

Fahrbetrieb

Vor Antritt der Fahrt überzeugt man sich, ob genügend Betriebsstoff vorhanden und die Bereifung den Vorschriften der beiliegenden Druckschrift entsprechend luftgefüllt ist. Im Motorgehäuse sei genügend Öl vorhanden, alle Schmierstellen seien bedient, die Kühlanlage mit Wasser gefüllt. Der Schalthebel steht auf Leerlauf, die Zündung wird eingeschaltet.

Das Anspringen des Motors erfolgt selbstverständlich nur bei Leerlaufstellung des Vergasers. Übermäßiges Überschwemmen des Vergasers verringert die Wahrscheinlichkeit des Anspringens.

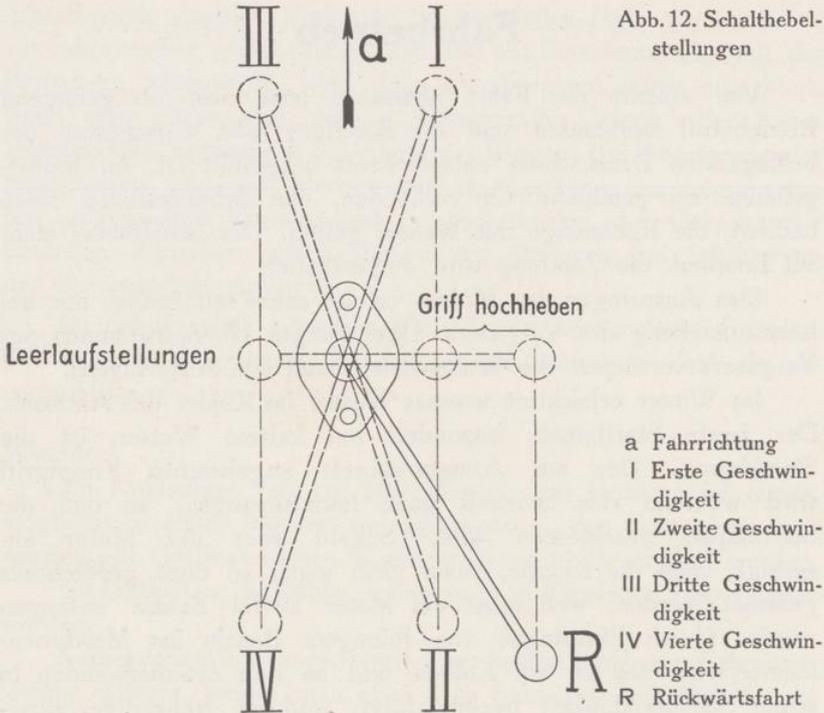
Im Winter erleichtert warmes Wasser im Kühler das Anlassen. Der beste Startbehelf, besonders bei kaltem Wetter, ist die Startklappe. Der am Armaturenbrett angebrachte Knopfgriff wird während des Startens ganz herausgezogen, so daß die Startklappe geschlossen wird. Sobald aber der Motor anspringt, muß die Klappe, wenn nicht ganz, so doch größtenteils geöffnet werden, weil sonst der Motor zuviel Benzin ansaugen würde. Durch Eindringen von flüssigem Benzin ins Maschineninnere wird das Öl am Kolben und an den Zylinderwänden in seiner Schmierfähigkeit beeinträchtigt, wodurch frühzeitige, übermäßige Abnutzung auftritt.

Beim Wegfahren mit kaltem Motor hilft ein teilweises Schließen der Startklappe. Der Motor zieht sofort mit Vollgas weg. Die Klappe muß gerade soviel angezogen werden, daß der Motor noch richtig arbeitet.

Man soll grundsätzlich stets mit der ersten Geschwindigkeit wegfahren.

Beim Aufwärtsschalten von der ersten bis zur vierten Geschwindigkeit ist selbstverständlich bei ausgetretener Kupplung die Drehzahl durch Zurückgehen mit dem Gasfußhebel zu vermindern, während beim Abwärtsschalten von der vierten bis zur ersten Geschwindigkeit ein Vergrößern der Drehzahl zu empfehlen ist, so daß beim Auskuppeln die Stellung des Beschleunigers unverändert gelassen wird. Man soll stets mit genügender Drehzahl fahren, daher bei Steigungen rechtzeitig auf die niedrigere Geschwindig-

Abb. 12. Schalthebelstellungen



keit heruntergehen. Andererseits darf die Drehzahl des Motors nicht über das zulässige Maß gesteigert werden. Die auf der Tachometertrommel angebrachten roten Grenzmarken für die einzelnen Gänge sind zu beachten. Bei fabriksneuen Wagen verhindert eine zwischen Vergaser und Saugrohr eingebaute Blende schädlich hohe Motordrehzahlen. Diese Blende darf erst nach 1500 km von einem hierzu befugten Steyr-Vertreter entfernt werden, was im Typenschein vermerkt wird, da anderenfalls die Firma jede Wagengarantie ablehnt.

Die gleiche Vorsicht ist bei eventuellem späteren Einbau neuer Kolben geboten, um diesen das Einlaufen zu ermöglichen.

Sofort nach Fahrtbeginn ist die Bremswirkung zu überprüfen. Dies geschieht durch einmaliges Niedertreten des Fußbremshebels sowie Anziehen der Handbremse.

Der Rückwärtsgang darf nur bei vollem Wagenstillstand eingeschaltet werden.

Bei der Fahrt wird normal die Vierradbremse benützt, nur für den Stillstand ist die Handbremse notwendig.

Bei langer Bergabfahrt soll mit dem Motor gebremst werden, indem man den III. eventuell II. Gang einlegt.

Brüskes Einschalten oder Schleifenlassen der Kupplung schädigt den Scheibenbelag, ist daher zu vermeiden, um stets ein einwandfreies Schalten und ruhiges, gleichmäßiges Anfahren des Wagens zu erreichen. Man bremse auch nicht zu brüsk und möglichst wenig.

Ein Ziehen der Lenkung nach irgendeiner Seite beweist, daß der entsprechende Radreifen auf dieser Seite weniger Luft hat, bzw. die Bremsen falsch eingestellt sind.

Am Ende der Fahrt wird die Haltebremse angezogen, die Zündung ausgeschaltet, die Benzinzufuhr abgestellt.

*

*

*