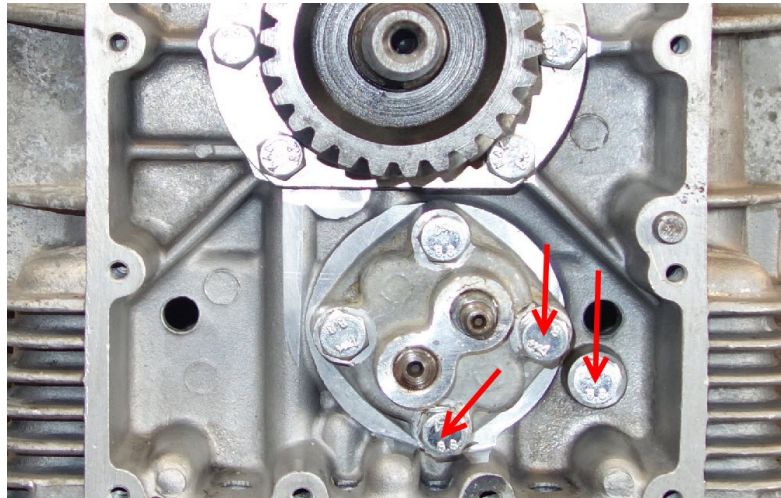


Wir sehen jetzt die Stirnräder und bauen das Ölpumpenzahnrad ab. Danach werden die 3 mit Pfeil markierten M8 Schrauben entfernt.



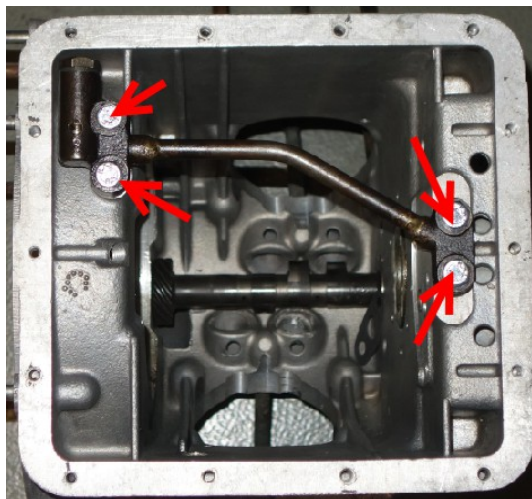
Jetzt sollte das Saugrohr samt Sieb locker sein und kann entnommen werden. Hier sehen wir das Saugrohr und den Adapter samt Schrauben und Dichtung aus dem Umbausatz.



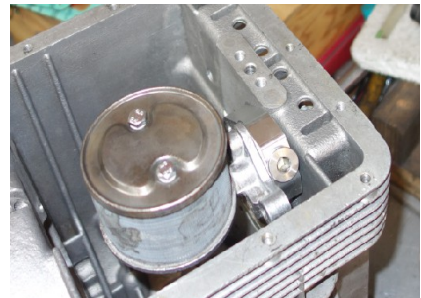
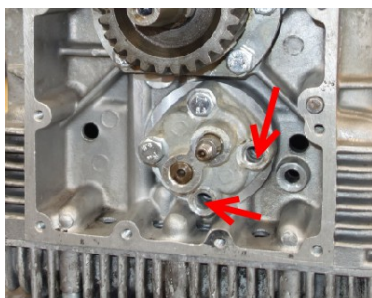
Das Saugrohr wird jetzt mit dem Adapter und der Dichtung fest verschraubt, bitte die beiliegende Dichtung und die beiden M8 x 22 Innensechskantschrauben verwenden. Das sollte dann so aussehen:



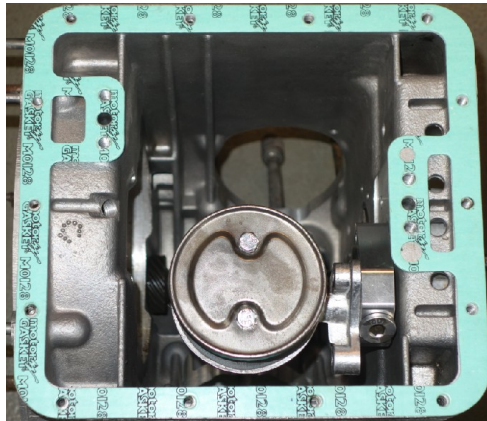
Jetzt wird die alte Ölleitung entfernt. Dazu werden die 4 Markierten Schrauben samt Ölleitungsrohr entfernt.



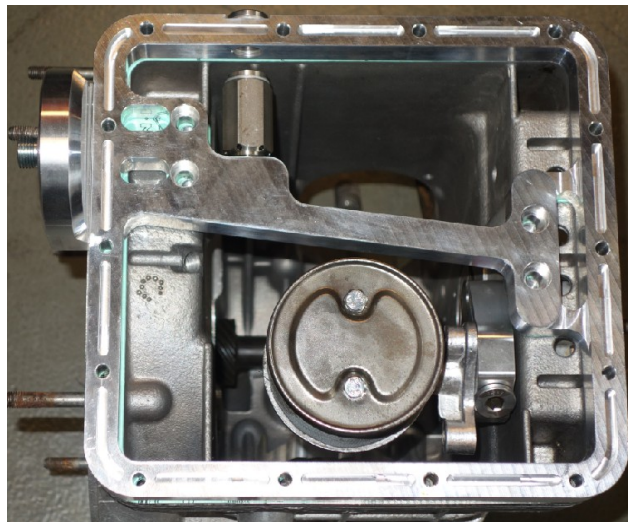
Die Einheit aus Saugrohr und Adapter wird jetzt zurück ins Gehäuse geschraubt. Mit der beiliegenden Dichtung und den beiden dazugehörigen Schrauben (Sechskant M 8 x 50) werden die fehlenden Ölpumpenschrauben wieder eingesetzt. Die Bohrung rechts davon bleibt unbelegt.



Das Saugrohr ist wieder montiert. Auch hier die Dichtung aus dem mittleren Bild nicht vergessen !
Dann wird die Dichtung mit den Ölkanälen wie folgt aufgelegt:

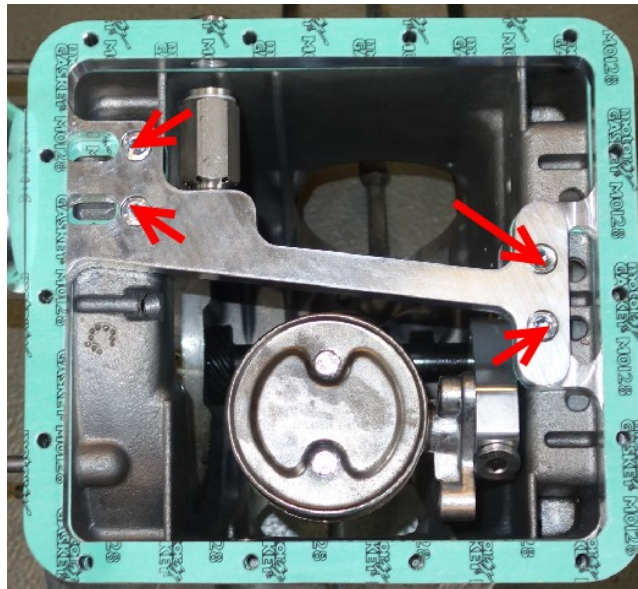


Dann den Zwischenring auflegen, der noch mit dem Gehäuse verschraubt werden muss. Die darunterliegende Dichtung darf nicht verrutschen und muß dem Gehäuselochbild entsprechen.



Der Zwischenring wird mit den 4 Schrauben (Innensechskant M8 x 22) mit dem Gehäuse verschraubt, siehe Pfeile.

Möglicherweise muß man hier etwas ausmitteln. Aufgrund von Gehäusetoleranzen kann es dazu kommen, daß die Ölwanenschrauben später klemmen. In diesem Fall bitte diese 4 Schrauben noch einmal lockern und ausmitteln. Danach wird die Ölwanendichtung ohne Ölkanäle aufgelegt.



Anschließend wird die Ölwanne aufgesetzt und mit den beiliegenden 14 Stück M6 x 60 Schrauben am Motorblock befestigt und der Ölfilter handfest angeschraubt.



Das wars im großen und ganzen, jetzt wird das Ölpumpenzahnrad wieder auf der Ölpumpe befestigt, der Stirndeckel wird mit neuer Dichtung angeschraubt. Die vordere Motorsteckachse kommt wieder rein und wird mit dem Rahmen verschraubt. Die Ölablaßschraube wird wieder mit neuem Dichtring festgezogen.

Der Ölmeßstab wird gegen den beiliegenden getauscht. Entgegen dem Original ist dieser zum stecken, der Ölstand kann also ohne Werkzeug geprüft werden.

Der neue Meßstab muß jetzt noch mit neuen Markierungen versehen werden. Dazu empfehlen wir folgende Vorgehensweise:

Ölmeßstab einbauen, vorgeschriebene Ölmenge einfüllen.

Motor kurz laufen lassen, dann 5 min stehen lassen.

Jetzt den Meßstab ziehen und an der Ölkante eine Markierung mit einer Feile anbringen.

Das ist die neue Markierung für max. Ölstand, mehr sollte es nie sein.

10 mm darunter eine weitere Markierung anbringen, das ist die Markierung für den min. Ölstand.

Weniger sollte auch niemals sein.