G. M. B. H.**
Kundendienst



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



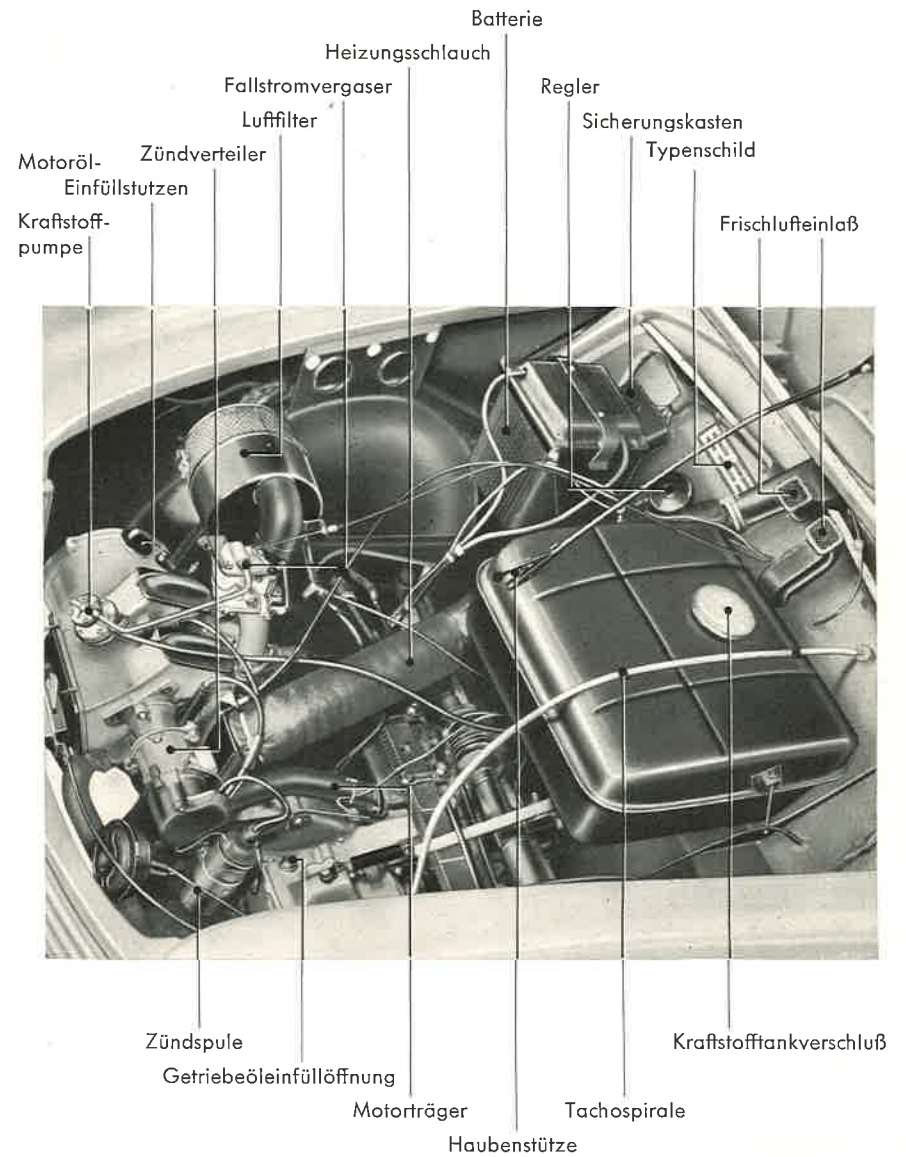
Blick auf Bedienungs- und Kontrollorgane



1

Der Übersicht wegen befinden sich Lenkrad und Schalthebel nicht in der Normalstellung

Blick unter die Haube



2

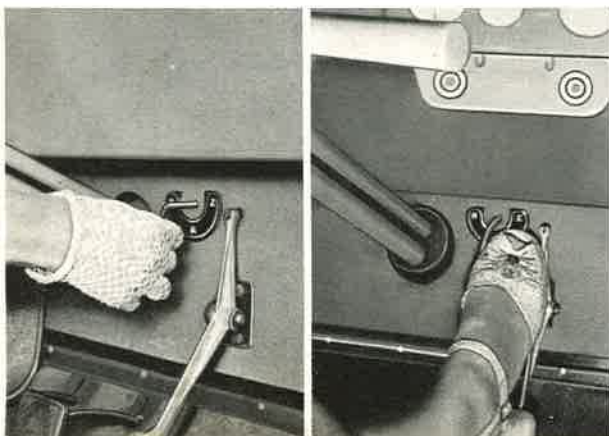


3

von innen aus entriegelt werden kann. Zu diesem Zweck ziehen Sie den weißen Hakenknopf links unter dem Armaturenbrett, der die erste Verriegelung freigibt (Bild 3 links). Nun kann der Tankwart durch Wegdrücken des zweiten Sicherungshebels die Haube öffnen (Bild 3 rechts) und diese durch Einrasten der Haubenstütze feststellen. Der Kraftstofftank faßt 25 l, wovon 3 l Reserve sind. Der Umschalthahn liegt an der Spritzwand rechts unten neben der Lenksäulendurchführung. Er zeigt in der Normalstellung A = auf nach unten. Zum Schließen der Benzinzufuhr drehen Sie den Hahn nach rechts in die Stellung Z = zu, zur Umschaltung auf Reserve nach links (R). Der Hahn ist vom Sitz aus mit der Hand zu erreichen (Bild 4 links). Sie können ihn aber auch, ohne sich zu bücken, mit dem Fuß bedienen, wenn Sie das erst einmal etwas geübt haben (Bild 4 rechts).

Für Ihren LLOYD 600 mit seinem 600-ccm-Viertaktmotor brauchen Sie reinen Kraftstoff ohne Ölbeimischung (Bild 5). Dies ist besonders wichtig, weil der Bruder Ihres LLOYD 600, der seit Jahren bekannte LLOYD 400, einen Zweitaktmotor hat, der mit einer Kraftstoff-Ölmischung betankt wird. Es könnte also in der ersten Zeit passieren, daß ein eifriger Tankwart beim Vorfahren Ihres LLOYD-Wagens gleich mit der Mischkanne gelaufen kommt. Deshalb bitte gut aufpassen, daß Ihr LLOYD 600 nur reinen Kraftstoff ohne Ölbeimischung in den Tank bekommt.

4



Bevor es losgeht . . . müssen wir tanken!

Ihr LLOYD 600 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

Selbstverständlich braucht auch Ihr Viertaktmotor Öl zur Schmierung. Dieses Motorenöl wird, wie bei allen Viertaktmotoren, durch den Öleinfüllstutzen in den Motor eingefüllt. Die Ölstandskontrolle erfolgt bei abgestelltem Motor durch den Ölmeßstab

6



(Bild 6). Der Stab wird herausgenommen, mit einem sauberen Tuch abgewischt, dann nochmals bis zum Anschlag in das Kurbelgehäuse gesteckt und zur Messung wieder herausgezogen. Der Ölstand soll sich stets zwischen den beiden Markierungen abzeichnen und möglichst nahe am oberen Strich gehalten werden. Diese Kontrolle sollten Sie jedesmal beim Tanken bzw. nach einer Fahrstrecke von etwa 500 km vornehmen.

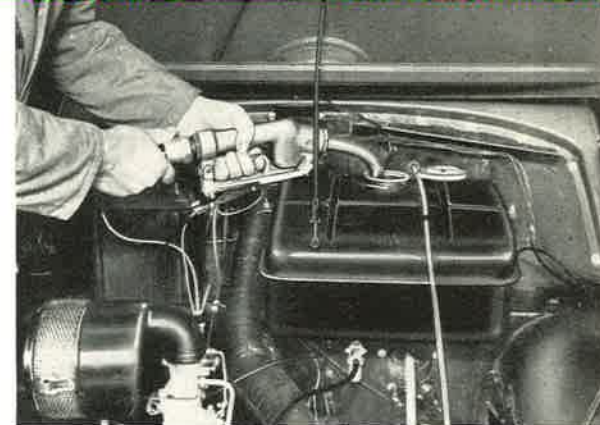
Fahrsicherheit und Fahrbequemlichkeit verlangen eine Überwachung des Reifendrucks. Da die Bereifung heutzutage, wenn sie in Ordnung ist, den Luftdruck lange Zeit beibehält, genügt es, sich vor Antritt jeder Fahrt durch einen Blick davon zu überzeugen, ob nicht ein Reifen durch eine Beschädigung erheblich an Luft verloren hat. Man kann sich daher darauf beschränken, den Reifendruck im Rahmen der laufenden Wartungsdienste überprüfen zu lassen. Bitte, bedenken Sie: zu geringer Luftdruck verkürzt die Lebensdauer der Bereifung, zu hoher Luftdruck beansprucht unnötig das Fahrwerk Ihres Wagens und beeinträchtigt Ihr Wohlbefinden während der Fahrt durch zu harte Stöße. Wir empfehlen Ihnen daher, den Reifendruck der jeweiligen Belastung des Wagens anzupassen und möchten Ihnen nachfolgende Abstufungen vorschlagen.

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

Reifendruck:

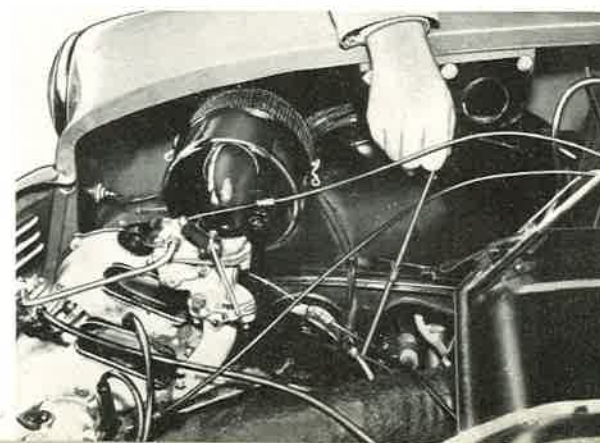
- bei 4 Personen und Gepäck
vorn 1,7 atü hinten 2,0 atü
- bei 2 Personen und Gepäck
vorn 1,7 atü hinten 1,5 atü
- bei 3 Personen
vorn 1,7 atü hinten 1,5 atü
- bei 2 Personen
vorn 1,7 atü hinten 1,2 atü
- bei 1 Person
vorn 1,5 atü hinten 1,0 atü

7



5

6





7

Mit Köpfchen einfahren

Über das richtige Einfahren wird viel gesprochen und geschrieben. Sie brauchen keine Sorge zu haben, etwas falsch zu machen, wenn Sie Ihren Wagen in den nachstehend aufgeführten Geschwindigkeitsbereichen einfahren:

1. Gang nicht über 20 km/h (0-20 km je Stunde) 2. Gang nicht über 45 km/h (10-45 km je Stunde) 3. Gang nicht über 75 km/h (25-75 km je Stunde)

Die verhältnismäßig hohen Einfahrgeschwindigkeiten wurden durch unsere modernen Fertigungsmethoden ermöglicht. Bitte, machen Sie sich die Erkenntnis zu eigen, daß es Ihr LLOYD-Motor gar nicht gern hat, mit niedrigen Drehzahlen und unzureichender Betriebstemperatur gefahren zu werden; er freut sich vielmehr darauf, schon in der Einfahrzeit richtig arbeiten zu dürfen. Beobachten Sie daher zu Anfang noch die Tachometernadel und schalten Sie z. B. in den 2. Gang zurück, wenn die Geschwindigkeit im 3. Gang auf 25 km/h absinkt. Später werden Sie es im Gefühl haben, wann Sie umschalten müssen, damit der Motor sich nicht quält.

Diese Einfahrhinweise gelten für die ersten 2500 km. Es liegt in Ihrem Interesse, sich recht gewissenhaft danach zu richten und insbesondere die im Kundendienst-Heft vorgeschriebenen Ölwechsel bei 500 km und 1500 km vornehmen zu lassen.

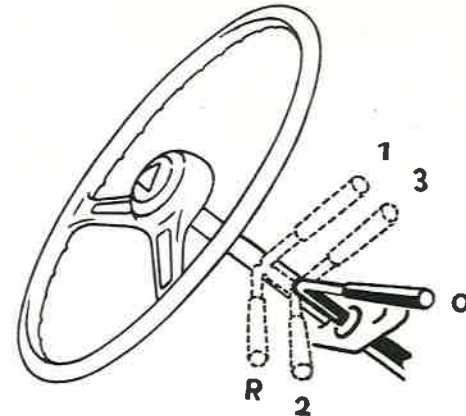
Mit diesen grundsätzlichen Einfahr-Anleitungen wohlversehen, wollen Sie nun bitte hinter dem Lenkrad Platz nehmen. Wir erlauben uns, als unsichtbare Begleiter an Ihrer ersten Ausfahrt teilzunehmen. Vor der Abfahrt bringen Sie den Sitz durch Niederdrücken des Hebels und Verschieben in Längsrichtung in die für Sie passende Stellung (Bild 7). 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.

Bevor Sie den Motor anlassen, überzeugen Sie sich bitte zunächst davon, daß der Schalthebel in Leerlaufstellung steht. Durch Einstecken des Zündschlüssels und kurze Rechtsdrehung schalten Sie die Zündung ein und starten den Motor nun durch eine weitere Drehung nach rechts bei gleichzeitigem Eindrücken des Schlüssels (Bild 8). Kuppeln Sie nicht aus, sonst erschweren



8

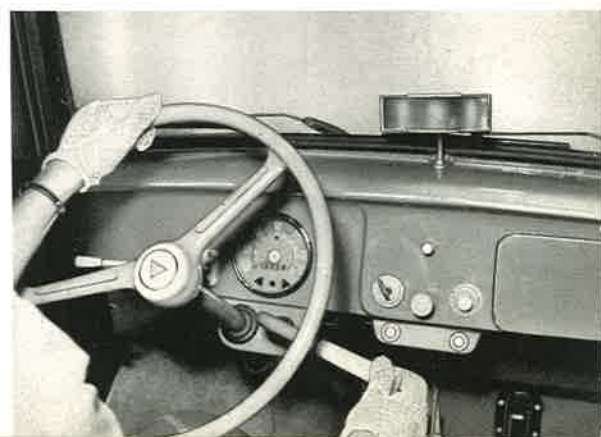
Sie dem elektrischen Anlasser die Arbeit. Nur bei kalter Maschine soll beim Anlassen der mit S bezeichnete Knopf für die Starterklappe gezogen werden (Bild 8). Sobald der Motor angesprungen ist, drücken Sie den Starterknopf bei gleichzeitigem leichtem Gasgeben langsam wieder hinein. Sollte der Motor stottern, d. h. kein Gas annehmen, muß die Starthilfe noch einmal kurz betätigt werden. Niemals bei warmer Maschine den Starterknopf ziehen, da der Motor sonst „absäuft“, wie man zu sagen pflegt. Ist Ihnen dieses kleine Mißgeschick aber doch einmal passiert, so wird der Anlasser ohne Ziehen des Startknopfes bei voll durchgetretenem Gaspedal so lange betätigt, bis der Motor anspringt.

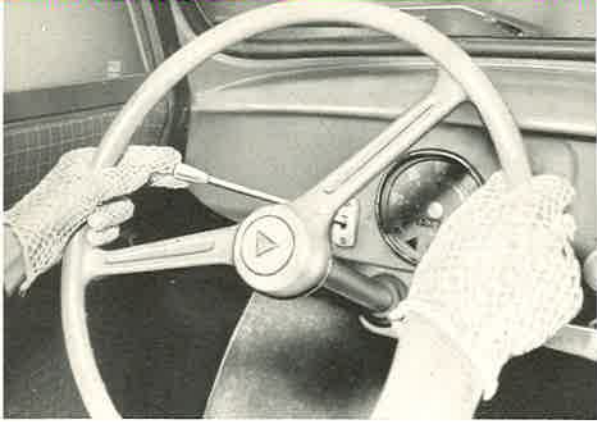


Das Anfahren und das Durchschalten der Gänge geschieht nun in der gewohnten Weise. Wie bei Ihrem neuen LLOYD die Gänge liegen, zeigt die Skizze.

Das Schalten des Dreigang-Getriebes wird zur ungetrübten Freude, wenn Sie sich einige kleine Kniffe merken. Gewöhnen Sie sich bitte an, das Kupplungspedal bei jedem Schaltvorgang bis zum Anschlag durchzutreten. Dadurch trennen Sie den Motor sicher vom Getriebe, und die Gänge lassen sich bei Beachtung der Schaltpausen geräuschlos einlegen. Machen Sie kurze Schaltpausen zwischen den Gängen, solange das Getriebeöl noch zähflüssig ist, z. B. also morgens, wenn Sie den Wagen wieder in Benutzung nehmen. Sobald das Öl im Getriebe durch die Motorwärme geschmeidig geworden ist — das geht übrigens beim LLOYD sehr schnell —, verlängern Sie die Schaltpausen. Nach kurzer Eingewöhnung werden Sie schnell heraushaben, wie kurz oder wie lang die Zwischenpausen zu wählen sind. Beim Abwärtschalten, also z. B. vom 3. in den 2. Gang, sind die Schaltpausen unbedingt zu beachten, da Sie ja in der Leerlaufstellung des Schalthebels bei eingerückter Kupplung Zwischengas geben müssen. Wenn Sie diese Tips beherzigen, geschieht das Herauf- und Herunterschalten völlig geräuschlos. Gewöhnen Sie sich auch nicht an, den Schalthebel mit der ganzen Hand zu umklammern. Er geht wirklich so leicht, daß Sie ihn mit den Fingerspitzen regieren oder mit der offenen Hand nach oben oder unten drücken können (Bild 9).

9





Mit Überlegung fahren

Zum Fahren mit Überlegung gehört die sichere Beherrschung des Wagens und die sinnvolle Anwendung aller Bedienungsorgane. Diese sind beim LLOYD 600 griffbereit und bequem angeordnet. Daher können Sie bei der Benutzung derselben Ihre volle Aufmerksamkeit dem Verkehr zuwenden.

Der LLOYD 600 ist mit überaus wirksamen Blinkern für die Anzeige der Richtungsänderung ausgerüstet.

Der Tipphelb für die Blinker liegt unter dem Lenkrad. Ohne dieses loslassen zu müssen, können Sie ihn mit dem Finger der linken Hand betätigen (Bild 10). Die Kontroll-Leuchten für die Blinkerbetätigung liegen genau in Ihrem Blickfeld, und zwar rechts und links unten im Tachometer. Sollten Sie einmal dieses Blinksignal übersehen haben, so warnt Sie das Tickgeräusch des Blinkgebers.

Bitte, achten Sie darauf, daß Sie eine Fahrtrichtungsänderung auch nach Anzeige durch die Blinker nur vornehmen, wenn Sie sich im Rückspiegel überzeugt haben, daß Sie mit Ihrer Fahrtrichtungsänderung keinen anderen Fahrteilnehmer gefährden. Die freie Rundumsicht im LLOYD gestattet einen ungehinderten Überblick nach allen Seiten und auch nach hinten, so daß Sie ein nachfolgendes schnelleres Fahrzeug nicht übersehen werden. Verkehrssicherheit geht über alles.

Der Lichtschalter sitzt auf dem Armaturenbrett rechts vom Starterknopf und wird durch Herausziehen betätigt (Bild 11). Die erste Rasterstellung bedeutet Standlicht, ganz herausgezogen Fernlicht, das mit dem Fußschalter links unten ab- und wieder aufgeblendet werden kann (siehe auch Bild 1). Das Fernlicht wird angezeigt durch die blaue Kontrollampe, oben im Geschwindigkeitsmesser. Blenden Sie bitte rechtzeitig ab, um entgegenkommende Fahrzeuge und damit auch sich selbst nicht zu

10

11



10



12

gefährden. Im übrigen ermöglicht die griffgünstige Anordnung des Fernlichtknopfes auch die Verwendung am Tage als Lichthupe.

In der Mitte unter dem Armaturenbrett liegen die beiden Betätigungs-knöpfe für Frischluft und Heizung. Der linke Knopf mit blauem Ring bringt Frischluft, der rechte mit dem roten Ring Warmluft in den Wagen und an die Scheiben. Durch teilweises Ziehen beider Knöpfe, die durch Drehen feststellbar sind, können Sie durch Mischung der frischen und warmen Luft die Ihnen genehme Temperatur herstellen.

Die Scheibenwischer werden durch Herausziehen des weißen Knopfes in der Mitte des Armaturenbrettes betätigt (Bild 12).

Sie geben Ihnen bei Regen ein großes Sichtfeld frei und tragen zur sicheren Fahrt bei. Bei Regen und auf nasser Straße zeigt der LLOYD 600 seine Überlegenheit durch seine sichere Straßenlage. Bleiben Sie dennoch vorsichtig und fahren Sie ruhig und besonnen. Hohe Reisedurchschnitte sind nicht so sehr von der Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr von der guten Beschleunigung eines Wagens abhängig. Wenn Sie die hervorragende Beschleunigung Ihres LLOYD 600 ausnutzen, werden Sie gute Durchschnitte erreichen, ohne ständig Vollgas zu fahren. Das beste Durchzugvermögen und gleichzeitig der wirtschaftlichste Verbrauch liegen im mittleren Drehzahlbereich des Motors. Bringen Sie deshalb Ihren LLOYD mit entsprechender Beschleunigung durch zügiges Gasgeben auf die gewünschte Geschwindigkeit und gehen Sie dann mit dem Gaspedal so weit zurück, daß der Wagen diese Geschwindigkeit beibehält. Der rechte Fuß ist Ihr Geldverwalter, und Sie werden erfreut sein, mit dieser Fahrweise bei Ihren Freunden und Bekannten mit dem sparsamen Verbrauch und der guten Leistung Ihres Wagens Aufsehen erregen zu können. Zum zügigen und wirtschaftlichen Fahren gehört auch, daß man bei Fahrtverlangsamung dem Motor einen großen Teil der Bremsarbeit zufallen läßt, eine Arbeit, die gerade der Viertaktmotor Ihres Wagens besonders gern und wirkungsvoll übernimmt. Nehmen Sie also rechtzeitig den Fuß vom Gashebel und nutzen Sie die Bremskraft des Motors. Jede unnötige Betätigung des Bremspedals bedeutet Kraftstoffvergeudung.



11



14

fen besser geworden sind. Sollte aber doch ein Radwechsel nötig sein, ist dieser keine Schwerarbeit. Bei Beachtung der nachfolgenden Anleitungen kann ein Radwechsel sogar in wenigen Minuten vergessen sein.

Zuerst wird das Reserverad aus dem Wagenheck genommen und griffbereit neben das zu wechselnde Rad gestellt. Die Radkappe wird mittels des Schraubenziehers aus dem Bordwerkzeug oder dem angeschärften Ende des Radschraubenschlüssels entfernt und abgelegt. Das Lösen der Radschrauben erfordert schon eine gewisse Kraftanstrengung, denn zu Ihrer eigenen Sicherheit müssen diese immer fest angezogen sein. Fußkraft ist größer als Handkraft. Wenn man daher den Schraubenschlüssel mit den Händen in der richtigen Stellung festhält und mit dem Fuß auf das freie Ende des Schlüssels drückt, wird keine noch so festsitzende Schraube widerstehen können (Bild 14). Die Schrauben werden nur gelöst, so daß sie später nach Untersetzen des Wagenhebers und Hochbocken des Wagens ganz herausgeschraubt werden können. Sichern Sie den Wagen gegen Wegrollen durch Anziehen der Handbremse beim Wechseln eines Hinterrades oder durch Anziehen der Handbremse und zusätzliches Sichern der Hinterräder durch Vorlegen von Steinen oder dergleichen beim Wechseln eines Vorderrades. Der Wagenheber wird zunächst außerhalb seines Standplatzes auf ungefähre Höhe gedreht und mit Radschraubenschlüssel und Verlängerung untergeschoben und hochgedreht. Bei einem Radwechsel hinten sitzt der Heber unter der

15



Keine Angst vor Reifenpannen

Reifenpannen sind selten geworden. Seltener geworden in dem Maße, in dem die Hufnägel auf der Straße weniger und die Rei-

fen besser geworden sind. Sollte aber doch ein Radwechsel nötig sein, ist dieser keine Schwerarbeit. Bei Beachtung der nachfolgenden Anleitungen kann ein Radwechsel sogar in wenigen Minuten vergessen sein. Zuerst wird das Reserverad aus dem Wagenheck genommen und griffbereit neben das zu wechselnde Rad gestellt. Die Radkappe wird mittels des Schraubenziehers aus dem Bordwerkzeug oder dem angeschärften Ende des Radschraubenschlüssels entfernt und abgelegt. Das Lösen der Radschrauben erfordert schon eine gewisse Kraftanstrengung, denn zu Ihrer eigenen Sicherheit müssen diese immer fest angezogen sein. Fußkraft ist größer als Handkraft. Wenn man daher den Schraubenschlüssel mit den Händen in der richtigen Stellung festhält und mit dem Fuß auf das freie Ende des Schlüssels drückt, wird keine noch so festsitzende Schraube widerstehen können (Bild 14). Die Schrauben werden nur gelöst, so daß sie später nach Untersetzen des Wagenhebers und Hochbocken des Wagens ganz herausgeschraubt werden können. Sichern Sie den Wagen gegen Wegrollen durch Anziehen der Handbremse beim Wechseln eines Hinterrades oder durch Anziehen der Handbremse und zusätzliches Sichern der Hinterräder durch Vorlegen von Steinen oder dergleichen beim Wechseln eines Vorderrades. Der Wagenheber wird zunächst außerhalb seines Standplatzes auf ungefähre Höhe gedreht und mit Radschraubenschlüssel und Verlängerung untergeschoben und hochgedreht. Bei einem Radwechsel hinten sitzt der Heber unter der Hinterachse dicht bei der Feder und nahe am Rad, bei einem Radwechsel vorne wird er unter die untere Feder ebenfalls wieder nahe am Rad untergesetzt (Bild 15). Dann wird er mit einigen wenigen Umdrehungen hochgedreht, bis das Rad vollkommen vom Boden freigekommen ist. Jetzt erst werden die Radschrauben vollständig losgedreht, und das beschädigte Rad wird abgenommen. Man legt es beiseite und greift zum Reserve-

12

rad, um es anzusetzen. Sie können das Reserverad anbringen, ohne es anheben zu müssen, wenn Sie mit dem Wagenheber die Höhe der Brems-trommel so regulieren, daß Sie durch einfaches Ankippen des Rades von unten nach oben eine der Radschrauben eindrehen können (Bild 16). In dieser einen Schraube hängend, kann das Rad dann so gedreht werden, daß sich auch die anderen Schrauben eindrehen lassen. Diese werden

überkreuz, d. h. gegenüberliegend, zunächst so weit angezogen, daß sich die Radschrauben mit ihrem konischen Bund in die Löcher des Reserverades richtig einsetzen. Die Radschrauben werden jetzt nur mäßig festgedreht, und dann wird der Wagen durch Ablassen des Wagenhebers wieder auf alle Räder gestellt. Jetzt erst werden die Radschrauben überkreuz gut festgezogen. Die Radkappe wird angesetzt und durch einen Schlag mit der flachen Hand befestigt. Bitte, lassen Sie die beschädigte Bereifung bei der nächsten Gelegenheit instandsetzen, denn das Gesetz der Serie erweist sich oft als tückisch, wenn es sich um Reifenpannen handelt — und der ersten Panne könnte sehr rasch die zweite folgen.

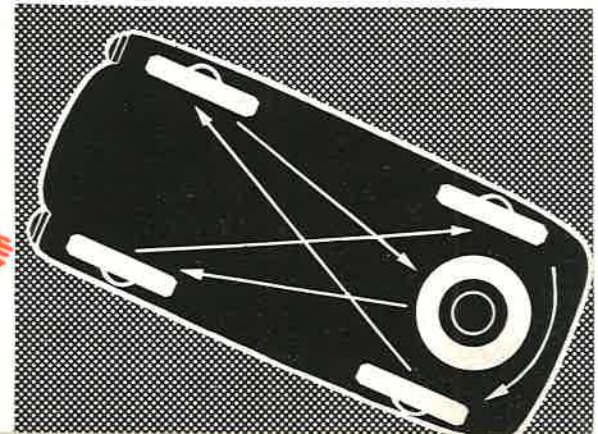
Um eine gleichmäßige Laufzeit aller Reifen, auch des Reserverades, zu erzielen, soll man die Räder in Abständen von einigen tausend Kilometern kreuzweise austauschen. Wir haben zu diesem Zweck die Art, wie man mit den Reifen um den Wagen herumwandert, in Bild 17 dargestellt. Es kann dadurch auch nicht 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 auch immer mit leichtem Überdruck aufpumpen. Es ist später einfacher, überschüssige Luft abzulassen, als solche in den Reifen hineinzubringen.



13



16



17



18

Die Kunstharz - Einbrennlackierung Ihres LLOYD ist zwar von so hervorragender Güte, daß sie Laternen-Garage, Sonne, Wind und Regen lange Zeit verträgt, ohne an ihrem guten Aussehen Schaden zu nehmen. Doch auch der beste Lack braucht Pflege und regelmäßige Wäsche, um über Jahre hinaus seinen Glanz zu behalten. Waschen soll man den Wagen mit reinem Wasser, mit viel kaltem reinem Wasser (Bild 18) und niemals in der Sonne. Auf keinen Fall den Straßenschmutz vom Wagen trocken abwischen, denn auch der härteste Lack erhält durch das Abreiben von Straßenstaub winzige Kratzer und wird dadurch blind. Nach dem Waschen soll möglichst anschließend mit einem Fensterleder trocken gerieben werden, damit das Wasser nicht auf dem Lack stehenbleibt und antrocknet (Bild 19). Mit dieser ständigen Wascharbeit ist aber die Wagenpflege nicht getan. Auch ein guter Lack braucht von Zeit zu Zeit Nahrung, sonst „verhungert“ er und wird stumpf. Man soll daher in Abständen den Lack mit einem Pflegemittel behandeln, das nicht nur dazu dient, ihn glänzend zu erhalten, sondern das ihm auch die nötige Nahrung gibt, so daß er seine Eigenschaften, wasserabstoßend zu wirken, behält. Ein Lack ist dann gut gepflegt, wenn aufgebracht Wasser in Perlen darauf stehenbleibt bzw. in Tropfenform an den senkrechten Stellen abläuft.

19



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.

Zu diesem Zweck ist von den LLOYD MOTOREN WERKEN ein Lackpflegemittel empfohlen worden, das in jeder Kundendienst-Werkstatt erhältlich ist. Das Lackpflegemittel (LLOYD-Polish) wird mit einem Flanellappen oder Wattebausch in kreisenden Bewegungen gleichmäßig und dünn aufgetragen und mit Polierwatte blank gerieben. Das erfordert natürlich etwas Zeit und auch einige Arbeit, macht sich aber durch ein dauerndes gutes Aussehen des Lacks bezahlt (Bild 20). Auch die blanken Teile, wie Stoßstangen, Zierleisten, Scheinwerferringe und die Radkappen, bedürfen einer gewissen Pflege, damit sie ihren Glanz behalten. Es genügt, diese Teile nach dem Waschen und Abletern mit Polierwatte blank zu reiben und dann mit einer hauchdünnen Schicht Vaseline zu überziehen. Dadurch behalten sie ihr gutes Aussehen auf lange Zeit.



14



Wenn Ihr LLOYD ein Schiebedach oder ein Verdeck hat, beachten Sie bitte die Sonderanweisung für die Pflege des Verdeckstoffes, die auch Ihrem Wagen beigegeben ist (Bild 21). Die Polster sollen von Zeit zu Zeit mit einem Staubsauger gereinigt und Flecke mit einem Fleckenwasser entfernt werden. Man kann durch liebevolle Pflege seinem Fahrzeug die Ursprünglichkeit und das gute Aussehen sehr lange erhalten. Ein gut gepflegter Wagen wird immer für seinen Besitzer sprechen, und Sie sollten daher Ihrem LLOYD die Pflege geben, die Sie auch Ihrem Hausrat zuteil werden lassen.

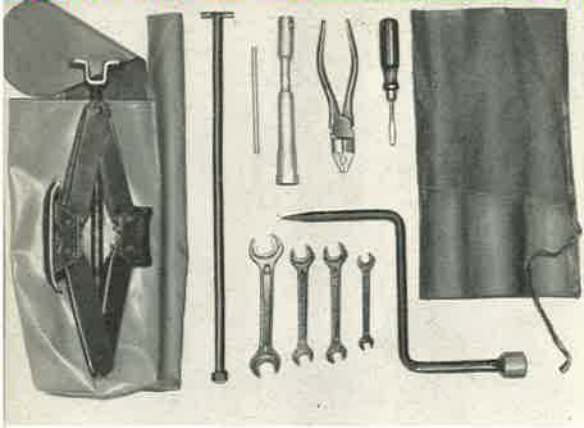
20



21



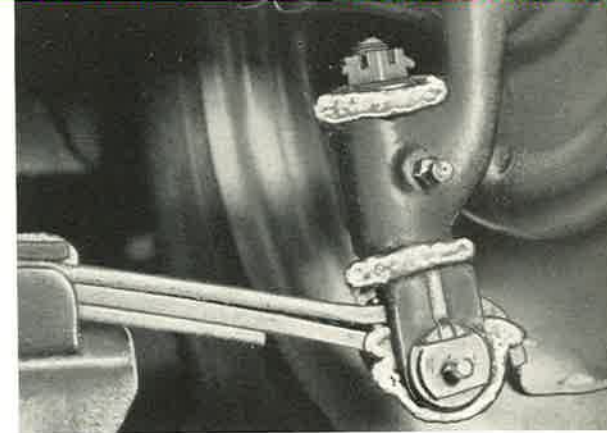
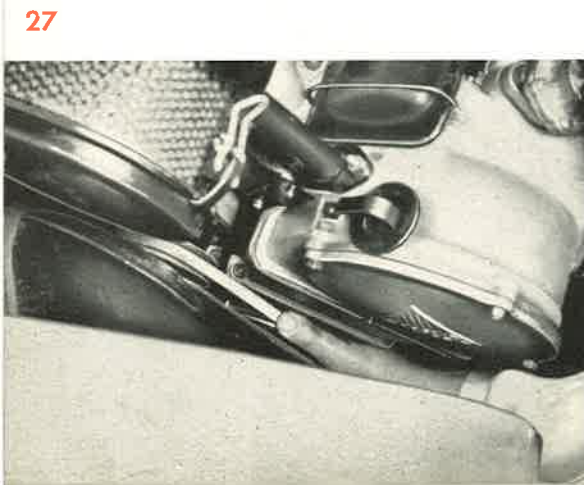
15



bläserad an. Er ist daher für die einwandfreie Kühlung des Motors mitverantwortlich. Sein Ausfall wird sofort durch Aufleuchten der roten Zündkontroll-Lampe angezeigt. Man soll dann sofort anhalten und einen neuen Riemen auflegen lassen. Führen Sie zur Sicherheit einen Ersatzriemen im Wagen mit. Der Keilriemen hat aber eine praktisch unbegrenzte Haltbarkeit, wenn er überwacht und von Zeit zu Zeit nachgespannt wird. Der

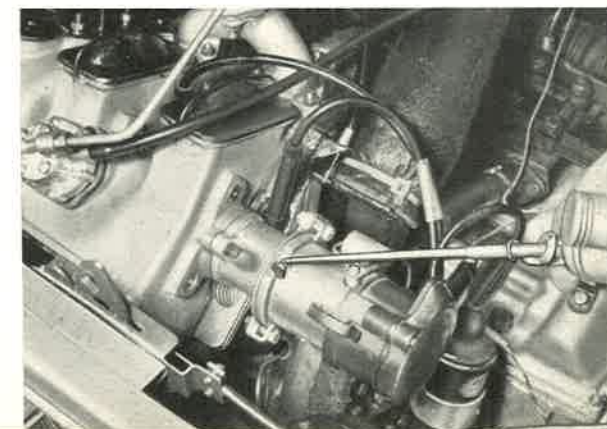
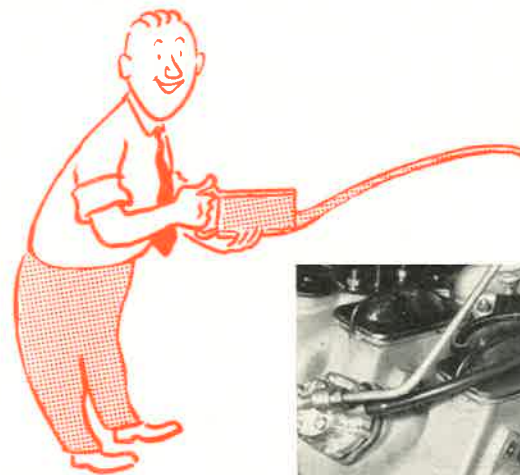
Riemen ist richtig gespannt, wenn er sich etwa 2 cm nach innen eindrücken läßt. Diese Kontrolle können Sie selbst vornehmen, indem Sie zwischen Radkasten und Motor hindurchgreifen und den Keilriemen mit dem Daumen andrücken (Bild 27). Gibt der Riemen zu weit nach, so muß er nachgespannt werden. Diese Arbeit lassen Sie am besten in der nächsten LLOYD-Werkstatt ausführen, da sie zusätzliches Werkzeug und Sachkenntnis verlangt. Obwohl es eine Selbstverständlichkeit sein sollte, möchten wir doch noch betonen, daß der Gummikeilriemen trocken laufen muß und keinesfalls geschmiert werden darf.

Wer gut schmiert, der gut fährt, ist ein altes Sprichwort. Dies gilt auch für Ihren LLOYD. Wir haben Schmierzeiten und die dabei zu versorgenden Schmierstellen in der Wartungsdienst-Anleitung auf Seite 32 festgehalten. Selbst wenn Sie das Abschmieren dem LLOYD-Kundendienst überlassen, empfehlen wir Ihnen, sich doch einmal diese Arbeiten 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 dabei 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 den besten Schutz gegen das Eindringen von Straßenschmutz und Wasser darstellt (Bild 28).

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





30

gewissen Einblick in die Instandsetzungspraxis bekommen, zweitens auch mit Hilfe dieser Betriebsanleitung einer anderen Autowerkstatt solche Arbeiten übertragen können, wenn einmal die nächste LLOYD-Werkstatt zu weit ab liegen sollte.

Elektrische Anlage

Eine Sicherung brennt bekanntlich nur dann durch, wenn irgendein Schaden in der Leitung oder der elektrischen 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. Unter Umständen kann man sich durch Einsetzen neuer Reservesicherungen bis zur

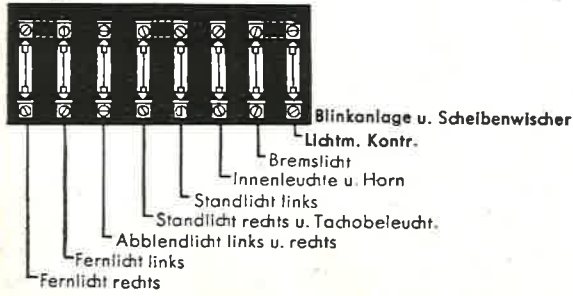


**Nur mit Fachkenntnis
instandsetzen**

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

31

56a 56a 56b 58 58 30 15 / 54

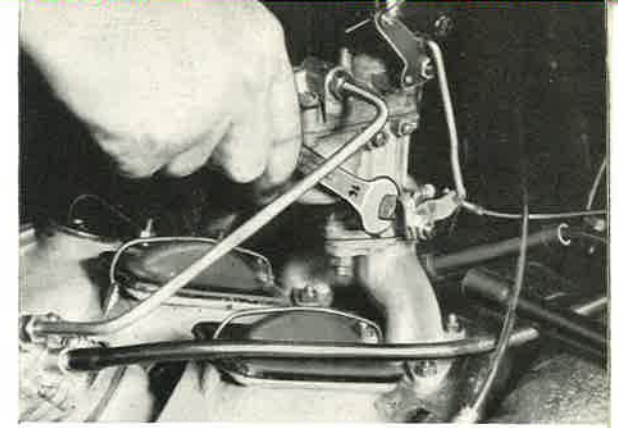


nächsten Werkstatt durchhelfen. Zweckmäßig ist es für alle Fälle, im Wagen ein kleines Kästchen mit Sicherungen und Lampen mitzuführen, wie es in jeder LLOYD-Werkstatt zu kaufen ist. In der Werkstatt muß die Anlage dann sofort durch einen Fachmann überprüft und der Fehler behoben werden. Der Sicherungskasten sitzt hinter der Batterie (Bild 30). Die Anordnung der Stromkreise zeigt die Zeichnung auf Bild 31.

Der Vergaser

Der Vergaser ist ein Wunderwerk an Präzision und auf Grund langjähriger Versuche im Werk auf sparsamsten Verbrauch und beste Leistung einreguliert. Die einzige Störung, die einmal vorkommen kann, ist die Verstopfung einer Düse. Doch das ist selten, da die Kraftstoffe heute mit guter Reinheit aus der Zapfsäule kommen.

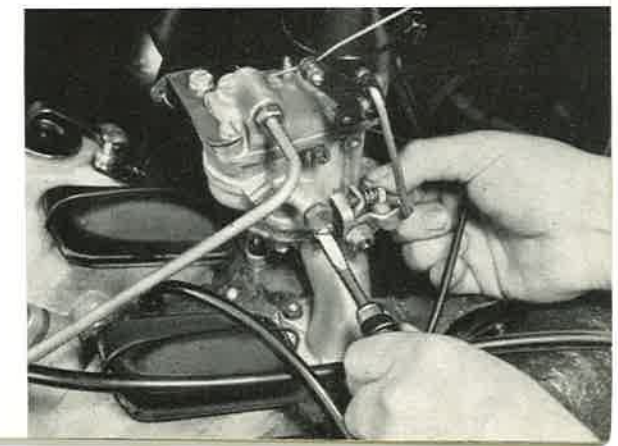
Haupt- und Leerlauf Kraftstoffdüse lassen sich ohne Ausbau des Vergasers mit Hilfe des Bordwerkzeuges heraus-schrauben (Bild 32) und werden durch Ausblasen gereinigt. Zum Säubern verwende man niemals Draht oder Nadeln, da hiermit eine Aufweitung der kalibrierten Bohrung erfolgen kann. Es hat auch keinen Zweck, durch Verändern der Düsen geringeren Verbrauch oder höhere Leistung erzielen zu wollen. Der Vergaser ist, wie oben gesagt, im Werk richtig eingestellt, an dieser Einstellung soll nichts geändert werden. Nur die Leerlauf-Einstellung kann gelegentlich eine Nachregulierung erforderlich machen. Dieses soll immer bei betriebswarmer Maschine erfolgen. Der Motor wird zunächst mit der Leerlauf-Regulierschraube auf die übliche Leerlauf-Drehzahl eingestellt. Darauf wird die Leerlauf-Gemischschraube (im Bild 33 mit dem Schraubenzieher gehalten) allmählich so weit verstellt, bis der Motor einwandfrei rund läuft. Die Drehzahl wird mit der Leerlauf-Regulierschraube nachgestellt. Die Einstellung ist in Ordnung, wenn der Motor nach plötzlichem Öffnen oder Schließen der Drosselklappe nicht stehenbleibt. Die Regulierung beider Schrauben erfolgt wie in Bild 33 gezeigt.

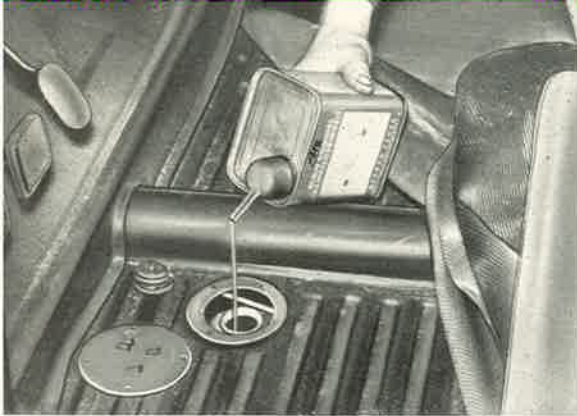


32



33





Bremsen



34

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

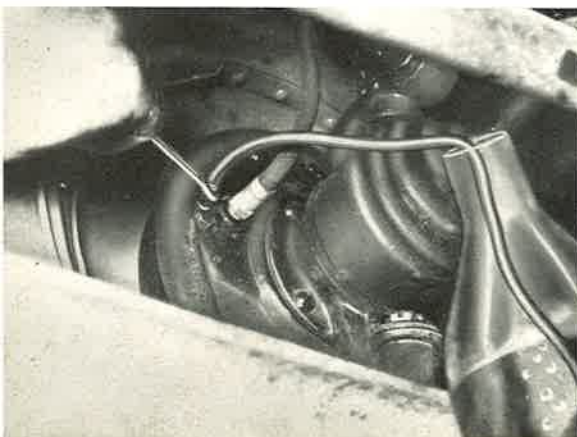
Ihre eigene und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer erfordert aber mehr denn je eine fehlerfreie Bremse, die im Falle der Gefahr stets mit ihrer vollen Wirkung zur Verfügung steht. Deshalb muß die Bremse in den vorgeschriebenen Abständen des Wartungsdienstes überprüft und durch den Fachmann instandgehalten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

Zum Einstellen der Bremsen sind zwei Arbeitsvorgänge nötig, einmal die Entlüftung des hydraulischen Systems und dann die eigentliche Nachstellung. Die Entlüftung geschieht mittels eines Entlüftungsschlauches, der einerseits mit dem Radbremszylinder verbunden, andererseits in eine Glasflasche mit Bremsflüssigkeit gesteckt wird. Um sicherzustellen, daß nicht während des Entlüftungsvorganges durch Absinken des Flüssigkeitsstandes im Hauptbremszylinder Luft nachgesaugt wird, muß dieser unter Kontrolle gehalten und gegebenenfalls mit Bremsflüssigkeit aufgefüllt werden (Bild 34). Nach Abnahme der Gummischutzkappe wird der Entlüftungsschlauch in nachstehender Reihenfolge am Entlüftungsventil des

Bremszylinders eines jeden Rades aufgeschoben: hinten rechts, hinten links, vorne rechts, vorne links. Das Entlüftungsventil wird mittels eines Schraubenschlüssels geöffnet, und nun muß durch Betätigung des Bremsfußhebels so lange entlüftet werden, bis aus dem Entlüftungsschlauch keine Luftblasen mehr aufsteigen (Bild 35). Der Bremsfußhebel wird dabei kurz niedergedrückt und langsam zurückgelassen. Wenn keine Luftblasen aus dem Entlüftungsschlauch austreten, wird der

22

35

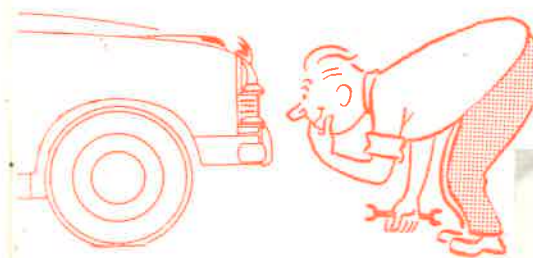


Bremsfußhebel in niedergedrücktem Zustand gehalten und das Ventil mit dem Schlüssel wieder geschlossen. Der Entlüftungsschlauch wird abgenommen und das Entlüftungsventil mit der Gummikappe gegen das Eindringen von Schmutz geschützt. Bitte, beachten Sie, daß nur die vorgeschriebene Bremsflüssigkeit „ATE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

Wenn das Bremssystem entlüftet ist, kann die Nachstellung der Bremsbacken vorgenommen werden. Der Wagen wird mit allen 4 Rädern hochgebockt. An jedem Rad werden dann die Bremsbacken einzeln durch die Exzentrerschraube unter ständigem Vorwärtsdrehen des Rades nachgestellt, bis ein leichtes Schleifen spürbar ist. Dann dreht man die Exzentrerschraube zurück, bis das Rad soeben freiläuft. Die Nachstellung erfolgt immer vom Radzylinder weg, d. h. in Richtung nach außen (Bild 36).

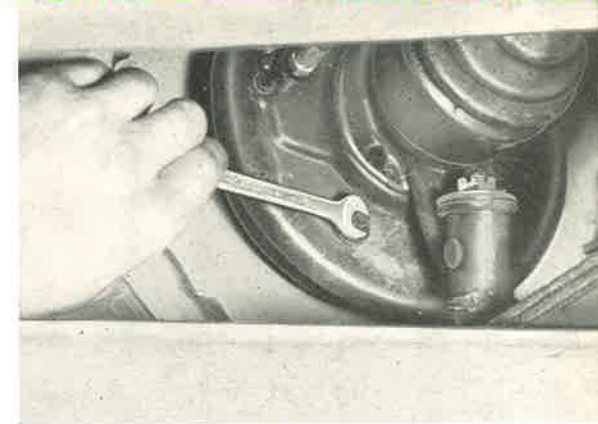
Die Handbremse wird durch die Nachstellung an den Zugseilen unter dem Fahrzeug eingestellt (Bild 37). Darüber hinaus befindet sich noch eine Feineinstellung am Handbremshebel, die nach Lösen der Gegenmutter durch die Nachstellmutter erfolgen kann. Anschließend wird die Nachstellmutter wieder gesichert. Die Handbremse soll so eingestellt werden, daß sie bei der dritten Raste Wirkung zeigt.

Es gehört zu den Gewohnheiten eines guten Fahrers, sich nach längerem Stillstand des Wagens bei Antritt der Fahrt von der Wirkung der Bremse zu überzeugen. Dies gilt besonders dann, wenn der Wagen gewaschen worden ist und die Bremswirkung vielleicht infolge eingedrungenen Wassers nachläßt. Man kann diesen Zustand rasch dadurch beheben, daß eine kurze Strecke mit leicht niedergetretenem Bremsfußhebel gefahren wird. Die Erwärmung an Brems-



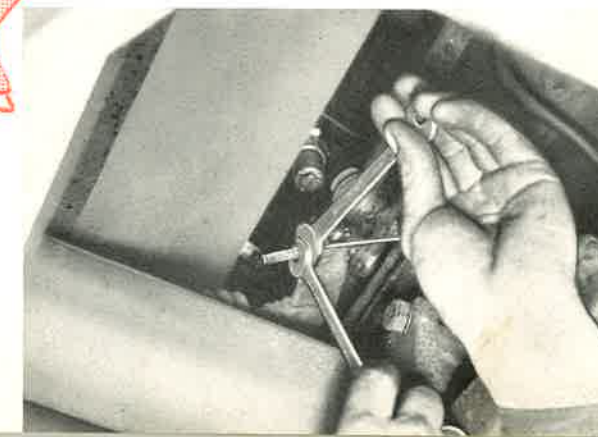
backen und -trommeln bringt dabei das eingedrungene Wasser sehr rasch zum Verdunsten, und die Bremse hat wieder ihre gute Wirkung.

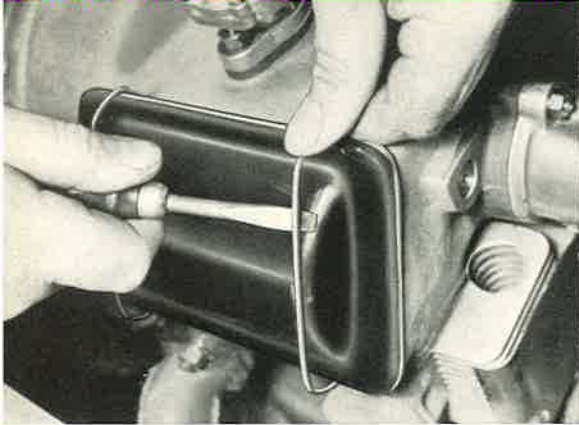
23



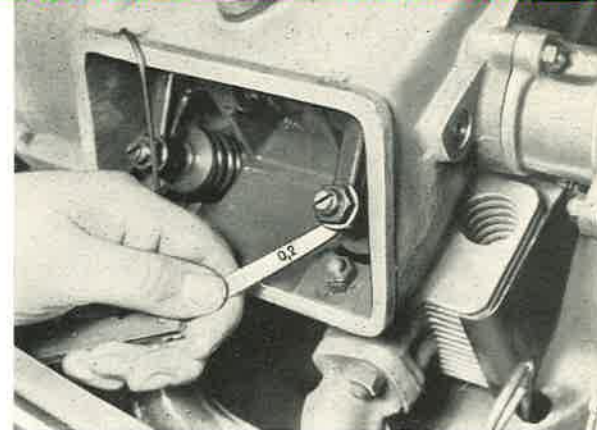
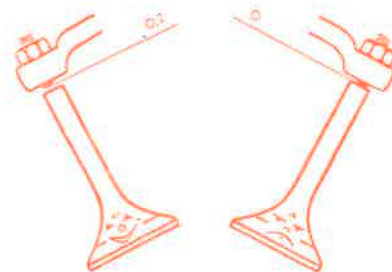
36

37





Ventile



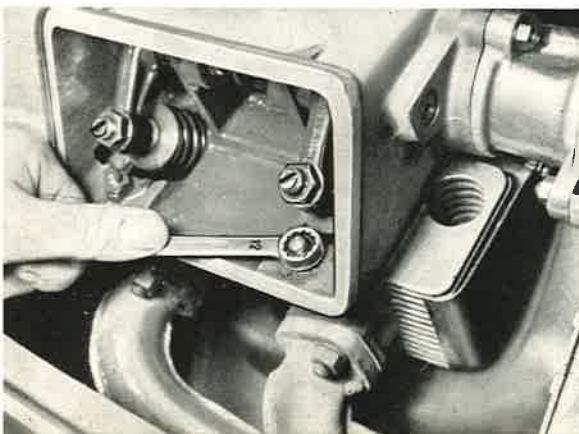
38

Das Kontrollieren und Einstellen der Ventile gehört zu den Wartungsarbeiten, die in regelmäßigen Zeitabständen durchgeführt werden müssen. Man läßt diese Arbeiten alle 3000 km bei jedem vorgeschriebenen Wartungsdienst von der Werkstatt vornehmen.

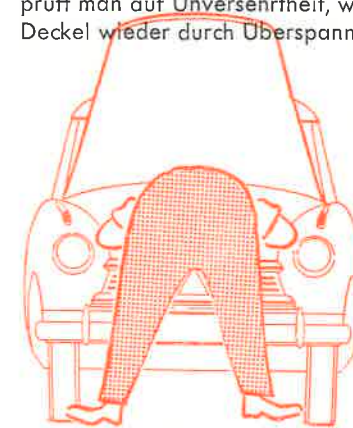
Die Ventilkammerdeckel lassen sich leicht nach Abklappen der Federbügel abnehmen (Bild 38). In dem Nockenwellengehäuse ist immer etwas Öl enthalten, das bei dieser Gelegenheit abtropfen wird. Da die Ventileinstellung bei kaltem Motor erfolgen soll, wird man sie gegen Ende des Wartungsdienstes durchführen. Zum Einstellen der Ventile muß der Kolben des betreffenden Zylinders auf den oberen Totpunkt des Verdichtungshubes gebracht werden, bei dem beide Ventile geschlossen sind und das vorhandene Spiel geprüft werden kann. Wie man die Einstellung auf oberen Totpunkt vornimmt, ist auf Seite 26 beschrieben und mit Bild 43 erläutert. 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 Muttern für die Nockenwellen-Gehäuse-Schrauben beim 500- und 1500-km-Wartungsdienst auf Sitz kontrolliert und evtl. nachgezogen werden. Die Blechsicherungen werden dazu aufgebogen und die Muttern gegebenenfalls mit einem 12-mm-Ringschlüssel nachgezogen und wieder gesichert (Bild 39).

39



24



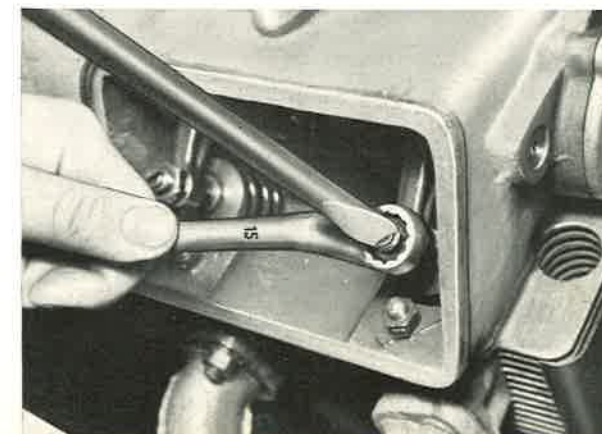
25

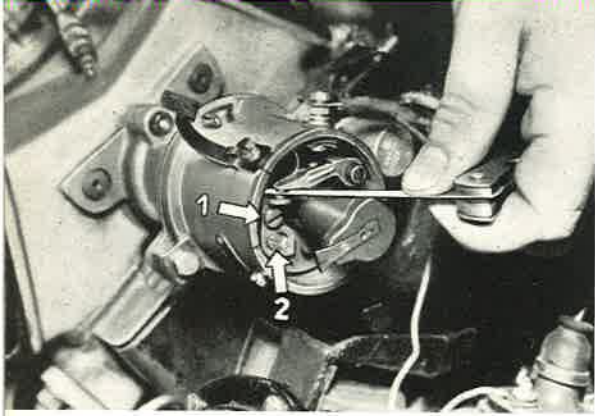
40

Das Ventilspiel wird mit einer Fühlerlehre kontrolliert und soll bei dem Einlaßventil 0,15 mm, bei dem Auslaßventil 0,20 mm betragen. Im Bild 40 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 41). 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 nofalls aus und schließt den aufgesetzten Deckel wieder durch Überspannen mit den Federbügeln.

41





Zündung

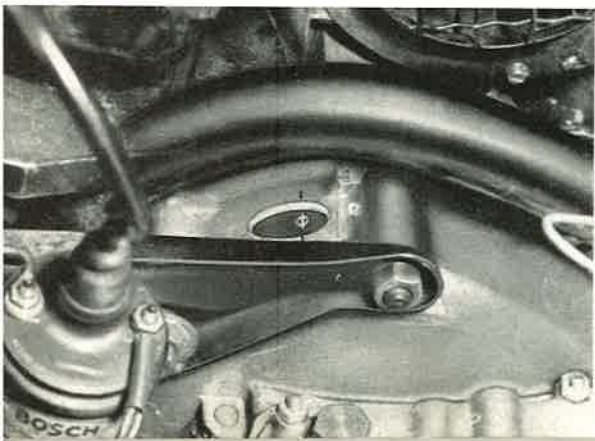
42

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

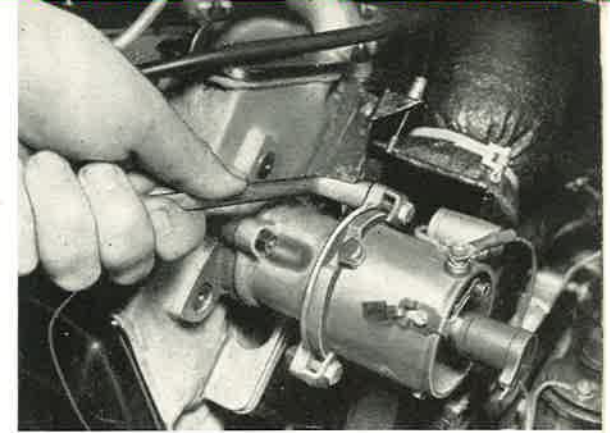
Zunächst muß der Abstand der Unterbrecherkontakte kontrolliert und evtl. richtiggestellt werden. Dies geschieht auf der höchsten Erhebung des Nockens im Zündverteiler. Man schraubt die Zündkerzen heraus, um den Motor an der Keilriemenscheibe leichter durchdrehen und dadurch die höchste Stelle des Nockens suchen zu können. Die Einstellung der Unterbrecherkontakte wird dann mit einer Fühlerlehre (0,4 mm) kontrolliert und durch Lösen der Befestigungsschraube für den Amboßträger (Bild 42 — Schraube 1) und Verstellen der Platte durch die Exzentrerschraube (Bild 42 — 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 auf Seite 24 beschrieben, so weit in Laufrichtung (nach vorn) gedreht, bis sich die beiden Markierungen auf der Schwungscheibe und dem Motorgehäuse gegenüberstehen (Bild 43). In dieser

43



26



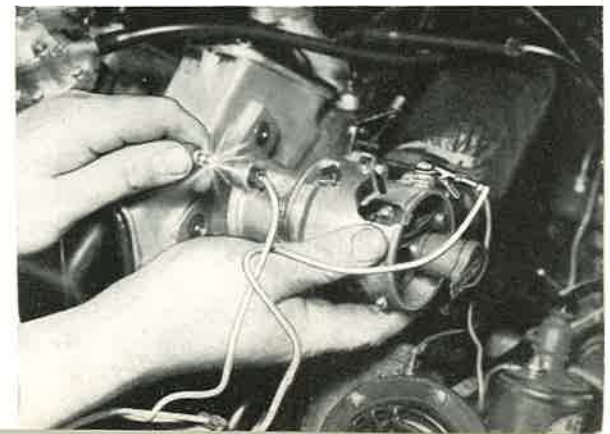
44

Stellung muß der Verteilerfinger auf die Marke im Verteilergehäuse zeigen. Jetzt steht der Kolben im Zylinder 1 auf oberem Totpunkt, und in diesem Moment muß die Zündung erfolgen.

Ist eine Korrektur erforderlich, braucht man zur genauen Einstellung eine 6-Volt-Lampe, die mit einer Klemme an Masse, mit der anderen an Klemme 1 des Zündverteilers angeschlossen wird. Die Befestigungsschrauben des Verteilers werden gelöst (Bild 44), 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 45). 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 evtl. Spiel in der Übertragung die genaue Einstellung der Zündung nicht beeinflussen kann.

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

45



27



Die Kupplung

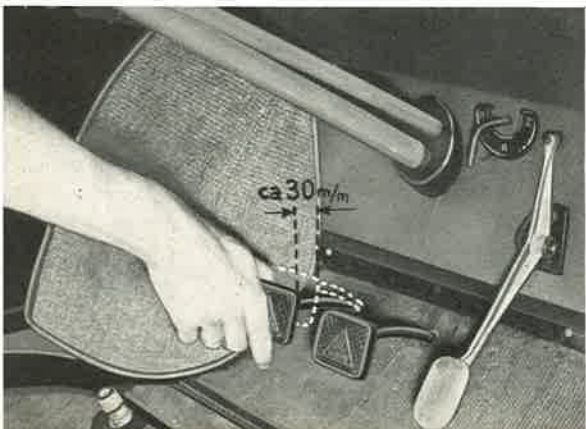
46

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

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

Die Nachstellung geschieht nach Lösen der Gegenmutter des Kupplungsseiles am Kupplungshebel durch Verdrehen der Einstellmutter (Bild 46). Das erforderliche Spiel bis zum Ausrückbeginn soll zwischen Mutter und Kupplungshebel 2—6 mm betragen. Dieses entspricht einem Totgang von ungefähr 30 mm am Kupplungspedal (Bild 47). Ist die Einstellung vorgenommen, wird die Einstellmutter durch die Gegenmutter gesichert.

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

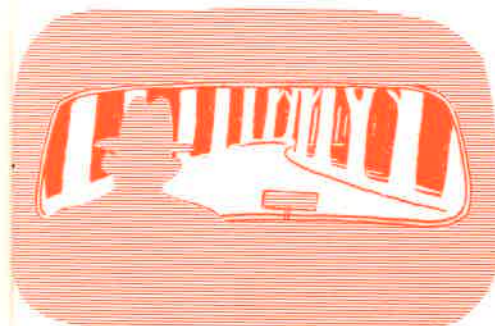


Beleuchtung

Auch die Glühlampen Ihres Wagens können einmal ausfallen. Darum ist es gut, wie bereits schon einmal erwähnt, Ersatzlampen im Wagen mitzuführen. Die Auswechslung der verschiedenen Glühlampen ist sehr einfach und braucht hier nicht im einzelnen beschrieben zu werden. Auch das Auswechseln einer Glühlampe im Scheinwerfer braucht keine Schwierigkeiten zu bereiten, wenn man weiß, wie es gemacht wird.

Zunächst löst man mit einem Schraubenzieher die im Glashaltering unten rechts befindliche Schlitzschraube (Bild 48) und nimmt den Scheinwerfereinsatz heraus. Nach Abkippen des Drahtbügels vom Lampenhalter kann dieser aus dem Scheinwerfereinsatz herausgezogen werden. Nun wird die Glühlampe ein wenig nach links gedreht und herausgenommen. Das Einsetzen der neuen Glühlampe geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Bitte, vermeiden Sie es, neue Scheinwerfer-Glühlampen mit der Hand zu berühren. Der auf dem Glaskolben verbleibende Handschweiß würde durch die Wärme der Lampe verdunsten und den Reflektor erblinden lassen. Glühlampen sollen daher nur mit der Verpackung, mit Seidenpapier oder einem reinen Tuch angefaßt und dann eingesetzt werden (Bild 49).

Die linke Schraube im Glashaltering dient lediglich zur Veränderung des Neigungswinkels beim Reflektor. Da die Scheinwerfer Ihres Wagens im Werk so eingestellt wurden, wie es die polizeilichen Vorschriften verlangen, sollten Sie nichts daran ändern.



48



49

TECHNISCHE DATEN

Motor

Art: LLOYD-2-Zylinder 4-Takt-Motor m. Gebläsekühlung
 Bohrung: 77 mm Durchmesser
 Hub: 64 mm
 Hubraum: 596 cm³
 Verdichtungsverhältnis: 6,6 : 1
 Motorleistung: 19 PS bei 4500 U/min
 Ventile: V-förmig im Zylinderkopf hängend

Steuerwelleneinstellung bei 1 mm Ventilspiel:
 Einlaß öffnet: 0° vor OT
 Einlaß schließt: 36° nach UT
 Auslaß öffnet: 39° vor UT
 Auslaß schließt: 40° nach OT

Ventilspiel: Einlaß 0,15 mm } bei kalter Maschine einzustell.
 Auslaß 0,20 mm }

Schmierung: Druckumlaufschmierung (Zahnradpumpe)

Ölinhalt: 1,8 Liter

Kraftstoff-Förderung: Mechanische Kraftstoffpumpe

Vergaser: Fallstromvergaser Solex 28 VFIS

Kühlung: Luftkühlung d. Gebläse

Batterie: 6 V / 50 Ah.

Anlasser: Bosch CDD 0,4/6 R 5. Schubtriebanlasser mit elektromagnetischer Betätigung

Lichtmaschine: Spannungsregelnd. Bosch LJ/GEH 130/6/2600 L 8

Zündfolge: 1 - 2

Zündzeitpunkt-Einstellung: 0° auf OT

Zündkerzen: 14 mm Kerzengewinde Bosch W 225 T 1 und Beru 225/14 U 2

Elektrodenabstand: 0,7 bis 0,8 mm

Unterbrecherabstand: 0,4 mm

Kupplung

Bauart: Einscheibentrocken-

Kupplungsspiel am Fußhebel: ca. 30 mm kupplung

Wechselgetriebe

3 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang

Übersetzungsverhältnis: 1. Gang 1 : 4,58

2. Gang 1 : 2,19

3. Gang 1 : 1,31 Rückwärtsgang 1 : 4,58

Getriebedrehzahl: 1 : 4,5
 Raddrehzahl:
 Ölfüllmenge des Getr'gehäuses: 0,9 Liter

Fahrgestell

Federung vorn: 2 Querfedern
 Federung hinten: 2 Längsfedern
 Stoßdämpfer: vorn und hinten hydraulisch doppelt wirkend
 Lenkung: Zahnstangen-Einzelradlenkung mit geteilter Spurstange

Kleinster Wendekreisdurchmesser: 10,5 m

Räder: Scheibenräder mit Tiefbettfelge 2,5 C x 15

Bereifung: 4,25 - 15

Luftdruck: vorn: 1,5 atü bis 1,75 atü je nach Belastung
 hinten: 1,0 atü bis 2,0 atü je nach Belastung

Bremsen: Fußbremsen. Öldruckbremse auf alle 4 Räder wirkend.
 Handbremse. Mechanisch auf Vorderräder wirkend.

Radstand: 2000 mm

Spurweite: vorn 1050 mm
 hinten 1100 mm

Rad-Sturz: 2°

Vorspur: 2 bis 3 mm

Nachlauf: 0°

Maße über alles: Länge 3355 mm
 Breite 1410 mm
 Höhe 1400 mm

Bodenfreiheit: 115 mm

Gewichte: Leergewicht 540 kg (LS 600 : 550 kg)

Nutzlast: 305 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 845 kg (LS 600 : 855 kg)

Kraftst'behälter: 25 Liter, davon ca. 3 l Reserve

Kraftstoff-normverbrauch: 5,5 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit: 95 km/h

Dauer-geschwindigkeit: 90 km/h

Steigfähigkeit: 1. Gang 30 % mit 4 Pers. und Gepäck

STICHWORTVERZEICHNIS

Seite	Bild	Seite	Bild
14, 15	19	Lackpflege	14
19	—	Lackpflegemittel	15
8	—	Lauffruchtung	26
5, 16	2, 22, 33	Leerlaufdüse	21
10, 11	—	LeerlaufEinstellung	21
29	—	Leerlaufgemisch-Schraube	21
7	—	Lichtmaschine	18
8	—	Lichtschalter	4, 10
4, 10	1; 10	LLOYD - Polish	15
4, 10	1	Luftfilter	5, 17
10	—	Motorhaube	6
10	—	Motoröl-Einfüllstutzen	5
12, 17, 18, 21	26	Nockenwellengehäuse	24
11	—	Ölmeßstab	7
22	—	Ölstand	7
22, 23	36	Ölwechsel	8
22	35	O. T.	24, 26
22	34	Polpflegefett	16
4, 22	1	Polster	15
15	—	Prüflampe	27
16	22	Radkappe	12, 13
8, 9	—	Radschrauben	12, 13
11	—	Radschraubenschlüssel	12
11	—	Radwechsel	12, 13
21	—	Radwechsel-Schema	13
8	—	Regler	5
8	—	Reifendruck	7
8	—	Reifenpanne	12, 13
20	—	Reisedurchschnitt	11
17	25	Reserverad	12, 13
11	—	Rückblickspegel	10
10	—	Schalten	9
10	—	Schalthebel	4, 9
17	24	Schaltpause	9
5, 11	2	Schaltschema	9
4, 10	1	Scheibenwischer	11
25, 26	40, 42	Scheinwerferausbau	29
4, 9	1	ScheinwerferEinstellung	29
18	—	Schiebedach	15
4, 10	1	Schmierkragen	19
9	—	Schmieröl	7
5	2	Sicherung	20
9, 28	—	Sicherungskasten	5, 20
26	—	Sitzverstellung	8
4, 6	1, 3	Standlicht	10
12, 23	37	Starterklappe	8, 9
4, 23	1	Starterknopf	4, 8, 9
4	1	Stromkreise	20
19	—	Tachospirale	5
6	3	Tankverschluß	5
5, 6	2	Typenschild	5
21	32	Überdruck	13
22	34	Umschaltahn	4, 6
11	—	Unterbrecherkontakte	26
5	2	Ventile	24, 25
4	1	Ventileinstellung	24, 25
18	27	Ventilkammerdeckel	24
19	29	Ventilspiel	25
4	1	Verdeck	15
4	1	Vergaser	5, 21
4, 11	1, 12	Verschlußstopfen	16
26	42	Wagenheber	12, 13
10	—	Wagenwäsche	14
6	—	Zündanlaßschalter	4
5	2	Zündung	26
6, 7	5	Zündkerzen	17, 26
11	—	Zündkontroll-Lampe	4, 18
6	—	Zündschlüssel	8
18	—	Zündspule	5
8, 9, 28	46, 47	Zündverteiler	5, 19, 26, 27
28	47	Zündzeitpunkt	26, 27
28	46, 47	Zwischengas	9

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

Nur in größeren Abständen auszuführen:

12. Motoröl erneuern (alle 3000 km)*
 13. Gleitlagerung der Hinterfedern abschmieren (alle 3000 km)
 14. Türscharniere, Gestänge usw. abschmieren (alle 3000 km)
 15. Hinterradlager abschmieren (alle 6000 km)
 16. Vorder- und Hinterfedern einsprühen (alle 6000 km)
 17. Getriebeöl erneuern (alle 12000 km)*
 18. Motor-Ölsieb reinigen (alle 12000 km)
 19. Zündverteiler am Klappölern (alle 24000 km)
- Bem.: *Gleiche Ölmarke, wie bei der letzten Füllung verwenden

Der Wartungsdienst

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

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

Der große Wartungsdienst

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

Die hierfür vorgesehenen Arbeiten sind:

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

Nur in größeren Abständen auszuführen:

13. Luftfiltereinsatz erneuern (alle 12000 km)
14. Flanschbefestigung am Ansaug- und Auspuffkrümmer auf festen Sitz und Dichtigkeit kontrollieren (alle 12000 km)
15. Kraftstoffsieb am Dreivegehahn, Kraftstoffleit., Vergaser und Düsen reinigen (alle 12000 km)
16. Sieb im Entlüfterrohr reinigen (alle 12000 km)
17. Spiel der Vorder- u. Hinterradlagerung prüfen (alle 12000 km)

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

Schmierplan

Bezeichnung der Schmier- bzw. Pflegestellen



1. Luffilter, trocken
2. Motoröl - Ablafschraube
3. Motoröl - Einfüllstutzen
4. Zündverteiler
5. Getriebe
6. Lenkgehäuse
7. Kupplungshebel
8. Vorderradlagerung u. Scharniergelenke
9. Federbolzen
10. Innere Gelenke
11. Innere Gelenkwellen
12. Pedalwelle
13. Spurstangengelenke
14. Hinterradnaben
15. Hauptbremszylinder
16. Batterie
17. Federn (vorn und hinten)
18. Gleitlagerung der Hinterfedern

Bezeichnung und Spezifikation der Schmier- und Pflegestoffe

- ◆ Motorenöl legiertes Motorenöl (Markenöl). Zum Spülen kein Spülöl, sondern gleiches Öl, wie Neufüllung verwenden.
- ◇ Motorölstand prüfen
- Getriebeöl SAE 90 f. Getriebe
SAE 140 f. Lenkung
- Getriebeölstand prüfen
- ▲ Hochdruckfett wasserabweisend kältebeständig
- △ Grafitfett
- Destilliertes Wasser
- + Bremsflüssigkeit „Ate blau“
- * Sprühöl

