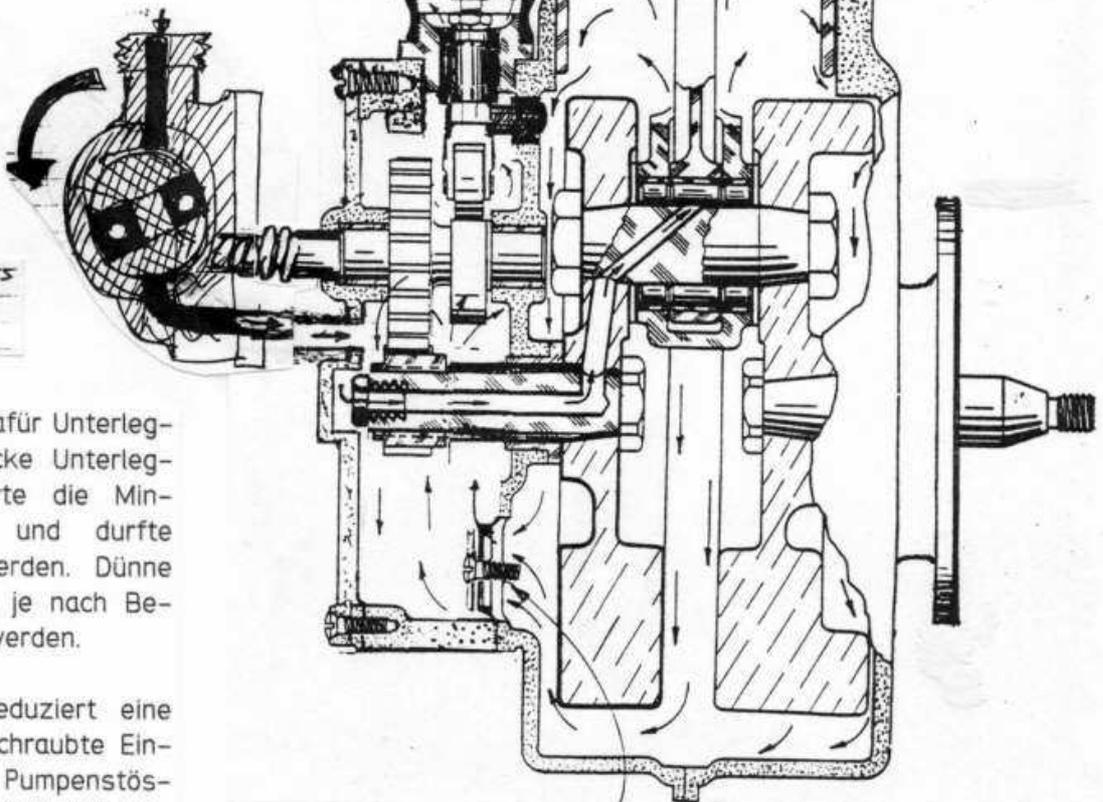
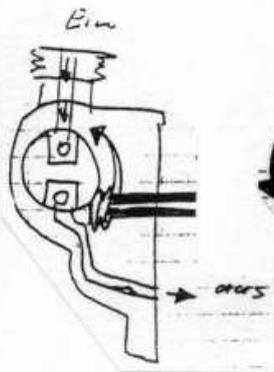


V TYPE ENGINE OILING SYSTEM

1928

Bei näherem Hinsehen entpuppt sich die neue Scout-Ölpumpe als ein alter Bekannter. Harley-Davidson stattete seine Motoren von Anfang an mit einer Ölpumpe aus, die nach dem gleichen Prinzip arbeitete, nämlich mit einem rotierenden Zylinder, in dessen zwei Bohrungen jeweils paarweise ein mit einer Schraubenfeder abgestützter Pumpenkolben arbeitet und von einer seitlich aus der Achse heraus gelagerten Anlaufscheibe gesteuert wird (Scheibennocken). Die Schräge der Nocke kann durch eine Anschlagsschraube verstellt werden. Bei INDIAN wird die Schraubenstellung durch eine Kontermutter fixiert.



CRANK CASE BREATHER VALVE

Harley benutzte dafür Unterlegscheiben. Eine dicke Unterlegscheibe garantierte die Mindestfördermenge und durfte nicht entfernt werden. Dünne Scheiben konnten je nach Bedarf hinzugefügt werden.

Auf jeden Fall reduziert eine vollständig eingeschraubte Einstellschraube die Pumpenstößelbewegung auf Null. Herausgeschraubt vermehrt sie den Ölfluß, je weiter der Stößel von der Schraubenfeder aus seiner Bohrung gedrückt werden kann. Diese Schraubenfedern brechen auch schon einmal.

Möchte jemand seine Ölpumpe zerlegen - aufgepaßt! Die große Mutter auf der Stirnseite hat Linksgewindel!

Peter Brand/Solingen