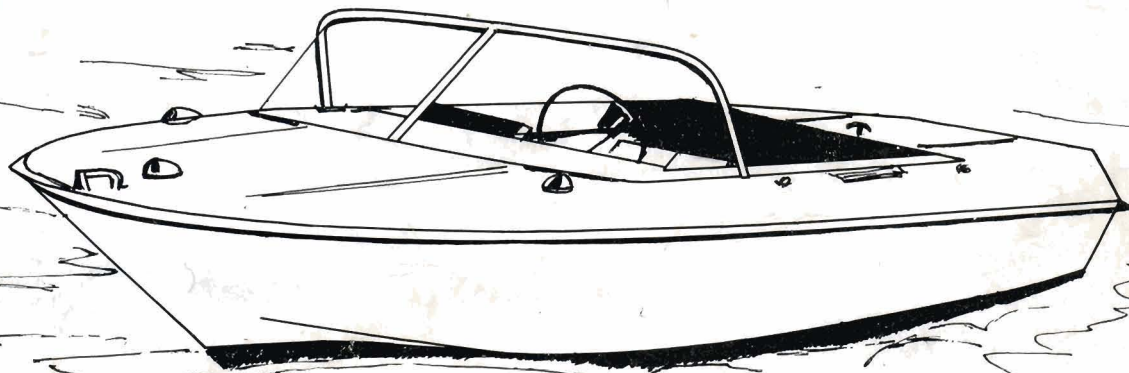




Bedienungsanleitung

für die Tourensportboote „LOTOS“ und „NEPTUN“



VEB MUGGEL-SPREE 118 BERLIN-GRUNAU REGATTASTRASSE 55

1. Beschreibung

Die Tourensportboote „Lotos“ und „Neptun P“ sind aus glasfaserverstärktem Polyester hergestellte Gleitboote mit eingebautem 1000-cm³-Wartburgmotor. Durch die günstige Gestaltung des Unterwasserteiles und des 45- bis 50-PS-Antriebes erreicht das Boot eine Geschwindigkeit von etwa 35 bis 40 km/h. Werkstoff des Bootskörpers und der bewährte Antrieb garantieren einen geringen Aufwand an Wartungs- und Pflegearbeiten.

1.1. Bootskörper

Der Bootskörper ist als Gleitboot gestaltet, d. h. bei entsprechendem Antrieb hebt sich das Boot in Abhängigkeit zur Geschwindigkeit zu einem Teil aus dem Wasser und gleitet. Damit wird der Widerstand geringer und die Geschwindigkeit im Verhältnis zu Verdrängungsbooten relativ hoch.

Das Boot „Lotos“ bietet 4 bis 5 Personen Platz. Bei Umlagerung der Sitze läßt sich auch Liegefläche für 2 Personen schaffen. Als Stauraum kann der Raum unter dem vorderen Deck sowie rechts und links vom Motor verwendet werden. Der Motorraum ist durch eine verschließbare Klappe zugänglich.

Das Boot „Neptun P“ bietet bis zu 4 Personen Platz. Es ist vorrangig für sportliches Fahren und für Wasserski geeignet. Zu diesem Zweck ist eine Wasserskizugeneinrichtung angebracht. Der Motor ist in der Mitte des Bootes eingebaut und durch eine Motorhaube abgedeckt. Stauraum für Gepäck befindet sich unter dem vorderen und hinteren Deck. Es ist darauf zu achten, daß der Lufteintritt am hinteren Teil der Wellenabdeckung nicht durch Gepäck u. dgl. abgedeckt wird.

1.2. Antrieb

Als Antrieb dient ein fest eingebauter Zweitakt-Wartburgmotor von 1000 cm³ Hubraum und einer Leistung von 45 bis 50 PS. Die Übertragung der Leistung erfolgt durch eine 20-mm-Nirostswelle auf den Propeller.

Die schwingungsdämpfende Lagerung erfolgt an drei Punkten in Gummi. Motor und Welle bilden durch die Dreipunkt-lagerung eine leicht auszurichtende und demontierbare Einheit. Die Welle läuft in einem bis zum hinteren Wellenlager reichenden Rohr, das gleichzeitig einen Teil der Dreipunkt-lagerung bildet und ist somit gegen Beschädigung von außen geschützt. Stopfbuchsen sind nicht vorhanden. Die Abdichtung des Wellendurchganges erfolgt durch einen Gummischlauch, der vom Wellendurchgang bis zum Motor reicht.

1.3. Kühlung

Das für den Betrieb benötigte Kühlwasser wird durch die Drehung des Propellers in ein am Boden befindliches Staurohr gedrückt. Von dort gelangt das Kühlwasser über einen Schlauch zum Auspuffkrümmer, wird hier vorgewärmt und geht über eine Pumpe in den Motorblock. Über einen Thermostat erfolgt der Austritt in den Auspuff. Der Thermostat hat die Aufgabe die richtige Betriebstemperatur herzustellen. (Das entspricht etwa der Mittelstellung des Temperaturanzeigers.) Bei zu niedriger Betriebstemperatur wird das durchfließende Kühlwasser durch den Thermostat gestaut, so daß eine kurzfristige Erwärmung erreicht wird. Während der Fahrt ist die richtige Betriebstemperatur zu überwachen.

1.3.1. Defekte Kühlung

Ursache einer zu hohen Betriebstemperatur (Zeiger im roten Bereich):

Verstopftes Staurohr durch Blätter u. dgl.,
defekter Thermostat.

Bei diesen Fehlern kann nicht genügend Kühlwasser durch den Motor strömen. Voraussetzung ist, daß die Wärmeentwicklung des Motors normal ist. Bei übermäßiger Wärmeentwicklung des Motors sollte ein Fachmann hinzugezogen werden.

2. Inbetriebsetzung

Vor Inbetriebnahme ist der Motorraum von evtl Benzindämpfen auszulüften!

Danach ist der Batterie Hauptschalter, mit dem aus Sicherheitsgründen der Stromkreis kurz hinter der Batterie unterbrochen werden kann, durch einen gesonderten Steckschlüssel einzuschalten.

Der in Reichweite des Fahrers befindliche Benzinabsperrhahn wird geöffnet. Der Zündschlüssel wird in den Zünd- und Lichtschaltkasten gesteckt und auf Stellung „1“ gedreht. Die Zündkontrollampe muß aufleuchten. Dann wird der Startvergaser durch Zug betätigt. Der Gashebel muß dabei die obere Endstellung einnehmen. Durch Drücken des Startknopfes wird der Anlasser betätigt und der Motor springt nach einigen Umdrehungen an. Starterknopf sofort loslassen! Springt der Motor nicht an, so muß der Anlaßvorgang nach etwa 15 Sekunden unterbrochen werden und nach einer Pause von 5 bis 10 Sekunden wiederholt werden. Sobald der Motor läuft, und auf höhere Drehzahlen gebracht wird, erlischt die Ladekontrollampe.

Ist der Motor angesprungen, gibt man durch Abwärtsdrücken des Gashebels etwas Gas und drückt dabei gleichzeitig den Startvergaserknopf in seine Ausgangsstellung.

Da aus Gründen der Einfachheit zwischen dem Motor und der Propellerwelle keine Kupplung und auch kein Wendegetriebe eingebaut ist, der Motor also direkt mit der Schraubenwelle verbunden ist, setzt sich gleichzeitig mit dem Anspringen des Motors das Boot in Bewegung. Die Geschwindigkeit wird ausschließlich durch Betätigung des Gashebels geregelt (obere Stellung – Leerlauf, untere Stellung – Vollgas). Soll das Boot möglichst schnell zum Stehen gebracht werden, schalte man die Zündung durch Drehen des Zündschlüssels in die 0-Stellung aus. Eine Eigenart des Bootes ist es, daß es sofort nach Wegfall der Antriebskraft seine erhöhte Geschwindigkeit verliert.

Während der Fahrt ist ab und an das Kühlwasserthermometer zu beobachten. Die günstigste Temperatur liegt zwischen 75 bis 85 °C (Zeiger in Mittelstellung) und wird durch ein Thermostat geregelt.

Geht der Zeiger in das rote Feld über, so ist der Motor sofort abzuschalten. Es ist anzunehmen, daß an irgend einer Stelle die Wasserzufuhr unterbrochen ist.

Bei Fahrten in der Dunkelheit müssen die Positionslampen eingeschaltet werden, indem man den Zündschlüssel auf Stellung „3“ dreht.

Während in dieser Stellung sämtliche Positionslampen leuchten, sind auf Stellung „2“ und „4“ nur die vorderen und hinteren Positionslampen eingeschaltet.

Diese Anordnung wird benötigt, wenn bei Dunkelheit das Boot auf dem Wasser treibt, ohne selbst zu fahren.

In Stellung „4“ ist außerdem die Zündung wieder ausgeschaltet und der Zündschlüssel kann herausgezogen werden. Aus Gründen der Betriebssicherheit muß auf jeden Fall vermieden werden, daß sich in der Bilge des Bootes Brennstoff ansammelt.

Deshalb beachte man:

1. Beim Tanken keinen Brennstoff vorbeischiütten,
2. daß der Benzinhahn und die -leitung stets in Ordnung und dicht sind,
3. daß der Vergaser während der Fahrt nicht überläuft,
4. daß der Benzinhahn nach jeder Fahrt sofort geschlossen wird,
5. daß der sich in der Tropfwanne angesammelte Brennstoff von Zeit zu Zeit abgelassen wird.

2.1. Pflege des Bootes

Will man Freude an seinem Boot haben, so empfiehlt es sich, nicht nur mit ihm zu fahren, sondern ihm eine ordentliche Pflege angedeihen zu lassen.

Dazu gehört, daß der Bootskörper nach jeder Fahrt gereinigt wird. Auch der Sitzraum und das im Motorraum angesammelte Öl ist zu säubern bzw. zu entfernen.

Während der Motor selber durch das im Gemisch enthaltene Öl geschmiert wird, erfolgt das Schmieren der Wellenlager, die sich in der an den Motor angeflanschten Glocke befinden, durch eine besondere Ölfüllung. Nach jeweils etwa 50 Fahrtstunden gieße man so viel Motoröl nach Lösung der Ölverschlußschraube nach, bis dieses aus dem seitlich unten befindlichen Schraubenloch wieder herausläuft.

Bleibt das Boot längere Zeit unbenutzt, so ist die Starterbatterie wieder neu aufzuladen, da im Laufe der Zeit eine gewisse Selbstentladung eintritt. Wenigstens alle 6 Wochen ist zu prüfen, ob die Zellen der Starterbatterie noch mit Flüssigkeit bedeckt sind. Sollte das nicht der Fall sein, ist destilliertes Wasser nachzufüllen.

Wie jeder neue Motor ist auch der im Boot eingebaute erst einzufahren. Genaue Vorschriften für Bootsmotoren bestehen

nicht. Es ist jedoch zu empfehlen, daß in den ersten 20 Betriebsstunden nur mit halbem Gas gefahren wird. Zur besseren Durchspülung der Kompressionsräume läßt man jedoch den Gashebel nicht immer in derselben Stellung, sondern verändert ihn ab und an nach oben und nach unten, wobei es im allgemeinen nicht schadet, wenn auch einmal für wenige Sekunden Vollgas gefahren wird.

2.2. Stilllegung

Bei Stilllegung des Bootes, z. B. Überwinterung, ist das Boot auf zwei Böcken, die die Form des Bodens haben, zu lagern. Der hintere Bock soll unmittelbar vor dem Wellenaustritt zu stehen kommen. Die Kanten sind mit Filz oder Gummi zu belegen. Nach dem Aufbocken sollte das Kühlwasser aus dem Motor und dem Auspuffkrümmer durch zwei Hähne abgelassen werden, sonst besteht die Gefahr des Einfrierens.

Es ist zu empfehlen, das Boot zu säubern und korrodierende Teile mit Öl einzufetten. Die Zylinder sind mit etwa 2 cm³ zu füllen und durch Drehen der Schraube auf den Zylinderwandungen zu verteilen.

Die in der Pflicht befindliche Verschraubung ist zu öffnen und evtl. Schwitzwasser mittels Schwamm herauszunehmen. Während der Lagerung ist für eine gute Durchlüftung zu sorgen.

3. Störungssuche

3.1. Störungen vor der Abfahrt (siehe Anlage 1)

3.2. Störungen im Betrieb (siehe Anlage 2)

3.3. Störungen an der Lichtanlage (siehe Anlage 3)

4. Technische Daten für „Lotos“

Antrieb

45- bis 50-PS-Wartburgmotor 1000 cm³

Bauart

Gleitkörper

Anzahl der Sitzplätze

4 bis 5

Material des Bootskörpers

glasfaserverstärktes Polyester

Pflicht

Polyester eingeklebt

Sitze

2 St. Einzelsitze, Kunstleder gepolstert.

1 St. Sitzbank, Kunstleder gepolstert

Länge über alles

5,50 m

Breite über alles

2,07 m

Freibordhöhe vorn

0,53 m

Freibordhöhe hinten

0,47 m

Tiefgang etwa

0,42 m

Gewicht

550 kg

Propeller der Fa. Primat Berlin

Nr. 818 Ø 225; Steigung 240 mm AL

Antriebswelle

Nirosta Ø 20

Wellenlagerung hinten

Hartgewebepuchse der Fa. Primat

Wellendichtung

2 St. Wellendichtring 20 × 40 × 10

1 St. Wellendichtring 30 × 40 × 7

Tankinhalt

44 l

Steuerung

Seilsteuerung

Schmiermittel für Wellenlagerung

Getriebeöl GGL 50 etwa 0,1 l

Geschwindigkeit

35 bis 40 km/h

Motorschmiierung

Frischöl-Mischungsschmiierung 1 : 33¹/₃

zu verwendendes Öl

legiertes Zweitaktmotorenöl

zu verwendender Kraftstoff

VK 88

Kraftstoffförderung

Unterdruckförderpumpe

Auspuff

einteilig, wassergekühlt

Batterie

12 V 56 Ah

Zündspule
3 Einzelzündspulen
Unterbrecher-Kontaktabstand
0,4 mm
ZündEinstellung
3,6 ± 0.3 mm vor O. T.
Zündfolge
1 - 3 - 2
Zündkerzen
M 14
Wärmewert
240
Elektrodenabstand
0,6 mm

Technische Daten für „Neptun P“

Antrieb
45- bis 50-PS-Wartburgmotor 1000 cm³
Bauart
Gleitkörper mit V-förmigem Boden
Anzahl der Sitzplätze
4 Einzelsitze
Material des Bootskörpers
glasfaserverstärktes Polyester
Plicht
Polyester eingeklebt

Positionslampen
Kugellampen 12 V; 5 W
Kühlung
Wasser
Betriebstemperatur
selbstregelnd etwa 85 °C durch Thermostat
Antrieb von Lichtmaschine und Wasserpumpe
SFZ 1150 TGL 14 489
Vergaser
Fallstromvergaser BVF 40 F 1
Motordrehzahl
3800 bis 4000 min⁻¹

Sitze
4 St. Einzelsitze
Länge über alles
4,65 m
Breite über alles
1,85 m
Freibordhöhe vorn
0,63 m
Freibordhöhe hinten
0,55 m

Tiefgang etwa
0,40 m

Gewicht
470 kg

Propeller der Fa. Primat Berlin
Nr. 818 \varnothing 225; Steigung 240 mm AL

Antriebswelle
Nirosta \varnothing 20

Wellenlagerung hinten
Hartgewebeschuh der Fa. Primat

Wellendichtung
1 St. Wellendichtring 30 \times 40 \times 7
2 St. Wellendichtring 20 \times 40 \times 10

Tankinhalt
50 l

Alle anderen Technischen Daten wie Typ „Lotos“ (s. oben!)

Wenn diese kurzen Richtlinien beachtet werden, und wenn man auch sonst pfleglich mit seinem Boot umgeht, kann man gewiß sein, daß man jahrelang Freude an ihm hat.

VEB Müggel-Spree

118 Berlin-Grünau
Regattastraße 55
Tel. 67 143 13

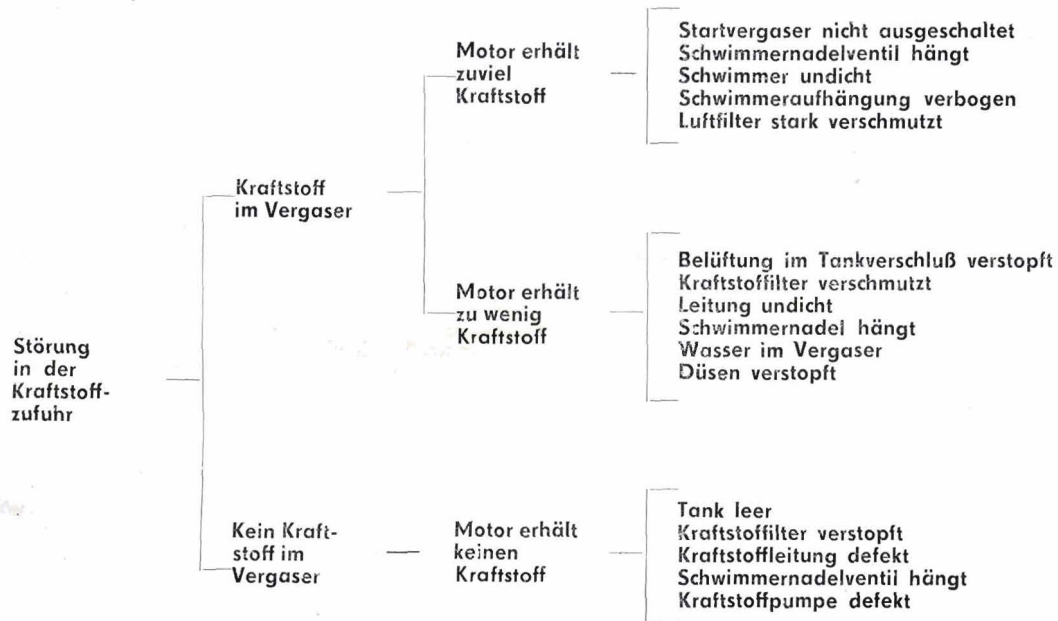
Anschrift der Fa. Primat:

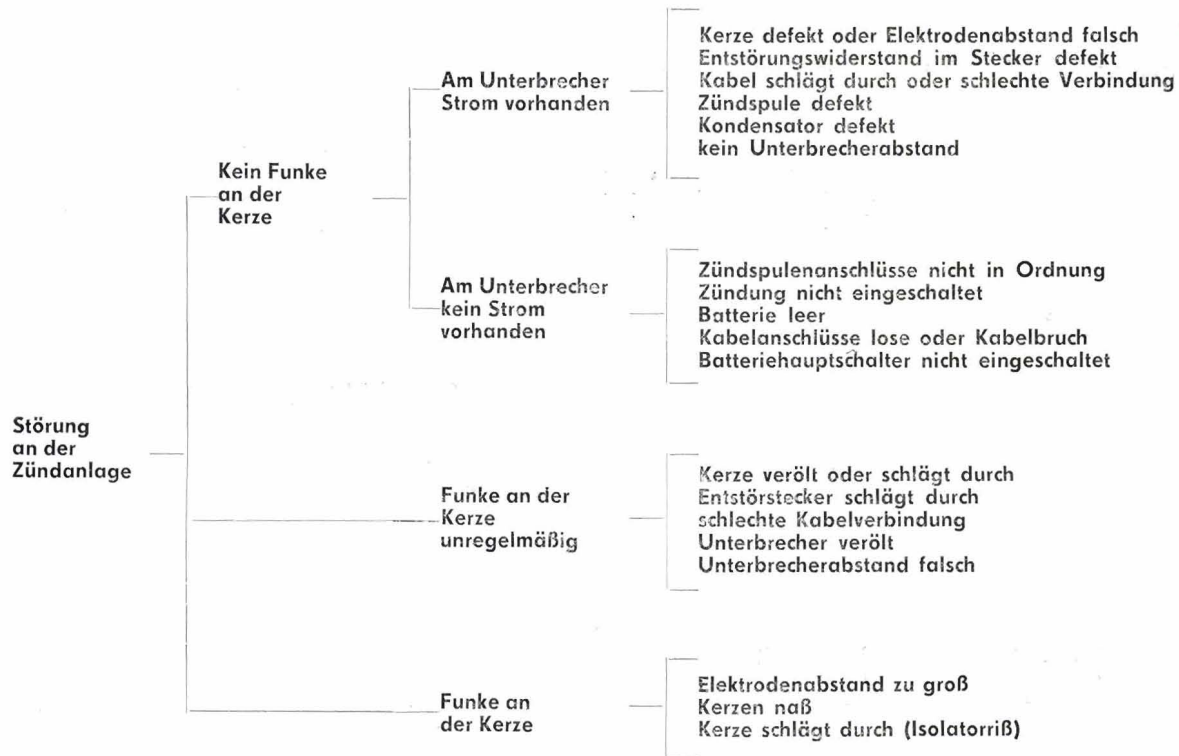
1195 Berlin-Baumschulenweg
Baumschulenstraße 86
Tel. 63 281 49

Anlage 1

zur Bedienungsanleitung für „Lotos“

3.1. Störungen vor der Abfahrt

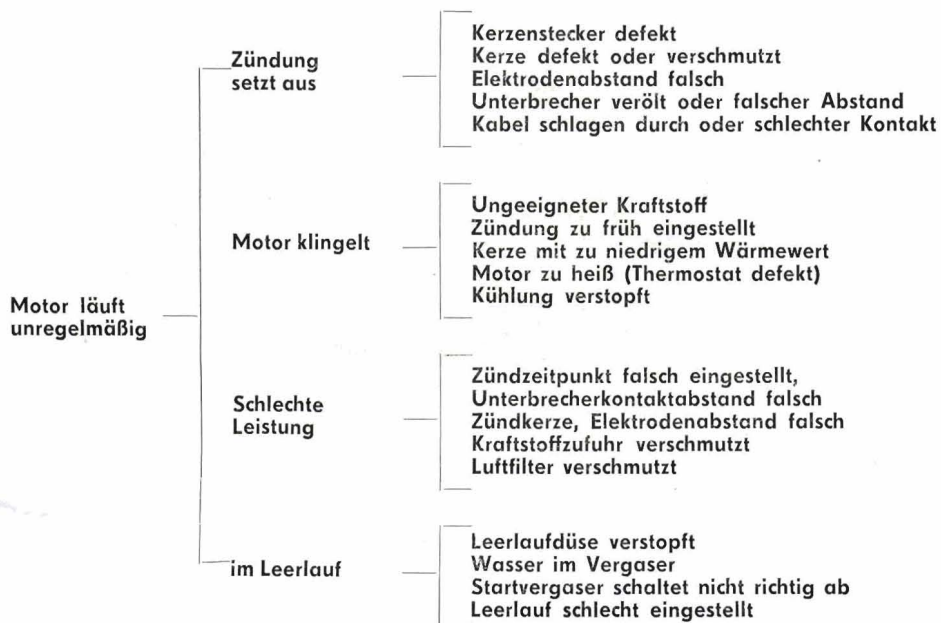




Anlage 2

für Bedienungsanleitung „Lotos“

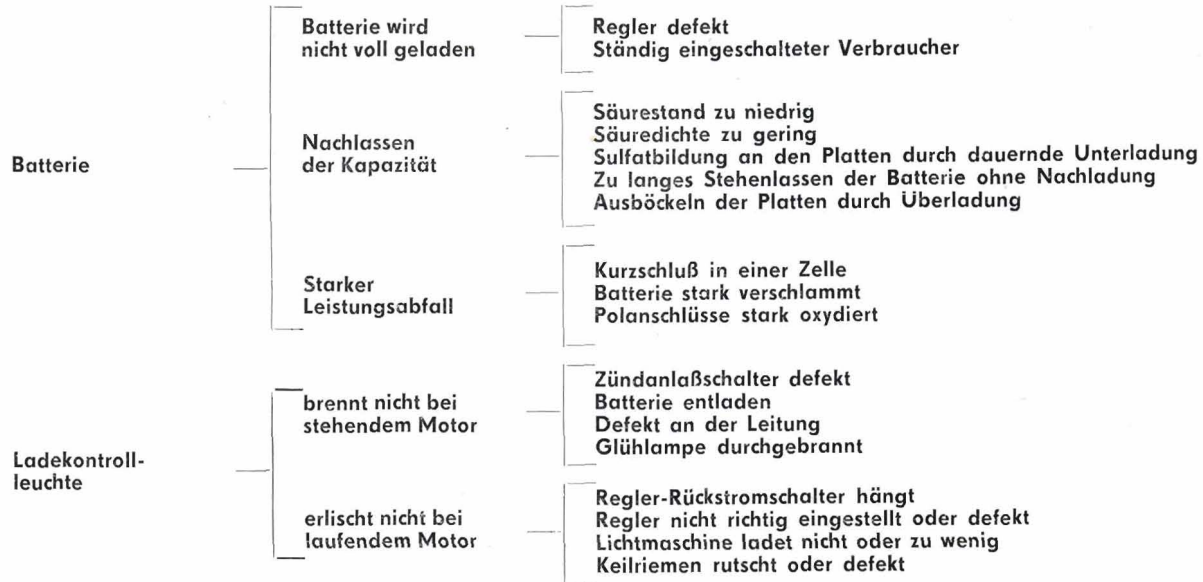
3.2. Störungen im Betrieb



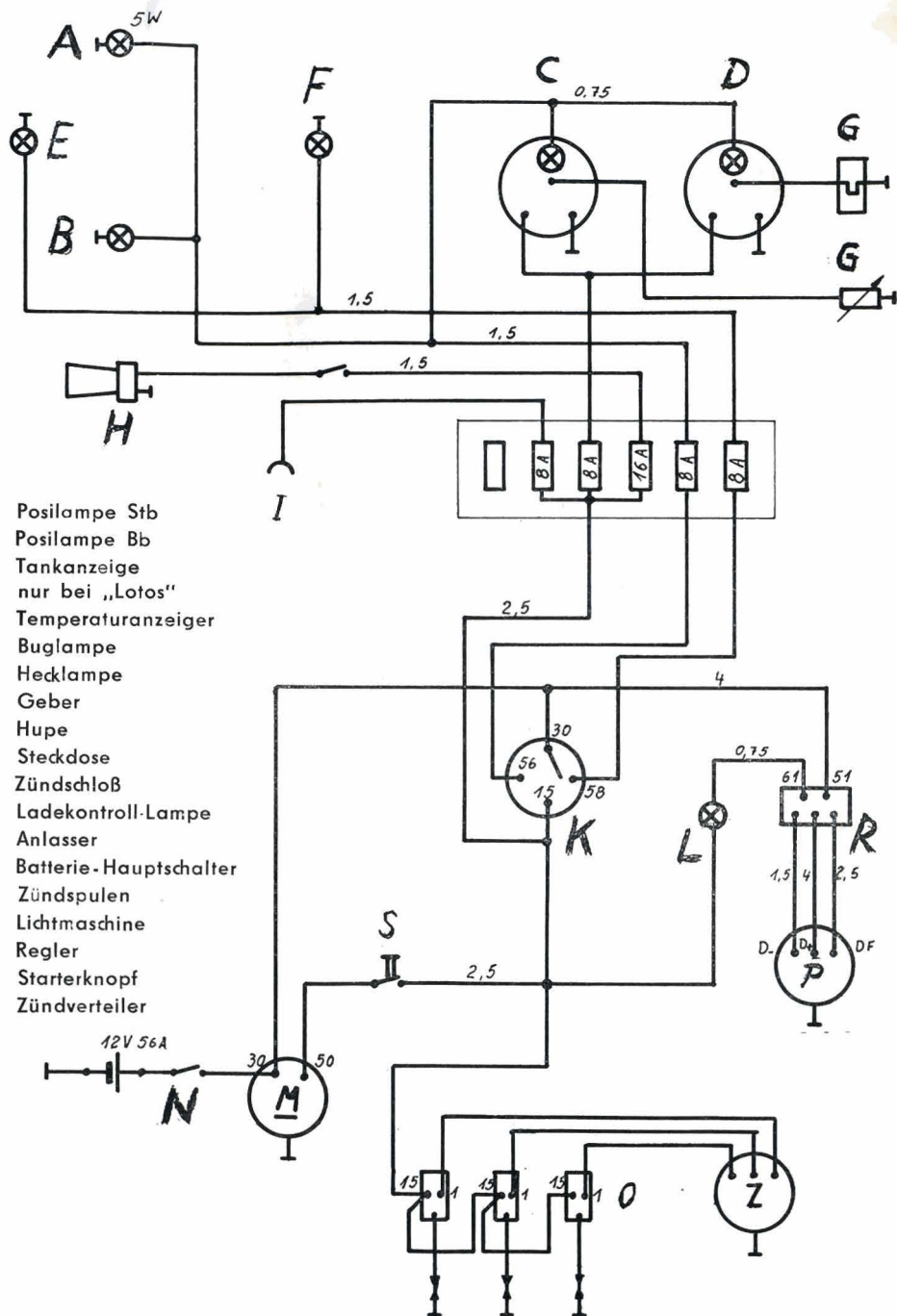
Anlage 3

zur Bedienungsanleitung für „Lotos“

3.3. Störungen an der Lichtanlage



SCHALTPLAN für „Lotos“ und „Neptun“



- A Posilampe Stb
- B Posilampe Bb
- C Tankanzeige nur bei „Lotos“
- D Temperaturanzeiger
- E Buglampe
- F Hecklampe
- G Geber
- H Hupe
- I Steckdose
- K Zündschloß
- L Ladekontroll-Lampe
- M Anlasser
- N Batterie-Hauptschalter
- O Zündspulen
- P Lichtmaschine
- R Regler
- S Starterknopf
- Z Zündverteiler