

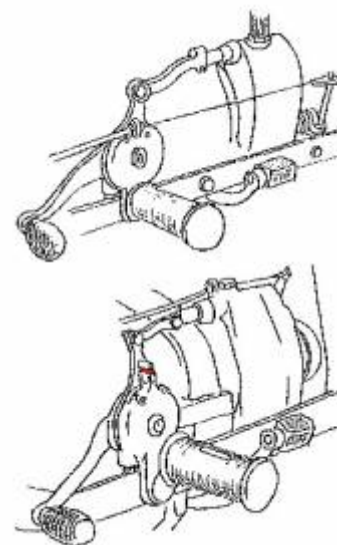
Schaltung

Die Getriebe der NIMBUS können bis Nr. 7500 (Baujahr 1947) hand- oder fußgeschaltet werden. Mit der Getriebeänderung ab 1948 wurde nun noch per Fuß geschaltet. Während die Fußschaltung nur eine Handkupplung zulässt konnten die handgeschalteten Modelle sowohl fuß- als auch handgekuppelt werden.

Handschaltung

Die Handschaltung erfolgt durch einen vor dem Sitz stehenden Hebel welcher in einer Schaltkulisse geführt wird. Dieser Hebel wird durch einen auf der linken Rahmenseite unterhalb des Sitzes angebrachten Lagerbock umgelenkt. Während das obere Ende des Hebels mit einer zweiteiligen Holzkugel endet steckt das untere Hebelende in einem Langloch der Schiebbestange des Getriebes. Eine Feineinstellung der Schaltung erfolgt durch die Positionsveränderung der Umlenkung.

Fußschaltung



Während grundsätzlich alle Sportmodelle und auf Kundenwunsch auch andere Modelle vor 1947 mit Fusskupplung ausgestattet wurden gab es ab 1948 mit der Getriebe und dadurch bedingter Änderung der Schiebbestange nur noch fußgeschaltete Ausführungen der NIMBUS. Der für den Schaltvorgang nötige Weg wird über ein Schaltgehäuse oberhalb der linken Fußraste umgesetzt. Dieses Gehäuse dient bei Motorrädern vor 1948 gleichzeitig als Halterung für den Kupplungsbowdenzug. Während die Pal-Scheibe der älteren Modelle keinen seitlich herausragenden Stift zur Sichtkontrolle des eingelegten Leerlaufes hatten wurde dieser mit Getriebeänderung ab Nr. 7500 eingeführt. Gleichzeitig veränderte man das Aussehen des Kontrollmarkierungsstückes auf dem Gehäuse dessen oberer Teil rot markiert war. Die Bohrung für die Aufnahme eines Bowdenzuges blieb, obwohl mittlerweile unnötig, bestehen. Eine Feineinstellung der Schaltung kann über zwei sich auf dem Rahmen abstützenden M6-Schrauben erfolgen.

Einstellung

Die Einstellung der Schaltungen erfolgt bei beiden Schaltungsarten ähnlich. Beide Schaltungen werden ohne eingelegten Gang eingestellt.

Wichtig:

Es dringend davon abzuraten den Doppelnippel / die Hohlschraube mit einem Dichtungsring einzusetzen. Da beide beide Bauteile nur wenige Zentimeter über der Schaltachse enden würde das beifügen einer Dichtung die Führung der Kugel reduzieren und zusätzlich den Federdruck auf die Kugel verringern sodass die Gänge beim Einlegen nicht ausreichend einrasten und während der Fahrt herauspringen können.

Handschtaltung einstellen

- Kontrolliere das Spiel des Handschalthebels in der Führung der Schaltachse. Ein Spiel über 0,3 mm zeugt von einem verschlissenen Schalthebelende. Zuviel Spiel verkürzt den Hebelweg und somit gleichzeitig den Schiebeweg der Schaltachse. Die Rastung des ersten und dritten Gangs werden nicht mehr erreicht. Der Radius am unteren Ende des Handschalthebels beträgt 7,75 mm.
- Stelle den Schalthebel in Neutralposition und löse die das Umlenklech ([6C/7279](#)) am Rahmen fixierenden M6-Schrauben.
- Löse den Sicherungshalter auf dem Getriebe und entferne die Sicherung.
- Entferne die Verschlusschraube ([3A/7075](#)) sowie die Feder und die Kugel.
- Prüfe die Federspannung und Länge (16 mm) sowie die Kugel auf Flachstellen.
- Kontrolliere die Kerben der Schaltstange. Verschlossene Rasten lassen sich nicht sauber schalten.
- Lege die Kugel in ihre Führung zurück und schiebe die Schaltgabel vorsichtig in die Neutralposition. Die Kugel muss mittig im Loch und sauber in der Kerbe liegt.
- Schraube nun vorsichtig das Umlenklech fest ohne die Schaltstange zu bewegen.
- Lege die drei Gänge ein und kontrolliere die Kugelposition ebenfalls.
- Reinige den Sitz für die Sicherung in der Verschlusschraube und fette diesen mit Polfett etwas ein.
- Stecke die Feder in die Verschlusschraube und schraube diese wieder in das Getriebegehäuse.
- Lege die gereinigte Sicherung ein und schraube den Sicherungshalter wieder auf.
- kontrolliere die Einstellung erneut. Die Kugel muss einige Millimeter Luft zum

Fußschaltung einstellen

- Stelle die Fusschalteinheit in Neutralposition und löse die Mutter der linken Fahrerfussraste bis sich die Fussraste drehen lässt.
- Löse den Sicherungshalter und entferne die Sicherung. Entferne die Verschlusschraube ([3A/7075](#)) oder ([3A/7075-2](#)) auf dem Getriebe sowie die Feder und die Kugel.
- Prüfe die Federspannung und Länge (16 mm) sowie die Kugel.
- Kontrolliere durch die Öffnung die Kerben der Schaltstange. Verschlossene Rasten lassen sich

nicht sauber schalten. Verschlissene Schaltstangen führen zu Undichtigkeiten und Ölaustritt zwischen Führung ([3C/7071](#)) und Schaltstange.

- Lege die Kugel in ihre Führung zurück und schiebe die Schaltgabel vorsichtig in die Neutralposition. Die Kugel muss mittig im Loch und sauber in der Kerbe liegen.
- Justiere die Position der Schaltstange indem du das Fuss Schaltgehäuse mittels der zwei M6-Einstellschrauben, welche auf der Unterseite des Fuss Schaltgehäuses auf dem Rahmen aufliegen, kippst.
- Lege die drei Gänge ein und kontrolliere die Kugelposition ebenfalls.
- Schraube die Fussraste wieder fest.
- Reinige ggf. den Sitz für die Sicherung in der Verschlusschraube und fette diesen mit Polfett etwas ein.
- Stecke die Feder in die Verschlusschraube und schraube diese wieder in das Getriebegehäuse.
- Lege ggf. die gereinigte Sicherung ein und schraube den Sicherungshalter wieder auf.

From:

<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/> - **Nimbus-Motorrad-Wiki**

Permanent link:

<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/doku.php?id=hauptseite:technik:baugruppen:antrieb:schaltung>

Last update: **02.10.2019 22:52**

