

Ölwanne

Entwicklung

Anders als im Motorenbau üblich dient die Ölwanne (2C/8026) der Nimbus als Bindeglied zwischen Motorblock und Rahmen. Sie besteht aus einem Aluminiumguss mit fünf angegossen Kühlrippen. Die mittleren drei Kühlrippen reichen vom Ende des Naßbereichs bis zum Bund der vorderen Gehäuseabdeckung. Die äußeren Kühlrippen enden vorher in Höhe des Gehäuseknicks. Der hintere, trockene Bereich bildet die Unterseite der Kupplungsglocke. Hier befindet sich senkrecht nach unten eine Bohrung welche immer geöffnet sein sollte. Im verstärkten Bund sind vier Stahlbuchsen eingeschraubt an denen der Motor mit dem Rahmen verschraubt wird. Diese Gewindebuchsen befinden sich seitlich in Höhe des ersten Pleuelauges und in Höhe der Schwungscheibe. Im Laufe der Produktionszeit wurden fünf unterschiedliche, jedoch nur in kleinen Details veränderte Ölwanneformen gegossen sodass alle Wannen untereinander ausgetauscht werden können.

Ölwanne 1301 - ca. 1400

Diese Ölwanne besaßen auf der Unterseite vier angegossenen Nocken zwischen den äußeren Kühlrippen. Vermutlicherweise sollte hier ursprünglich ein Stahlblech als Schutz für die Ölwanne verschraubt werden. Auf der unteren rechten Innenseite befindet sich ein dreieckiger Stift der offenbar zur Fixierung des Ölsaugrohres dienen sollte.

Ölwanne ca. 1400 - 2400

Auch einige zwischen 1301 und 1400. Im Bereich der Kickstarterachse wurde der Gehäuse zwischen den Kühlrippen verstärkt.

Ölwanne 2401 - 7500

Auf die Führung des Saugrohres wurde verzichtet. Die Ablaufbohrung im unteren Bereich der Kupplungsglocke wurde vergrößert sodass sie durch die Querstrebe des Hauptständers nicht mehr verschlossen wird.

Ölwanne 7501 - 12000

Auch einige zwischen 2401 und 7500. Auf der Unterseite wird auf die vier Nocken zwischen den Kühlrippen verzichtet. Der Bereich um die Gewindebohrungen der Abdeckplatte wird durch mehr vergossenes Material verstärkt.

Ölwanne 12001 - 14015

Auch einige zwischen 1701 und 12000. Der äußere Bereich um die Ölrücklaufleitung wird verstärkt.

Bemerkung

Achtung: Beim Einhängen des Motors in den Rahmen dürfen die hinteren Befestigungsschrauben (2C/7269) nicht mit den längeren Schrauben des Hinterrades vertauscht werden. Diese Verwechslung würde die Schwungscheibe klemmen und blockieren.

Defekte Bereiche der Ölwanne können geschweißt, gelötet oder mit anderen Materialien wie z.B. Kaltmetall repariert werden. Der wohl am häufigsten auftretende Schaden ist ein ausgerissenes Gewinde im Bereich der zwei Bohrungen zur Befestigung des runden Gehäusedeckels. Weiterhin sind bei vielen Ölwanne die Kühlrippen in Mitleidenschaft gezogen welche aufgeschweißt oder durch Einschweißen eines Streifens Aluminium aufgearbeitet werden können.

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

Permanent link: <https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/doku.php?id=hauptseite:technik:baugruppen:motor:oelwanne>

Last update: **26.12.2016 23:58**

