



INSTANDSETZUNGSANWEISUNGEN

für NSU-Vertreter

Technische Angaben

Spezialwerkzeug-Liste

Arbeitsrichtzeiten

Quickly

- N - S - L

- CAVALLINO

- T - TT

- Motor für AGRIETTE

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

Kundendienst

Quickly-Motor

Technische Daten

Motor 2- und 3-Gangausführung und Einbaumotor für Agriette.

Motor

Motor	NSU-Quickly-Blockmotor
Arbeitsweise	2-Takt
Zylinder	Leichtmetall mit hartverchromter Kolbenlaufbahn
Bohrung	40 mm \varnothing
Hub	39 mm
Hubraum	49 ccm
Kompressionsraum	N - S - L - Cavallino = 10,9 ccm T - TT - Agriette = 8,8 ccm
Verdichtungsverhältnis	N - S - L - Cavallino = 1:5,5 T - TT - Agriette = 1:6,8
Höchstdrehzahl des Motors	5200 U/min.
Leistung	N - S - L - Cavallino = 1,4 PS T - TT = 1,7 PS Agriette = 2,5 PS
Paßspiel des Kolbens	0,015 — 0,025 mm
Durchmesser des Kolbenbolzens	10 - 0,05 mm
Bohrung der Pleuelbüchse	10 + 0,013 bis + 0,028 mm
Axialspiel des Kurbeltriebs	0,2 — 0,3 mm
Axialspiel der Getriebewellen	0,2 — 0,3 mm
Schmierung	Gemischtschmierung
Steuerungsart	Schlitzsteuerung

Zündung

Art der Zündung	Schwungradlichtmagnetzündler 6 V / 17 Watt
Zünderstellung	2,1 — 2,5 mm bzw. 24 — 26° v. o. T.
Kontaktabstand am Unterbrecher	0,2 — 0,3 mm
Zündkerze serienmäßig	190 M 11 S
Elektrodenabstand	0,6 mm

Kupplung

Kupplung	Mehrscheibenkupplung
Kupplungsbetätigung	von Hand
Kupplungseinstellung	am Lenker

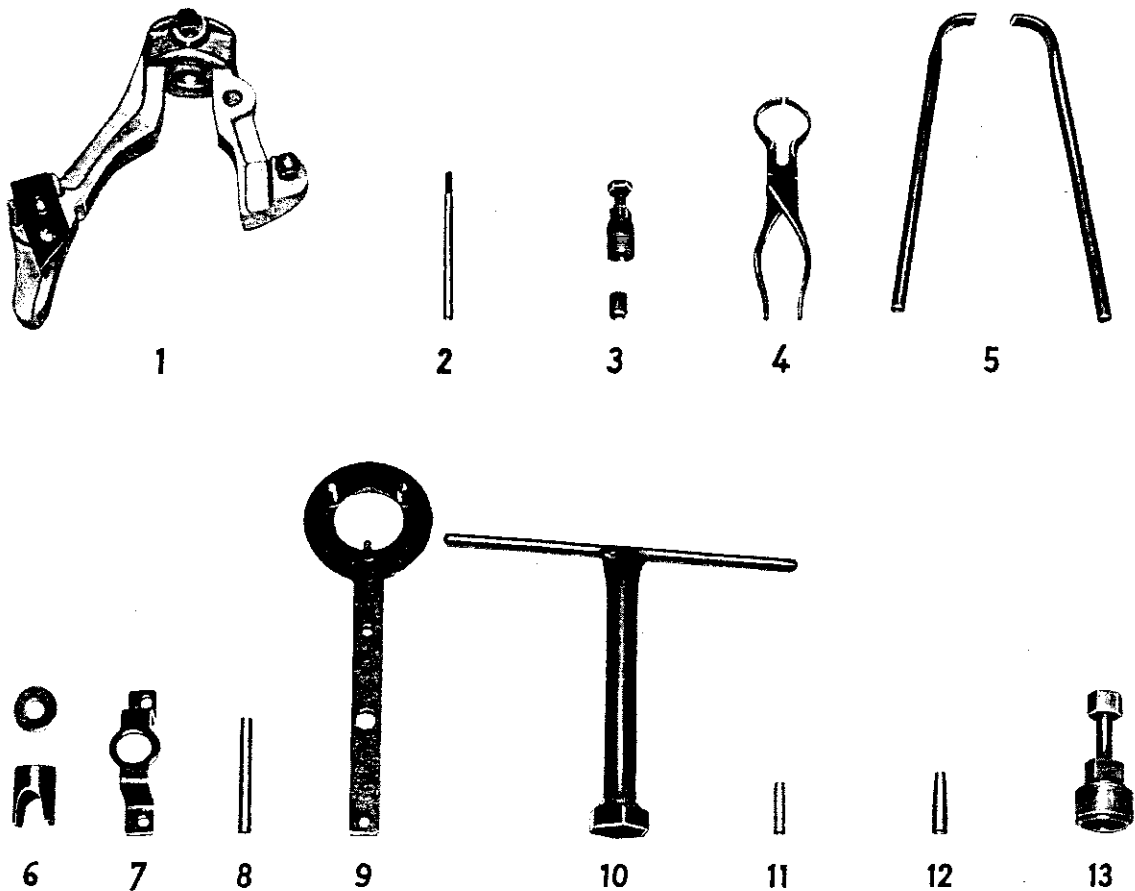
Getriebe

Getriebe	NSU 2- und 3-Gang-Blockgetriebe
Ölfüllung im Getriebe	135 ccm } SAE 30 im Sommer, SAE 20 im Winter, oder Getriebeöl 210 ccm } der Getriebeölkategorie SAE 80
2-Gangausführung	
3-Gangausführung	
Art des Eingriffs	Klauen
Antrieb Motor — Getriebe	Zahnräder geradeverzahnt
Antrieb Getriebe — Hinterrad	Kette

Achtung!

NSU QUICKLY Einbaumotor für Agriette:

Alle Ersatzteile für den QUICKLY-Einbaumotor der Agriette, die in ihrer Ausführung von den Ersatzteilen für den QUICKLY-Fahrzeugmotor abweichen (wie Kurbeltrieb, Zylinder, Zylinderkopf, Vergaser usw.) werden ausschließlich durch die Agria-Kundendienst-Organisation geliefert.



Quickly-Spezialwerkzeug

Bild-Nr.	Bezeichnung	Teilenummer
1	1 Aufspannvorrichtung Motor (für Montagebock 048 422 600)	16 91 01 901
2	1 Montagedorn für Kolbenbolzen	16 91 00 903
3	1 Abzieher mit Gewindebüchse für Polrad	16 91 02 904
4	1 Kolbenringzange	16 91 00 907
5	2 Montagehebel für Kupplung	16 91 00 908
6	1 Montagewerkzeug für Kupplungskorb innen	16 91 00 909
7	1 Montagebügel für Kupplungsfeder	16 91 00 910
8	1 Kontrolldorn für Pleuel	16 91 00 911
9	1 Halter für Rotor und Zwischenrad	16 91 01 913
10	1 Steckschlüssel für Lenker	16 91 00 917
11	1 Montagehülse für Schaltwelle 3-Gang	16 91 00 919
12	1 Montagehülse für Gehäusezusammenbau	018 110 282

Dieses Spezialwerkzeug wird zur Erstausrüstung einer Werkstatt nur als Quickly-Spezialwerkzeug-Satz unter Teile-Nr. 16 91 02 914 geliefert.

Zusatz-Spezialwerkzeug

13	1 Abzieher für Kettenritzel	048 422 007
----	-----------------------------	-------------

M 02 Motor 3-Gang zerlegen und zusammenbauen

Zerlegung:

1. Motor aufspannen (Montagebock 048 422 000 und Aufspannvorrichtung 16 91 01 901).
2. Öl ablassen.
3. Keilkurbel entfernen.
4. Zündkerze herausrauben.
5. Zylinderkopf abmontieren.

Bild 1



2

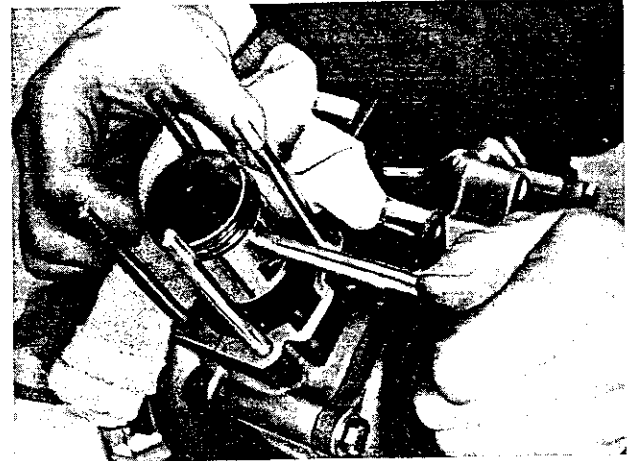
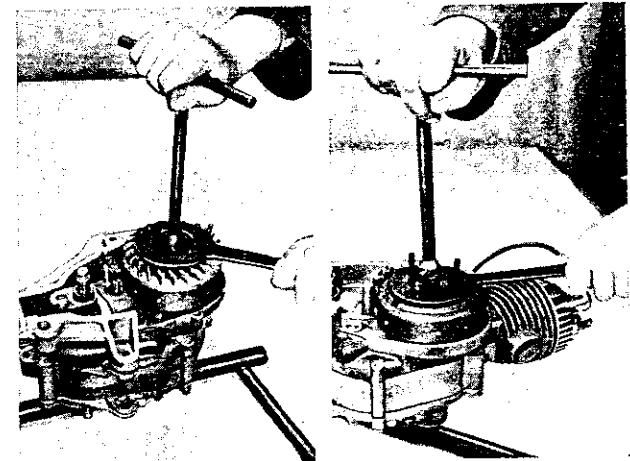


Bild 2

6. Zylinder und Kolben ausbauen (Montagedorn 16 91 00 903).

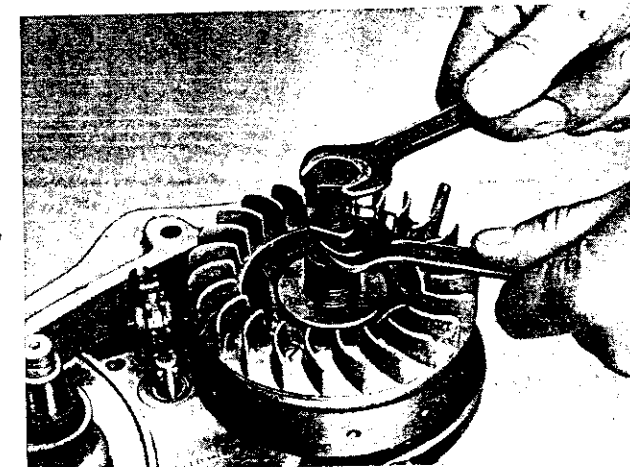
3



7. Schwunglichtmagnetzähler ausbauen. Dazu Zündleistungsstecker entfernen. Polrad mit Halter 16 91 01 913 festhalten.

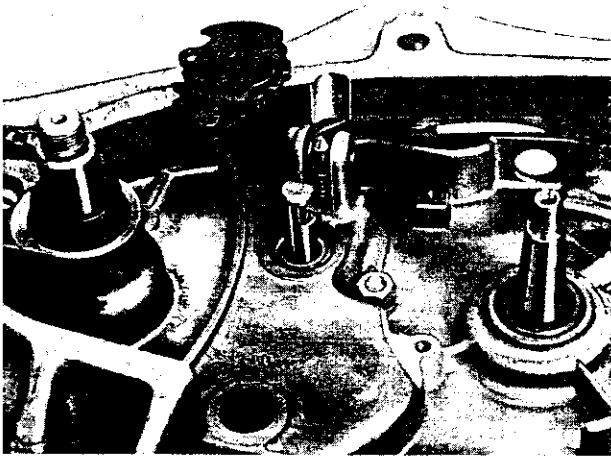
Bild 3 links und rechts

4



Zum Abziehen des Polrades wird Abzieher 16 91 02 904 mit Gewindeschutzkappe verwendet.

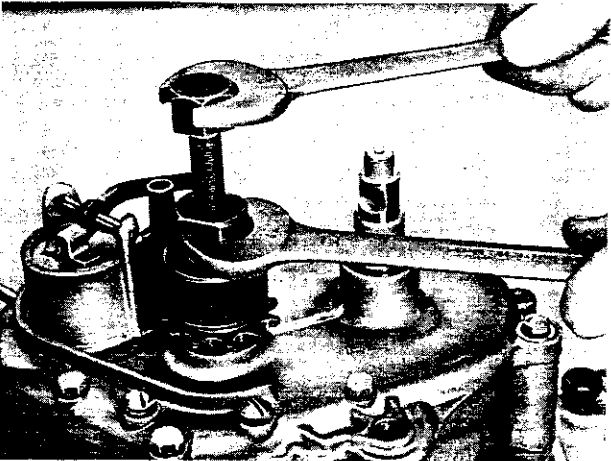
Bild 4



5

8. Schaltarretierung ausbauen.

Bild 5

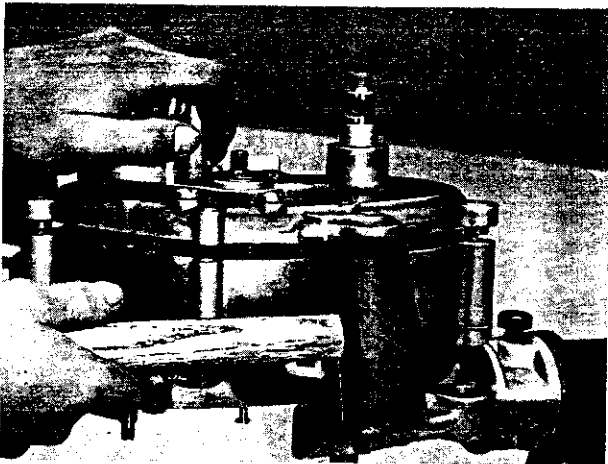


6

9. Kettenritzel abnehmen.

Achtung: Nicht am Pleuel festhalten sondern passenden Dorn (ca. 17 mm \varnothing) verwenden.
(Abzieher 048 422 007)

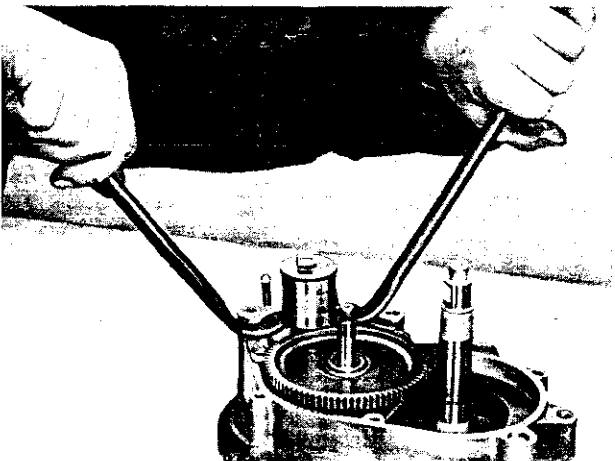
Bild 6



7

10. Linken Gehäusedeckel abmontieren.

Bild 7



8

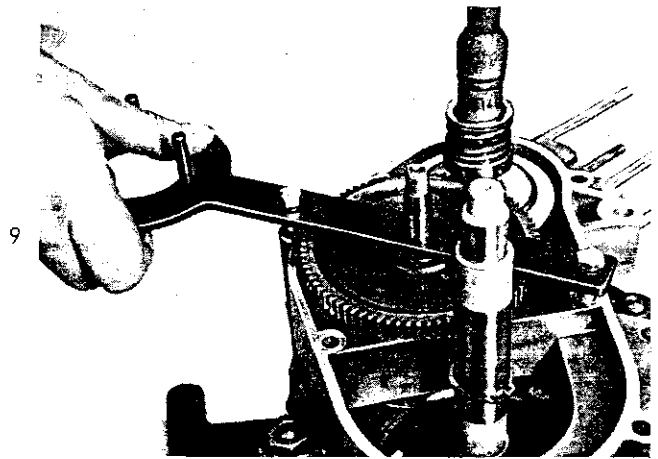
11. Sicherungsring an Tasse für Kupplungsbetätigung mit Schraubenzieher seitlich herausdrücken.
Tasse mit Montagehebeln 16 91 00 908 abdrücken.

Bild 8

Achtung: Gehäusedichtfläche nicht beschädigen.
Blechstreifen unterlegen.

12. Kupplungsfeder und Lager abmontieren.
Zum Lösen der Mutter Halter 16 91 01 912 einlegen.

Bild 9

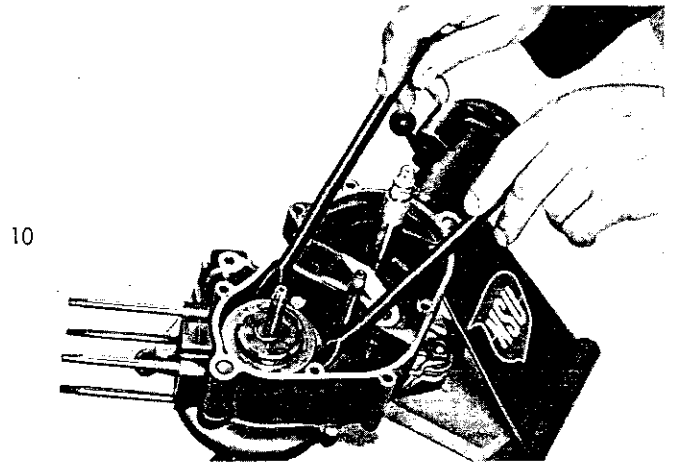


13. Ausgleichscheibe und Zahnrad abnehmen.

■ **Achtung:** Keine Gewalt anwenden sondern Zahnrad etwas verdrehen.

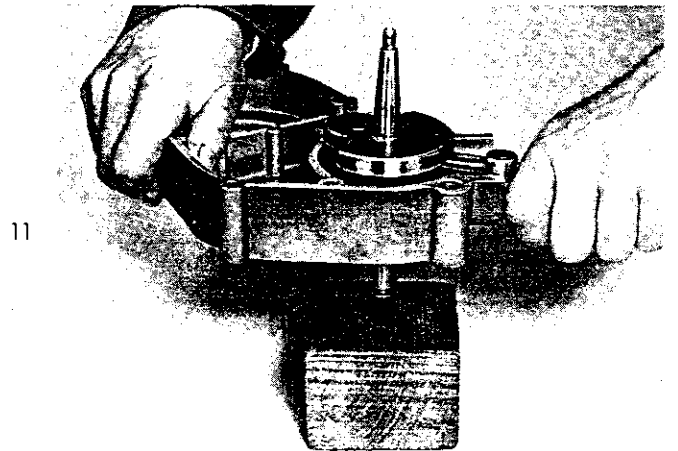
14. Kupplung ausbauen. Äußeren Kupplungskorb mit Lamellen abnehmen. Nach dem Entfernen des Sicherungsringes, inneren Kupplungskorb mit den Montagehebeln 16 91 00 908 abdrücken.

Bild 10



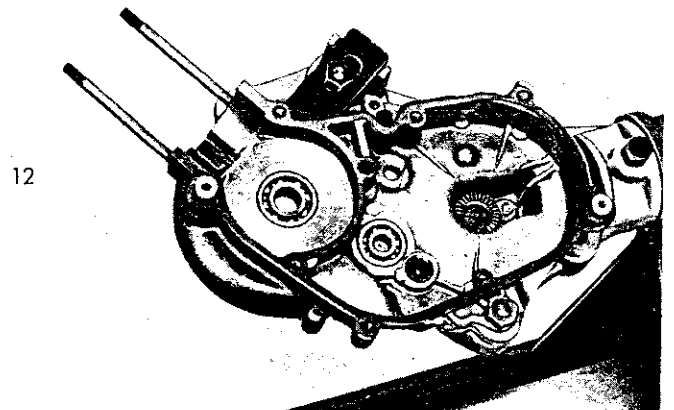
15. Mittlere Gehäuseschraube entfernen und Gehäusehälften trennen. Kurbeltrieb ausbauen.
Zum Schutz des Achsgewindes Schutzkappe von 16 91 02 904 aufschrauben.

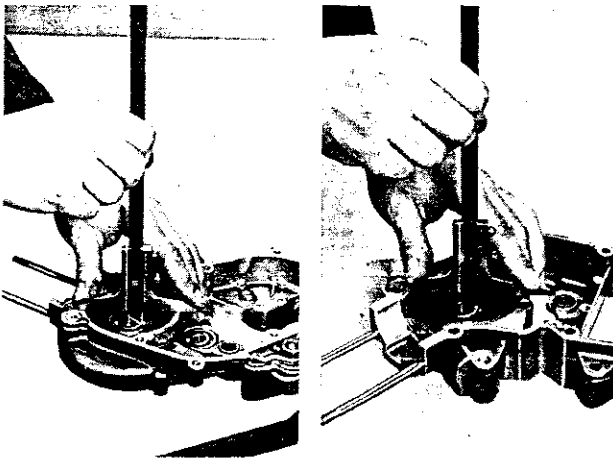
Bild 11



16. Getriebe und Tretlagerachse herausnehmen.

Bild 12





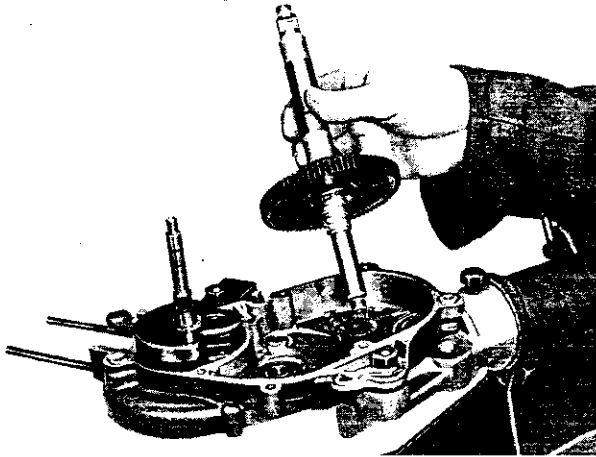
13

Zusammenbau:

Achtung: Vor dem Zusammenbau werden sämtliche Teile gründlich gereinigt und auf Verschleiß geprüft. Defekte Lager und Büchsen dürfen nur am angewärmten Gehäuse (ca. 160° C) gewechselt werden. Dichtungen und Simmerringe werden grundsätzlich erneuert.

17. Kurbeltrieb einlagern.
Beide Gehäusehälften und Kurbeltrieb ausmessen. Ausgleichscheiben nur auf der rechten Seite einlegen. Axialspiel 0,2-0,3 mm.

Bild 13 links und rechts

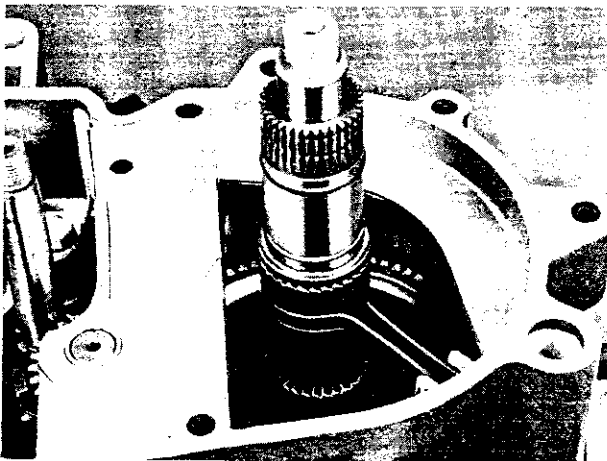


14

18. Tretlagerachse einbauen.
Das Axialspiel des Zahnrades beträgt 0,2-0,3 mm und wird durch Nachpressen des Abstandsrohres korrigiert.

Bei Quickly-T und TT befindet sich die Bremsbetätigung rechts.

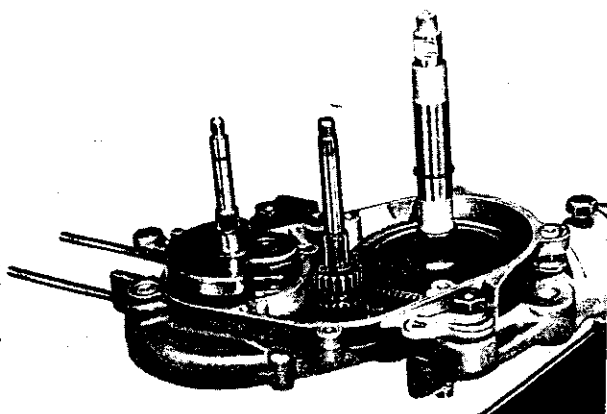
Bild 14



15

Bei Quickly N, S, L und Cavallino befindet sich die Bremsbetätigung links.

Bild 15



16

19. Getriebehauptwelle einbauen.

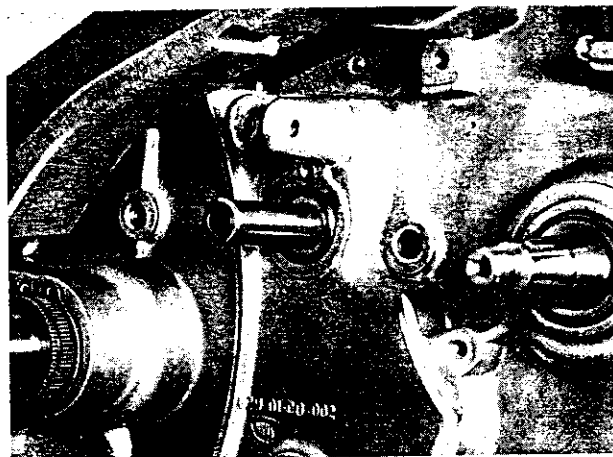
Achtung: Um ein Verschieben des Abstandsrohres auf der Tretlagerachse beim Durchdrehen zu verhindern, wird bei Quickly-T und TT zuerst die linke Keilkrumel, bei Quickly N, S, L und Cavallino zuerst die rechte Keilkrumel montiert.

Achtung: Das Schieberrad zeigt mit den ausgedrehten Klauen zum 1. Gang.

Bild 16

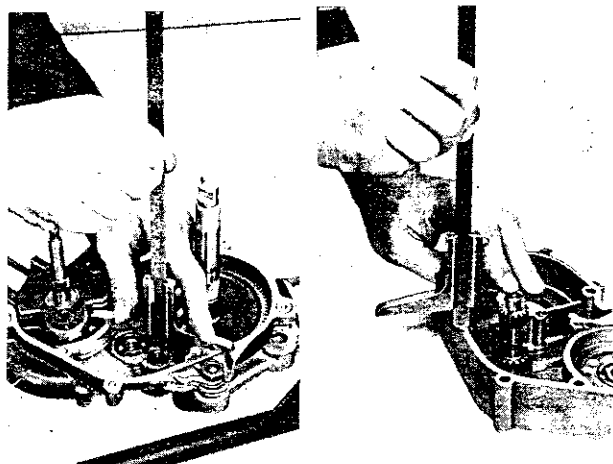
20. Schaltgabel mit Schaltwelle einsetzen. Hierzu Montagehülse 16 91 00 919 verwenden.

Bild 17



21. Vorgelegewelle einbauen und vermessen, Axialspiel 0,2 bis 0,3 mm.

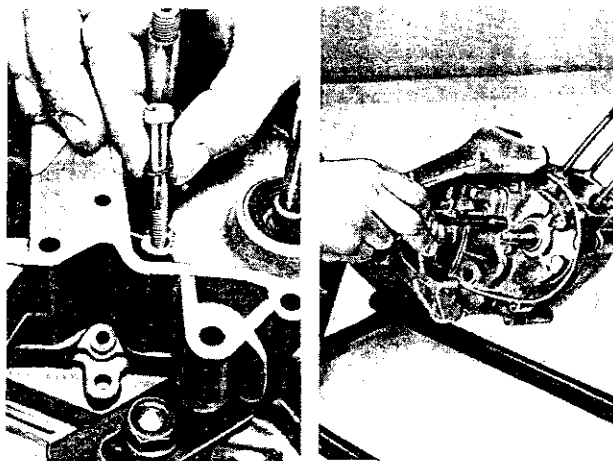
Bild 18 links und rechts



Achtung: Die Ausgleichscheiben werden nur am großen Zahnrad beigelegt. Die ausgedrehte Seite des Schieberades zeigt zum großen Zahnrad.

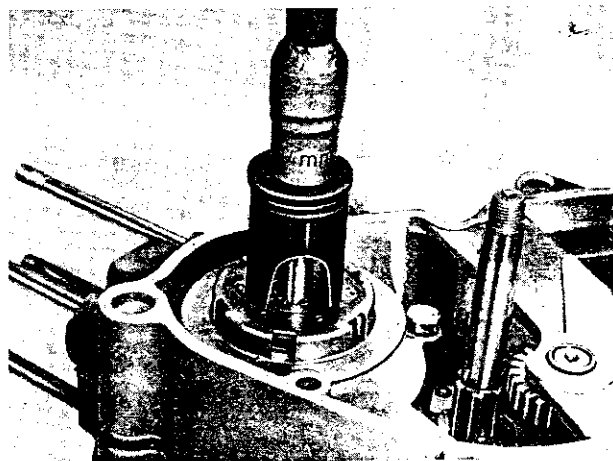
22. Linke Gehäusehälfte mit Dichtung aufsetzen (evtl. Dichtungsmasse verwenden). Um ein Verspannen des Gehäuses zu verhindern, wird die mittlere Schraube zum Schluß angezogen.

Bild 19 links und rechts

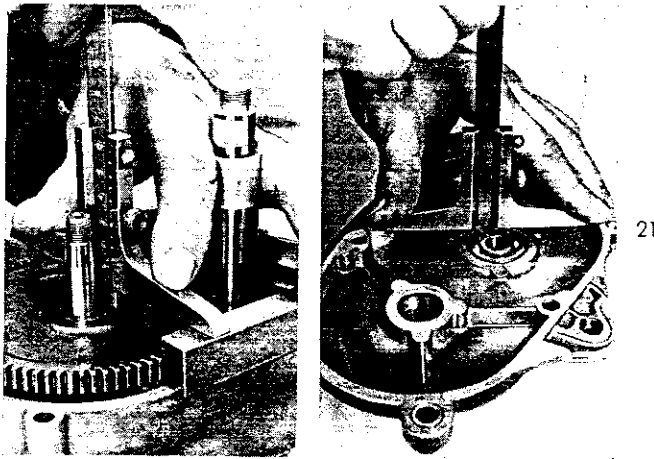


23. Kupplung einbauen. Inneren Kupplungskorb mit SpW. 16 91 00 909 aufpressen.

Bild 20



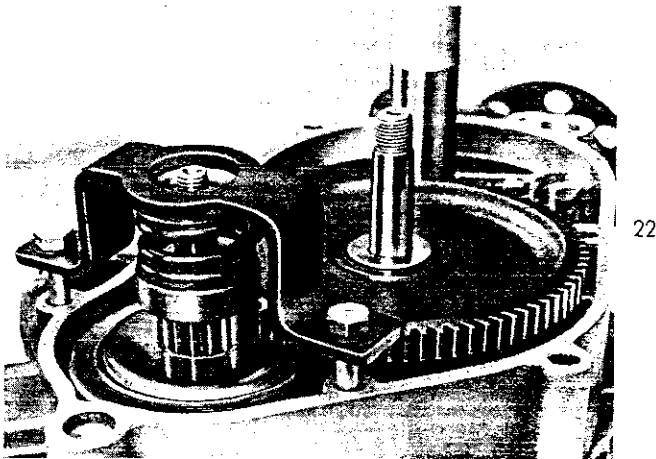
Achtung: Gummiring unter dem Kupplungskorb grundsätzlich erneuern.



21

24. Getriebehauptwelle ausmessen und durch Einlegen von Ausgleichscheiben richtig stellen. Axialspiel 0,2-0,3 mm.

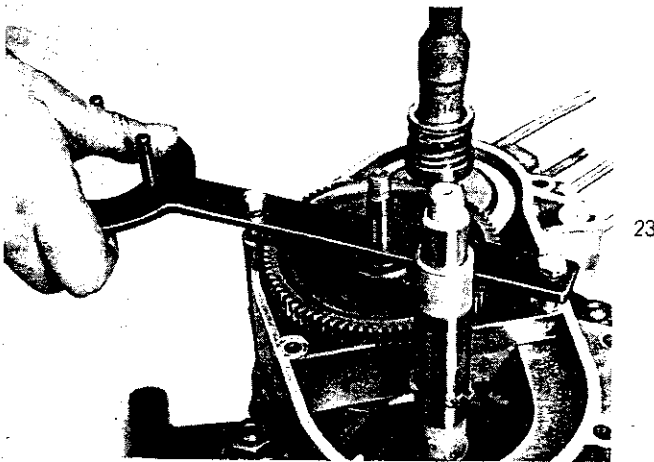
Bild 21 links und rechts



22

25. Kupplungsfeder mit Montagebügel 16 91 00 910 spannen.

Bild 22



23

26. Mutter anziehen bis Kupplung rutscht. Hierzu Halter 16 91 01 913 einlegen.

Bild 23



24

27. Tasse für Kupplungsbetätigung aufsetzen und Sicherungsring mit dem Schraubenzieher eindrücken.

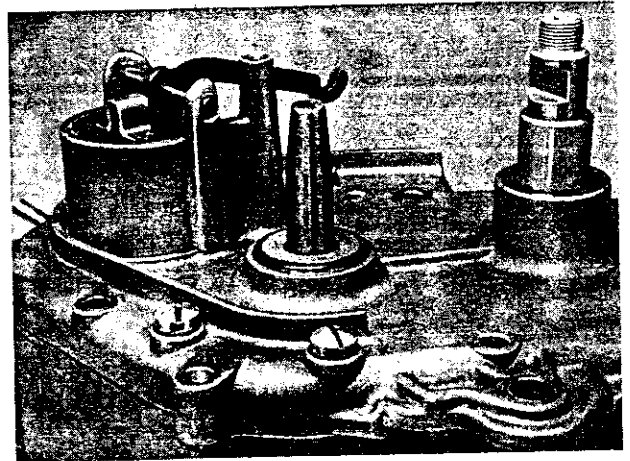
Bild 24

Achtung: Auf einwandfreien Sitz des Sicherungsringes achten.

28. Linken Gehäusedeckel mit Dichtung unter Verwendung der Montagehülse 018 110 282 aufsetzen.

Bild 25

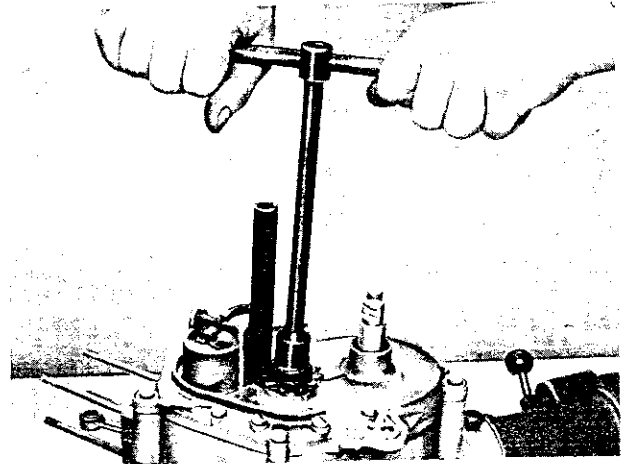
25



29. Kettenritzel montieren.
Zum Festhalten Dorn einstecken.

Bild 26

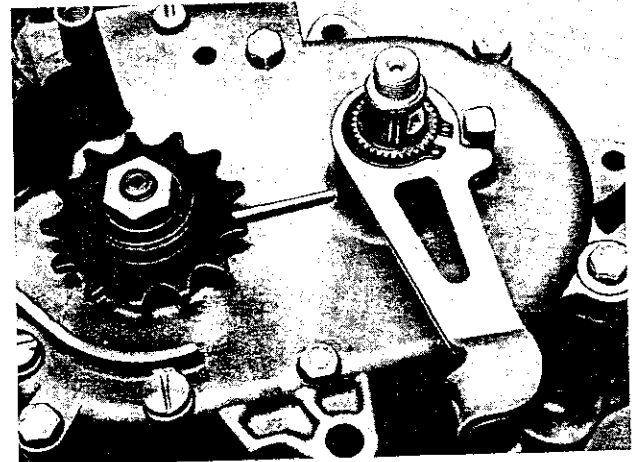
26



30. Bremshebel aufsetzen, so daß die Nase zum Anschlag zeigt.
31. Schaltarretierung einbauen (gut einfetten).
Schaltung kontrollieren.

Bild 27

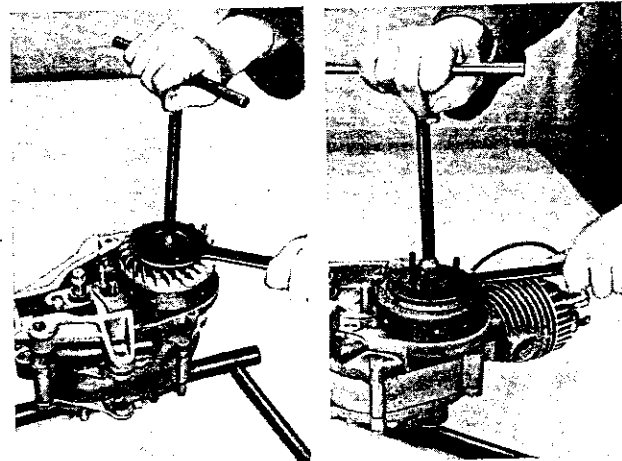
27

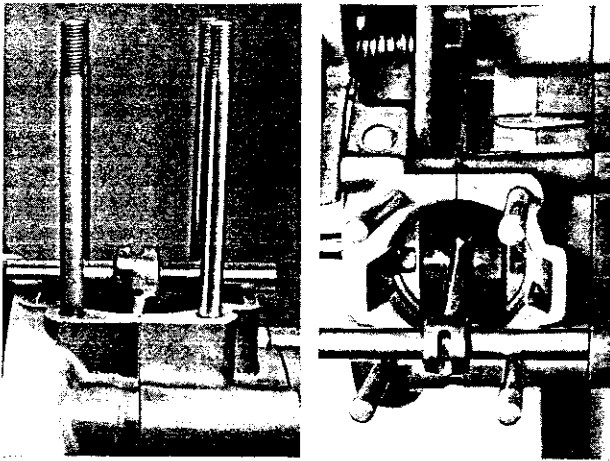


32. Schwunglichtmagnetzündler montieren. Polrad mit Halter 16 91 01 913 festhalten. Auf Gummitülle für Zündkabel achten.

Bild 28 links und rechts

28

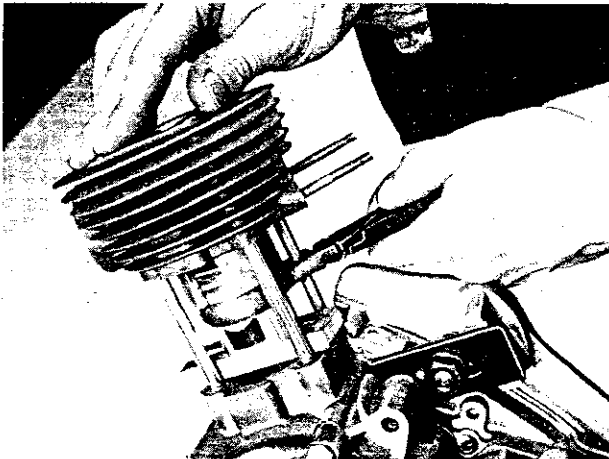




29

33. Pleuel mit Hilfe des Kontrolldornes 16 91 00 911 auf Biegung und Verdrehung prüfen und gegebenenfalls nachrichten.

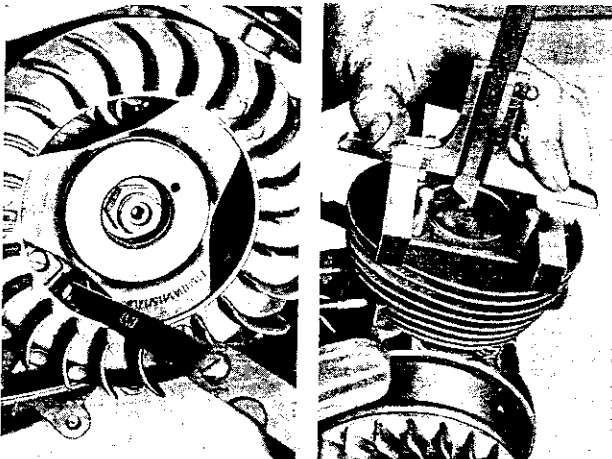
Bild 29 links und rechts



30

34. Kolben und Zylinder montieren.
Kolben auf ca. 120° C anwärmen.
Montagedorn 16 91 00 903 und Kolbenringzange
16 91 00 907 verwenden.

Bild 30



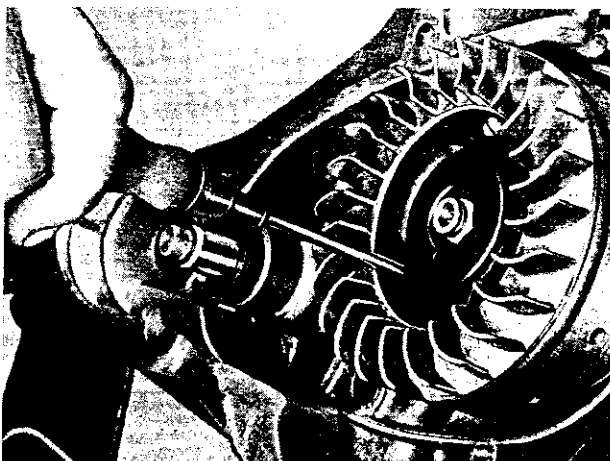
31

35. Zündung einstellen.
Kontaktabstand 0,2-0,3 mm

Bild 31 links

Polschuhabmaß 9-12 mm
Vorzündung 2,1-2,5 mm.v. o. T.

Bild 31 rechts



32

Zum Einstellen der Zündung wird die Grundplatte verdreht.

Bild 32

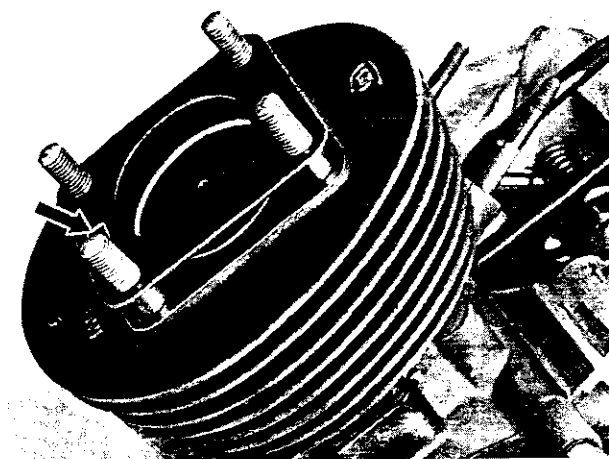
36. Zylinderkopf montieren.

Achtung: Beim Auflegen der Zylinderkopfdichtung auf den Durchbruch für Dekompression achten.

Zündkerze einschrauben, Zündleitungsstecker montieren.

Bild 33

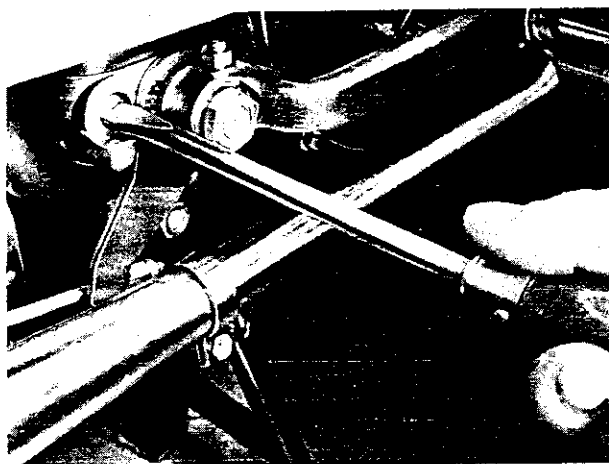
33



37. Öl einfüllen.

Bild 34

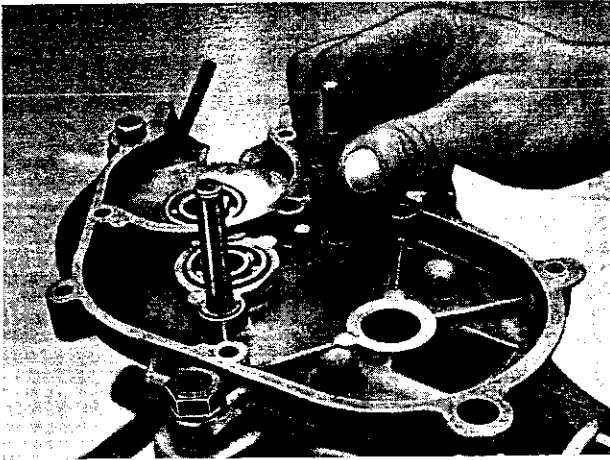
34



bei 2-Gang-Motor 135 ccm } SAE 30 im Sommer
bei 3-Gang-Motor 210 ccm } SAE 20 im Winter

M 02 Motor 2-Gang zerlegen und zusammenbauen

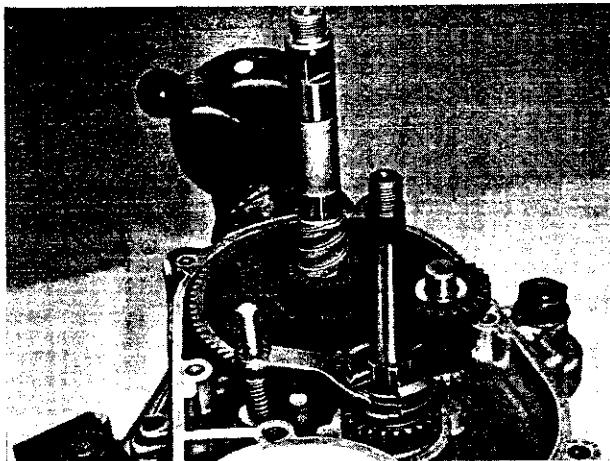
Die Demontage und Montage von Zylinder, Kolben, Kuppelung, Lichtmagnetzünder und Kurbeltrieb wie bei 3-Gang-Motor.
Abweichend davon sind: Getriebe, Schaltung und Tretlagerachse.



35

1. Um eine Beschädigung des Dichtringes an der Schaltwelle zu vermeiden, wird die Schaltwelle bei der Demontage nach innen herausgezogen.

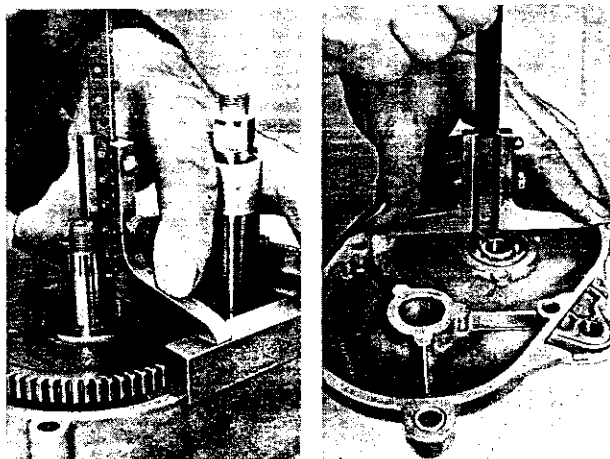
Bild 35



36

2. Schaltwelle von außen einstecken.

Bild 36



37

3. Getriebe einbauen.
Axialspiel der Hauptwelle = 0,2-0,3 mm.

Bild 37 links und rechts

Die Vorgelegewelle braucht nicht ausgeglichen werden.

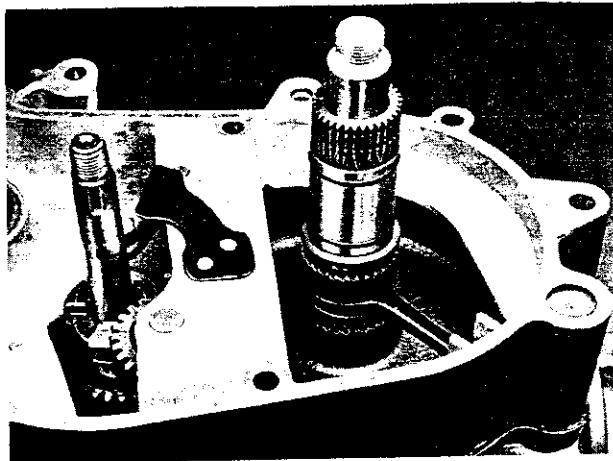
Achtung: Die ausgedrehte Seite der Schaltklau zeigt zum 1. Gangrad.

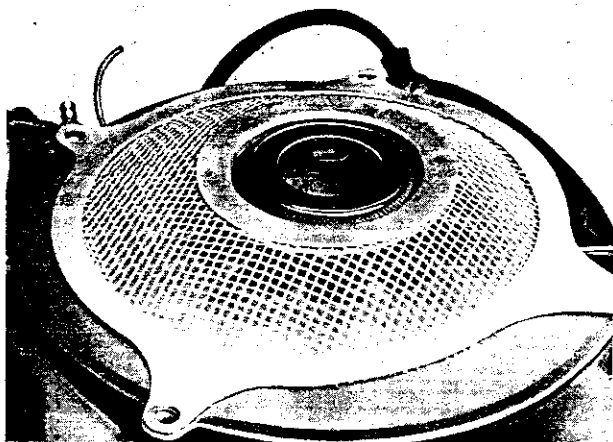
4. Beim Einsetzen des Antriebers in die Tretlagerachse darauf achten, daß der schmalere Steg zum Zahnrad zeigt!

Bild 38

Achtung: Schalthebel muß bei der Kontrolle der Schaltung von selbst in den 2. Gang zurückspringen.

38





39

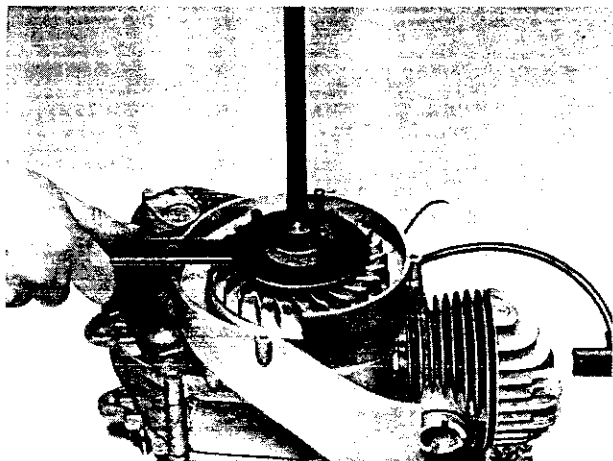
M 02 Motor (der Agriette) zerlegen und zusammenbauen

Der Motor ist ein gebläsegekühlter Quickly 3-Gang-Motor ohne Tretlager. Zum Anlassen ist ein Reversierstarter angeflanscht. Zerlegung und Zusammenbau wie beim 3-Gang-Motor.

Wichtige Hinweise für die Instandsetzung des Reversierstarters:

1. Beim Abmontieren des Reversierstarters muß auf die vier eingelegten Kugeln geachtet werden. Diese müssen beim Einbau **trocken** eingesetzt werden.

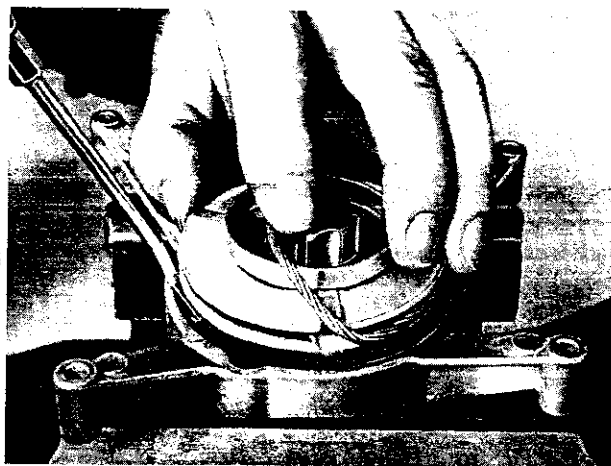
Bild 39



40

2. Beim Einbau des Sperrstückes muß auf guten Sitz des Kerbstiftes geachtet werden. Polrad mit Halter 16 91 01 913 anhalten.

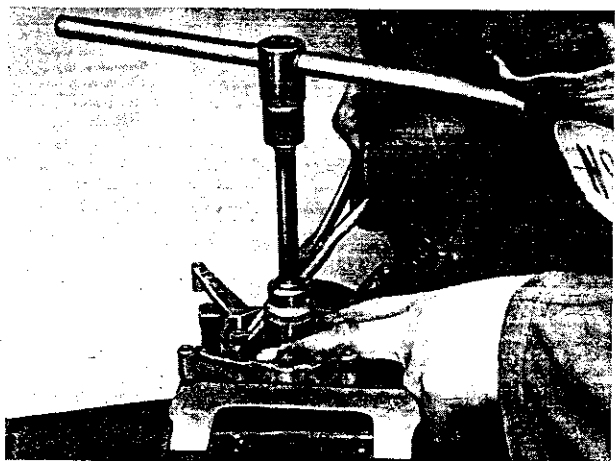
Bild 40



41

3. Beim Herausnehmen der Seilscheibe mit Seil **muß das darunterliegende Zwischenleblech nach unten gedrückt werden**, damit die dahinterliegende Spiralfeder nicht herauspringen kann. (Unfallgefahr!).

Bild 41



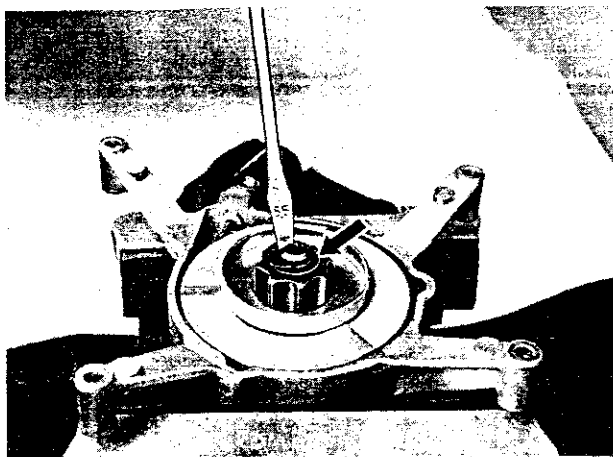
42

4. Eine entspannte Feder wird mit Hilfe des Mitnehmers und einer 12-Kant-Stecknuß SW 24 im Uhrzeigersinn eingedreht. Feder mit Graphit bestreuen. Bei ganz ausgezogenem Seil darf die Feder nicht ganz gespannt sein, da sie sich sonst deformiert (1-1½ Umdrehungen zurückdrehen).

Bild 42

5. Das Achsialspiel der Seilscheibe und des Mitnehmers muß zur Vermeidung von Klappergeräuschen durch Scheiben ausgeglichen werden.

Bild 43



6. Zum Einsetzen des Klemmkeiles wird die Seilscheibe mit einer Schraube (7 mm \varnothing) blockiert.

Bild 44

