

# Tips für den Saporoshez SAS 966

## Geräuschdämpfung mit Maliwatt

Zur Reduzierung der Geräusche ist eine Auskleidung des Motorraumes mit eingeklebtem Maliwatt zu empfehlen. Maliwatt ist ein etwa 6 mm dickes gestepptes Glasgespinnst. Die Motorhaube kann mit 10 bis 15 mm dicken Polystyrolplatten verkleidet werden, die in drei Längsstreifen entsprechend der Haubenwölbung auf Pressung einzulegen sind. Zur besseren Halterung werden zwei Blechstreifen von etwa 30 mm Breite und 0,75 mm Dicke über die Isolierstöße gelegt und am vorderen Ende unter den Scharnierschrauben befestigt.

Der Fahrgastraum wurde ebenfalls teilweise mit Maliwatt ausgekleidet. Zu diesem Zweck sind die hintere Sitzbank und Rückenlehne sowie die Seitenverkleidungen im hinteren Bereich herauszunehmen. Die Maliwattstücke wurden entsprechend den Konturen zugeschnitten und beginnend unter dem Benzin-tank eingeklebt und gut angedrückt. Das Isoliermaterial soll bis unter die Vorderkante der Sitzbank reichen. Ein Ausschnitt ist für die Getriebeklappe vorzusehen.

Weiter wurde die Karosserieaußenhaut unter den abgenommenen Verkleidungen beiderseits verkleidet. Als Klebemittel kann Karosserie- oder Maliwattkleber verwendet werden. Letzterer setzt sich zusammen aus Polyvinylacetat D 50 HTGL 9882 versetzt mit etwa 30 Prozent Schlämmkreide. Der Kleber wird mit einem Spachtel aufgetragen und härtet in etwa 12 Stunden aus. Die Verarbeitungstemperatur soll mindestens  $+2^{\circ}\text{C}$  betragen. An Stelle von Maliwatt kann auch Schaumstoff etwa 8 mm dick eingeklebt werden.

## Zusatztank für Benzinheizung

Verwendet wurde ein handelsüblicher 5-l-Kanister, der, entsprechend hergerichtet, zwischen dem rechten Lufteintrittsstutzen und dem Motorraumboden eingelegt wird. Zu diesem Zweck mußte die elektrische Benzinpumpe (entsprechend der Skizze) versetzt werden. Die Benzinansaugleitung wurde vom Verteilerstück abgenommen und am Ansaugrohr des Zusatztanks angeschlossen. Das Verteilerstück wurde blindgesetzt.

Die Änderungen am handelsüblichen Benzin-kanister zeigen die Skizzen. Der Tankverschluß wurde dicht am Kanister abgesägt und gemeinsam mit dem Entlüftungsrohr abgenommen. Die verbliebene Öffnung wurde durch eine etwa 1 mm dicke Blechscheibe, die vorher eine 6,5-mm-Bohrung bekam, verschweißt. Durch die Bohrung ragt ein etwa 300 mm langes und 6 mm dickes Röhrchen schräg nach der tiefsten Stelle, das in der Bohrung zu verschweißen oder hart einzulöten ist. Dann wurde an der in der Skizze dargestellten Stelle eine etwa 30-mm-Öffnung eingeschnitten, bestimmt zur Aufnahme des neuen Einfüllstutzens, der entsprechend zu verschweißen ist. Der Stutzen selbst wurde aus einem etwa 120 mm langen Stahlrohr gefertigt (alter Fahrradrahmen). Der abgesägte Tankverschluß wurde an diesem Rohr angeschweißt, ebenso ein 6-mm-Entlüftungsrohr. Zur Tankentlüftung führt ein Plast-Schlauch durch eine der freigewordenen Befestigungsbohrungen der Benzinpumpe im Wagenboden.

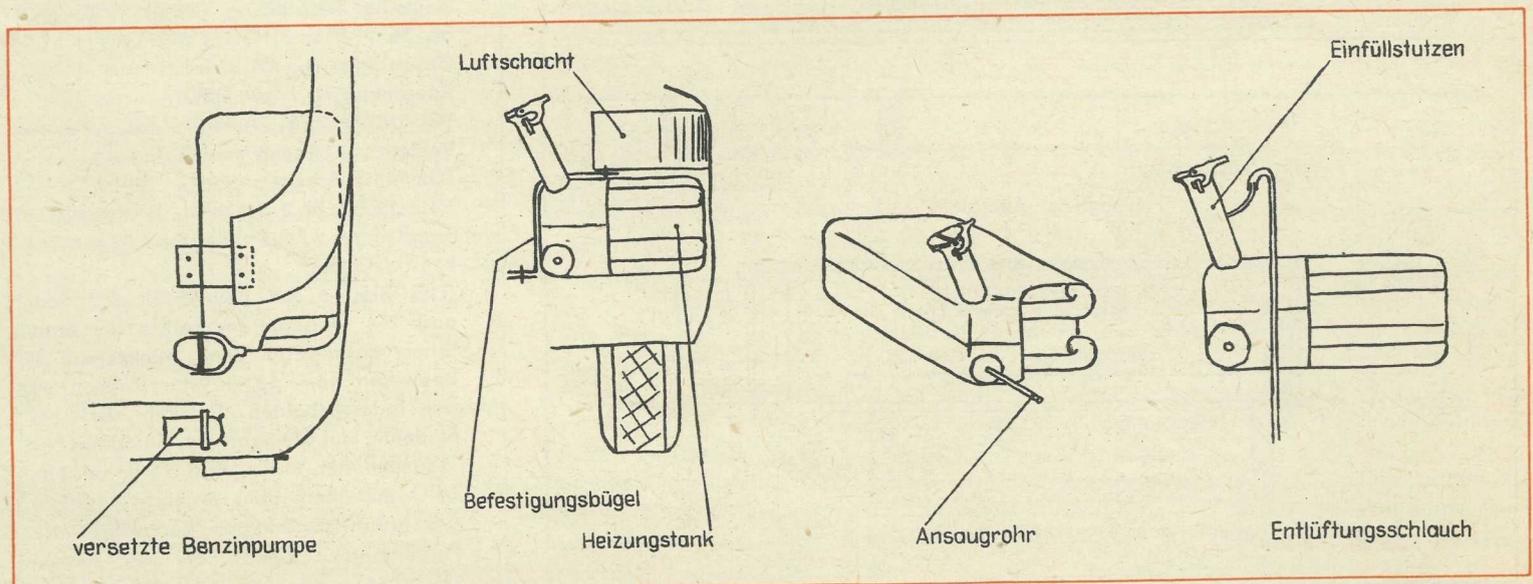
Der Zusatztank wurde mit einem einfachen Haltebügel vom Lufteintrittsstutzen zum Wagenboden befestigt. Der Tank sollte gegen Wärmeabstrahlung des Motors durch eine Maliwatt- bzw. Asbestpappenverkleidung geschützt werden, um die Verdunstungsverluste gering zu halten.

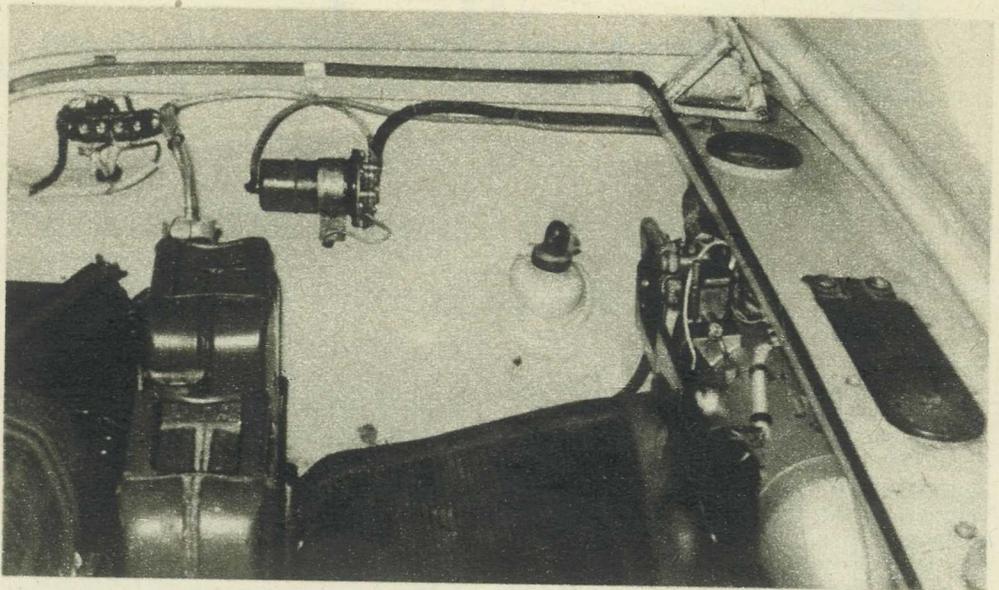
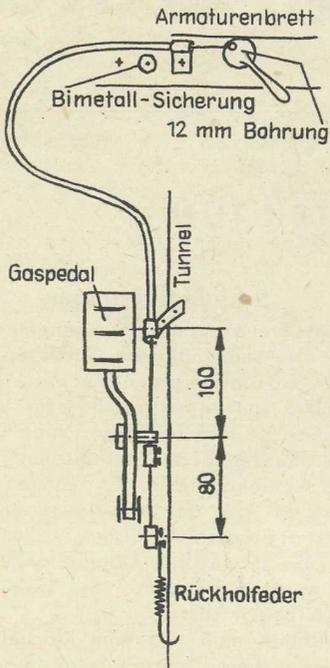
## Handgas

Zum Einbau einer Handgasbetätigung braucht man eine Luftklappenbetätigung vom „Star“ oder ähnliches, einen Bowdenzug von etwa 80 cm Länge sowie eine Rückholfeder vom Trabant-Vergaser. Etwa 8 cm rechts neben dem Schaltknopf der Bimetallsicherung wird eine Bohrung von 12 mm eingebracht, die den Handgashebel aufnimmt. Als Begrenzung des Bowdenzuges dient eine Schelle, die unter der rechten Bimetallsicherungsschraube untergelegt und befestigt wird. Bei diesen Arbeiten ist die Plusklemme an der Batterie abzunehmen, um ungewollte Kurzschlüsse zu vermeiden.

Der Bowdenzug ist dann in nicht zu scharfem Radius um die Lenksäule zwischen linkem Scheibendefrosterschlauch und Verteilerstück und dann hinter der Bodenschutzmatte entlang der Frontschutzwand nach unten in Richtung zum Gaspedal zu führen. An Stelle des Splintes im Mitnehmerbolzen des Gaspedals wird durch die Bohrung das Stahlseil des Bowdenzuges geführt und etwa 8 cm hinter dem Bolzen abgeschnitten. Als Bowdenzughüllenbegrenzung wird aus einem etwa 0,75 mm dicken Blechstreifen eine Schelle gebogen und am Mittelstutzen mit zwei Blechschrauben befestigt. Der Abstand von der Schelle bis zum Mitnehmerbolzen des Gaspedals soll etwa 8 bis 10 cm betragen.

Als Begrenzung bzw. Anschlag des Bowdenzugseiles und als Endstück zum Einhängen der Rückholfeder wird je ein Lüsterklammeneinsatz verwendet. Die Begrenzungsklemme ist unmittelbar hinter dem Mitnehmerbolzen auf dem Seil zu befestigen, während an der Endklemme die Rückholfeder eingehängt wird. Die andere Federschlaufe wird in das Kopfstück der seitlichen Federklemme der Gummi-verkleidung des Tunnels eingehängt. Die ge-





### Lehne mit Flügelmuttern

Die Befestigung der Rückenlehne der hinteren Sitze wurde mit Hilfe von Flügelmuttern verändert. Da die Befestigungsschrauben kein Normalgewinde M 8 haben, sondern Feingewinde, wurden die Schraubköpfe abgeschnitten und ein guter Gewindeauslauf angefeilt. Die Schrauben wurden dann in die Rückenlehne eingeschraubt, und zwar in Mutternstärke. Dann wurden eine Scheibe von 8 x 30 mm aufgeschoben und eine Fahrrad-Radmutter aufgedreht und festgezogen. Bei eingesetzter Lehne, wobei die Stiftschrauben durch die Bohrungen der Haltewinkel ragen, können nun von hinten Fahrradnabenflügelmuttern aufgeschraubt werden bis die Lehne fest anliegt. Das Lösen der Flügelmuttern ist bedeutend leichter als das Entfernen der Originalschrauben. Zu beachten ist, daß die „Flügel“ der Muttern soweit gekürzt werden müssen, bis sie sich, ohne am Haltewinkel anzustoßen, drehen lassen.

H. Breckwoldt, Stralsund

### Heizung mit Katalyt

Bedingt durch den hohen Verbrauch an Kraftstoff für die Heizanlage (nach Heft 11/71 etwa 1 Liter pro Stunde) ist es ratsam, die Benzin-Heizanlage auf Katalyt mit einem Literpreis von 0,30 M umzustellen. Dazu werden benötigt: ein 5-Liter-Kanister, ein Kanisterverschluß mit Anschlußstutzen für Benzinschlauch (erhältlich in Fachgeschäften für Motorboot-Zubehör), 2 m Benzinschlauch mit 4 bis 5 mm Innendurchmesser, 4 kleine Schlauchbandschellen, 1 m einadrige Kupferlitze 1,5 mm<sup>2</sup>.

Die im Motorraum untergebrachte Benzinpumpe der Heizanlage wird ausgebaut. Die elektrischen Verbindungsleitungen werden voneinander isoliert zurückgebunden. Die Benzinschläuche an der vom Tank kommenden Leitung und am Vergaser werden abgenommen. Das mit Kupferrohren bestückte T-Verbindungsstück wird ebenfalls ausgebaut. Mit Hilfe eines neuen Stück Benzinschlauches wird eine direkte Verbindung von der Tankleitung zum Vergaser hergestellt. Die neue Leitung wird zweckmäßigerweise ähnlich wie die alte mit genügend Flexibilität geführt.

Die Benzinpumpe wird nun auf dem rechten Radkasten im Innern des Kofferraumes befestigt (siehe Bild). Die elektrische Verbindung erhält die Pumpe von der Masse der einen Befestigungsschelle und der Klemme HK der Benzinheizung (siehe Bild 12 auf Seite 19 der Betriebsanleitung des SAS-966). Der 5-Liter-Kanister wird mit einer entsprechenden Haltevorrichtung am Holzbrett hinter dem Reserverad befestigt. Der Kanisterverschluß wird abgebaut und durch den neuen mit Anschlußstutzen ersetzt, der mittels einer Schraube mit Mutter M 4 befestigt wird. An dem nach innen zeigenden Stutzen wird ein Stück Benzinschlauch angebracht, das bis zum Kanisterboden reicht. Am äußeren Anschlußstutzen wird der zur Ansaugöffnung der Benzinpumpe führende Benzinschlauch angeschlossen. Die Verbindung vom Kraftstoffilter zur Kupferleitung am Boden des Kofferraumes wird gelöst und so gekürzt, daß sie bis zur Benzinpumpe reicht.

Wenn man das Herumliegen des Ersatzkanisters für VK vermeiden will, sollte man die Befestigung des Kanisters der Heizanlage auch auf den Ersatzkanister ausdehnen. Einziger Nachteil des Umbaus ist, daß der ohnehin schon kleine Kofferraum noch beengter wird.

K. Vollhardt, Halle

neue Einstellung der Begrenzungsklemme am Gaspedal ist durch Versuch zu ermitteln. Das Bowdenzugseil ist im Bereich des Mitnehmerbolzens gut zu fetten.

Beim Anlassen des Motors wird das Gaspedal etwas durchgetreten. Hierbei ist der Handgashebel in eine solche Stellung zu bringen, die zum „Rundlauf“ des Motors notwendig ist. Mit wärmer werdender Maschine wird der Hebel bis zur Leerlaufdrehzahl des Motors zurückgenommen. Da die Saporoshez-Maschine die Angewohnheit hat, beim Abschalten der Zündung nachzulaufen, habe ich den Leerlauf auf geringstmögliche Drehzahl zurückgenommen und kann mit Hilfe des Handgashebels im Fahrbetrieb etwas höher regulieren. Beim Abstellen des Motors wird der Handgashebel ganz zurückgenommen, er bleibt dann beim Ausschalten der Zündung sofort stehen.

