

# In der Technik überlegen

## Motor

Als Kraftquelle dient ein obengesteuerter gegenläufiger 750 ccm Zweizylindermotor, der bei besonders guter Wärmeableitung nicht für Spitzenleistung, sondern für hohe Dauerleistung entwickelt wurde. Die günstige Halbkugelform des Verbrennungsraumes birgt den Vorteil voller Leistungsausnutzung bei klopfreiem Betrieb und niedrigem Kraftstoffverbrauch. Über den ganzen Drehzahlbereich ist eine außerordentliche Durchzugskraft gewährleistet. Durch die Ventilanordnung, den stark verrippten Leichtmetallzylinderkopf und großbemessene Kühlrippen ist die Kühlwirkung selbst für schwersten Fahrbetrieb ausreichend. Die Zündverstellung erfolgt selbsttätig durch einen Fliehkraftregler, so daß der Zündhebel am Lenker entfällt. Sämtliche Lager einschließlich derjenigen der Steuerwellen sind Wälzlager, deren Vorteile kleiner Reibungswiderstand bei erhöhter Lebensdauer sind. Die Aluminiumkolben sind für hohe Betriebssicherheit und besonders niedrigen Ölverbrauch entwickelt. Das für beide Vergaser gemeinsame Luftfilter - durch das staubfreie Luftzufuhr erfolgt - ist groß bemessen und leicht zu reinigen.

## Kupplung

Die Einscheiben-Trockenkupplung ist so kräftig gehalten, daß diese auch ungewöhnlicher Beanspruchung standhält und entspricht in ihren Abmessungen der Kupplung mittelstarker Personen-Kraftwagen. Die Kupplung kann von Hand nachgestellt werden.

## Getriebe

Bei eingeschalteter „Straßen“-Übersetzung hat das Zahnradgetriebe vier Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Für besonders schwieriges Gelände können diese Gänge durch Einschalten eines Vorgeleges nochmals unternetzt werden. Der normgerecht linksliegende Fußschalthebel dient zum Schalten der Getriebegänge, während Rückwärts- und Geländegang mit der Hand schaltbar sind.

## Zweiradantrieb

Hinterrad sowie Seitenwagenrad werden über ein kraftverteilendes Ausgleichsgetriebe angetrieben, das die verschiedenen Drehzahlen der angetriebenen Räder beim Kurvenfahren ausgleicht; es ist sperrbar, um das Durchgehen eines Rades bei schlüpfrigem Boden zu verhindern.

## Fahrgestell

Der leicht zerlegbare Rahmen bildet eine in sich geschlossene Fachwerkstruktur besonderer Stabilität. Aus einem Kastenträger mit angeschraubten Rohren bestehend, vereinigt das Fahrgestell die Vorteile des Preßrahmens mit denen des Rohrahmens. Ein weiterer Vorzug ist das vereinfachte Auswechseln, leichtes Verpacken und Befördern der Rahmeneinzelteile.

## Vorderradgabel

Die Teleskop-Vorderradgabel gleicht im Aufbau der bewährten Ausführung der BMW Zweizylinder-Kraftäder, sie ist jedoch noch widerstandsfähiger und für größere Belastungen entwickelt. Durch Verwendung doppelwirkender Öldruckstoßdämpfer spricht die Federung auch im Gelände weich und sehr rasch an.

## Laufräder

Die untereinander austauschbaren Räder in besonders starker Ausführung haben Tiefbettfelgen und Geradspeichen, Vorder- und Hinterrad-Steckachse. Die Lebensdauer der 4,50-16 Bereifung ist gegenüber den üblichen Reifengrößen 3 bis 5mal länger, da die spezifische Belastung trotz hoher Nutzlast geringer ist und die Antriebsreibung beim Zweiradantrieb auf zwei Reifen verteilt wird.

## Bremsen

Die Bremsen sind ungewöhnlich groß. Für das Vorderrad ist eine mechanische Innenbackenbremse mit Handhebel durch Seilzug zu betätigen. Auf das Hinterrad und Seitenwagenrad wirkt eine Öldruckbremse, die gleichmäßige Bremswirkung gewährleistet. Der Durchmesser der Bremsstromeln beträgt 250 mm und kommt damit den Bremsen mittelgroßer Personenwagen gleich. Wird der Seitenwagen abgebaut, so schließt ein Doppelventil selbsttätig die Ölleitung zur Seitenwagenbremse.

## Kraftstoffbehälter

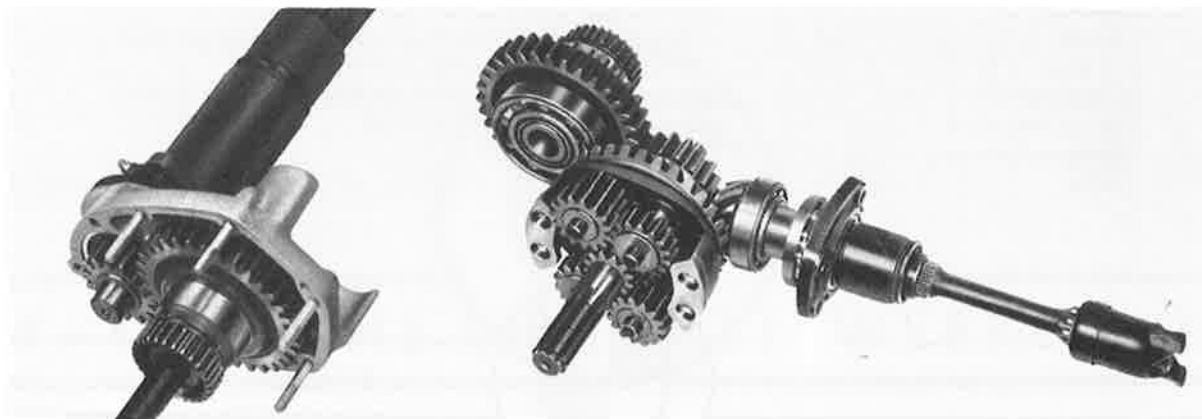
Das Fassungsvermögen beträgt 24 Ltr., wovon drei Liter als Reserve gelten. Bei einem Normverbrauch von 6,7 Ltr., bzw. einem Straßenverbrauch von 7,5 Ltr. je 100 km reicht die Füllmenge für einen Fahrbereich von 360 km, also weit über den jedes anderen Kraftrades hinaus.

## Sattel

Der neuentwickelte Schwingsattel, parallel durchfedernd, erhöht die Fahrbequemlichkeit und ermöglicht auch im Gelände ermüdungsfreies Fahren.

## Seitenwagen

Zu einem Rechteck verschweißte kräftige Rohre bilden den für die vorgesehene Belastung ausreichend steif gehaltenen Seitenwagenrahmen. Das Seitenwagenrad ist an einem Schwingarm aufgehängt, in dem sich der Antrieb befindet. Die Federung des Seitenwagrades erfolgt durch eine Rohrfeder, welche zusammen mit der Antriebswelle im hinteren Seitenwagenrahmen-Querrohr staubfrei untergebracht ist. Das Seitenwagenboot hängt in zwei Blattfedern im hinteren Teil des Rahmens und ist vorn in Gummi gelagert. Ein großer Gepäckraum und ein Reserveradhalter vervollständigen mit den Haltebügeln für Packtaschen die Ausstattung.



Schwingarm mit Seitenwagenantrieb

Kardanwelle und Ausgleichgetriebe mit Hinterradantrieb