

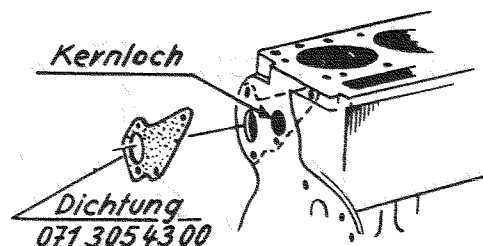


Änderungs-Informationen
Motor
4 M 1,5 II, 4 M 1,5 II TS

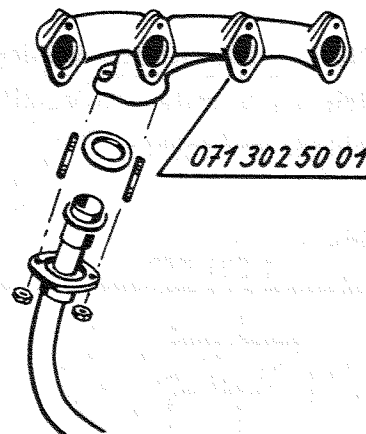
Bremen, den 10.12.1959

Einsatz derÄnderung ab: (M = Motor-Nr.)M 1 056 088 (4 M 1,5 II)M 1 332 750 (4 M 1,5 II TS)

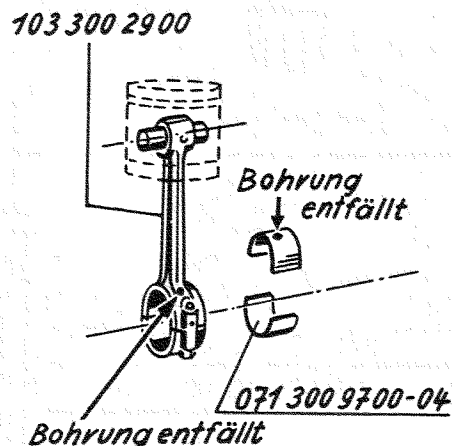
Verschlussscheibe für das Kernloch im Zyl.-Kurbelgehäuse (Wasserpumpenseite) entfällt. Die freie Öffnung wird durch Anbau der Wasserpumpe abgedeckt und mit Dichtung 071 305 43 00 verschlossen.

M 1 059 326 (4 M 1,5 II)M 1 334 469 (4 M 1,5 II TS)

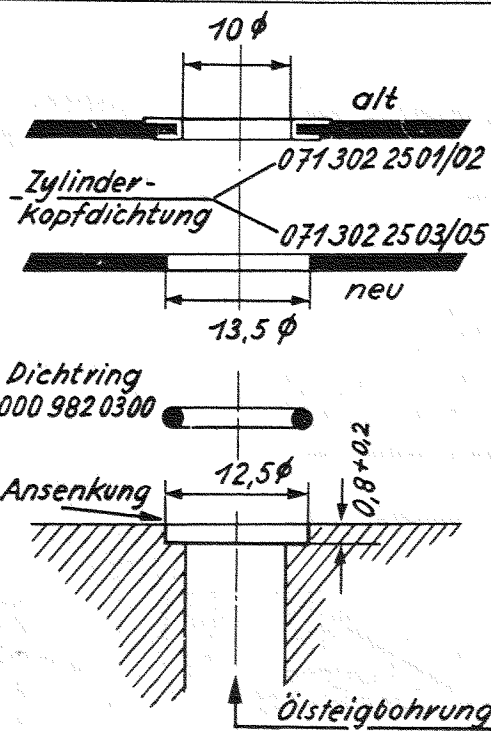
Beide Motorentypen werden mit der gleichen Auspuffkrümmer-Ausführung ausgerüstet. Die Befestigung des Auspuffrohres erfolgt mittels Stiftschrauben und Muttern. (Bisher 6kt.-Schrauben!)

M 1 063 763 (4 M 1,5 II)

Vereinheitlichung der Pleuelstangen für die Motoren 4 M 1,5 II (60 PS) und 4 M 1,5 II TS (75 PS). Der Motor 4 M 1,5 II erhält die Pleuelstangen des TS-Motors. Diese Pleuelstangen haben keine Ölspritzbohrung! Gleichzeitig sind die Bohrungen 3 mm \varnothing aus den Pleuellagerschalen entfallen!



b.w.



M 1 064 860 (4 M 1,5 II)

M 1 337 543 (4 M 1,5 II TS)

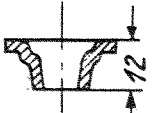
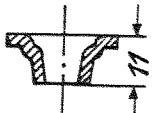


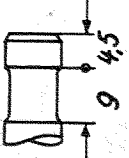
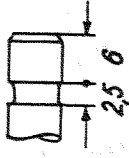
Zur Abdichtung der Ölsteigbohrung zwischen Zyl.-Kurbelgehäuse und Zylinderkopf wird ein Gummidichtring eingebaut. Gleichzeitig ist die Zylinderkopfdichtung verändert worden.

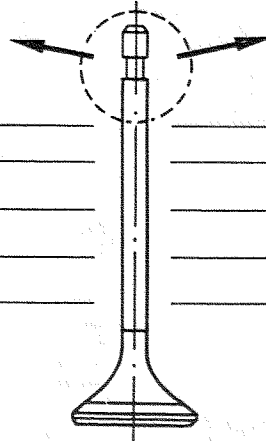
Die neue Zylinderkopfdichtung kann auch in ältere Motoren eingebaut werden, - hierzu muß jedoch die Ölsteigbohrung im Zyl.-Kurbelgehäuse angesenkt werden (s. Abb.). Beim Ansenken Ölsteigbohrung verschließen, damit keine Späne in den Ölkreislauf gelangen!

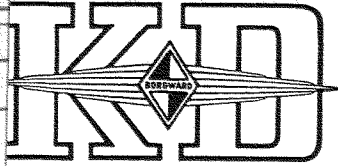
M 1 065 732 (4 M 1,5 II)

M 1 331 963 (4 M 1,5 II TS)

Die Ventilfederteller werden in einer neuen Ausführung eingebaut. Gleichzeitig ändern sich die Ventile und Ventilkegelstücke. Beim Zusammenbau sind die sichtbaren Unterschiede zu beachten!

bis M 1 065 731 1 331 962	ab M 1 065 732 1 331 963	Teil
 071 304 15 00	 103 304 15 00	Ventilfederteller
 071 304 14 00	 103 304 14 01	Ventilkegelstück
 071 304 10 00 103 304 10 00 071 304 11 00 103 304 11 00	 071 304 10 01 103 304 10 02 071 304 11 01 103 304 11 02	4 M 1,5 II 4 M 1,5 II TS 4 M 1,5 II 4 M 1,5 II TS Einlaßventil Auslaßventil





Änderungs-Informationen
Motor
4 M 1.5 II / 4 M 1.5 II TS

Bremen, den 26.1.1960

Einsatz der

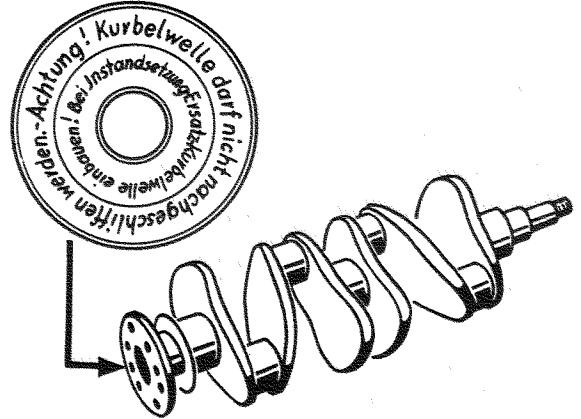
Änderung ab: (M = Motor-Nr.)

M 1 067 728 (4 M 1,5 II)

M 1 337 829 (4 M 1,5 II TS)

Ab o.g. Motor-Nr. werden serienmäßig Kurbelwellen eingebaut, die nach einem Spezialverfahren oberflächengehärtet sind (weichnitriert)! Diese Kurbelwellen sind auf dem Schwungradflansch mit einem Schriftbild versehen und außerdem an ihrer matt-grauen Materialoberfläche zu erkennen.

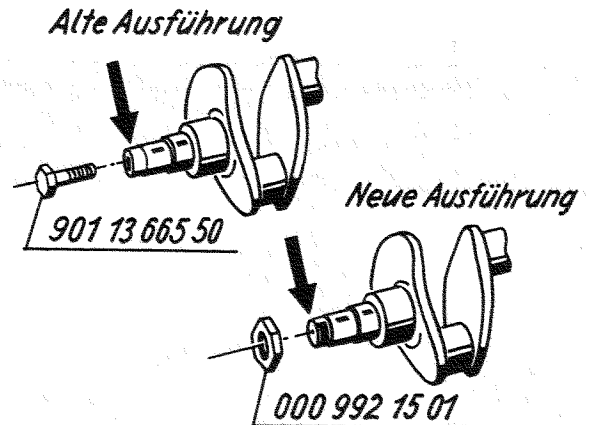
Weichnitrierte Kurbelwellen dürfen nicht nachgeschliffen werden!



M 1 069 086 (4 M 1,5 II)

M 1 339 322 (4 M 1,5 II TS)

Die bisher zur Befestigung der Riemenscheibe angeordnete 6kt.-Schraube ist entfallen und wird ab o.g. Motor-Nr. durch eine 6kt.-Mutter ersetzt! (- siehe auch Ersatzteil-Rundschreiben 45/59!)



Zündkerzen

für Motor 4 M 1,5 II und 4 M 1,5 II TS

Für den Motor 4 M 1,5 II TS ist nunmehr auch die Zündkerze Champion L-85 freigegeben!

Es können wahlweise eingebaut werden:

	4 M 1,5 II	4 M 1,5 II TS
Bosch	W 175 T 1	W 225 T 1
Beru	175/14	225/14
Champion	L-85	L-85

