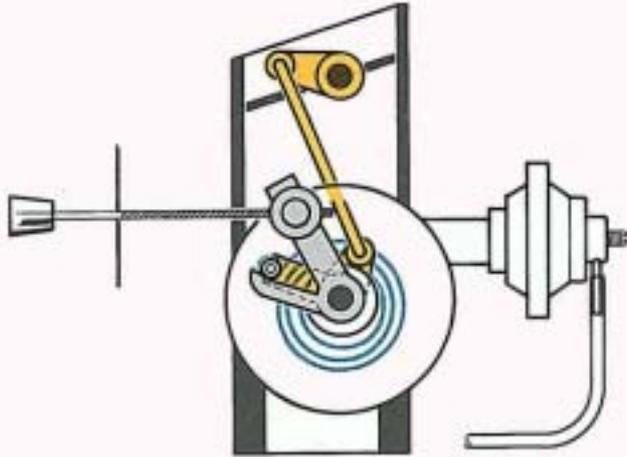


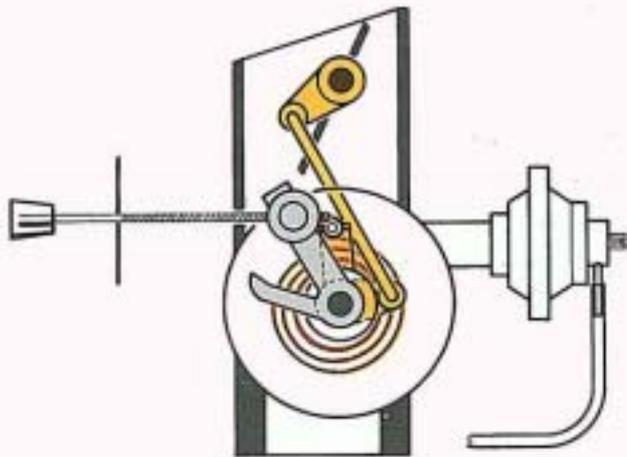
Thermochoke

Der Thermochoke ist eine Verbesserung des bisherigen Chokes.
Eine Fehlbedienung ist nicht möglich, da sich bei warmem Motor
die Luftklappe nicht schließen läßt.
Der Thermochoke ist nicht fremdbeheizt; die Stellung der Luftklappe
wird von der Umgebungstemperatur bestimmt.



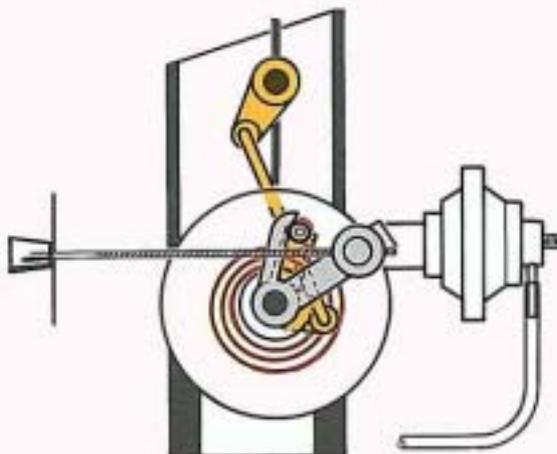
Motor kalt

Der Choke ist gezogen.
Die Luftklappe
wird von der
Bimetallfeder geschlossen.
Die Drosselklappe
wird etwas geöffnet.



Warmlaufphase

Mit steigender
Umgebungstemperatur
streckt sich
die Bimetallfeder
und öffnet
die Luftklappe.

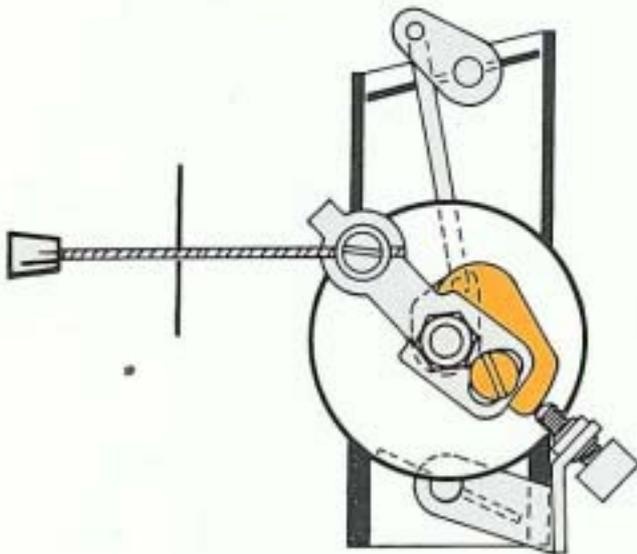


Motor warm

Ist die Betriebstemperatur
erreicht,
muß der Choke
zurückgeschoben werden,
da sonst die Leerlaufdrehzahl
zu hoch ist.

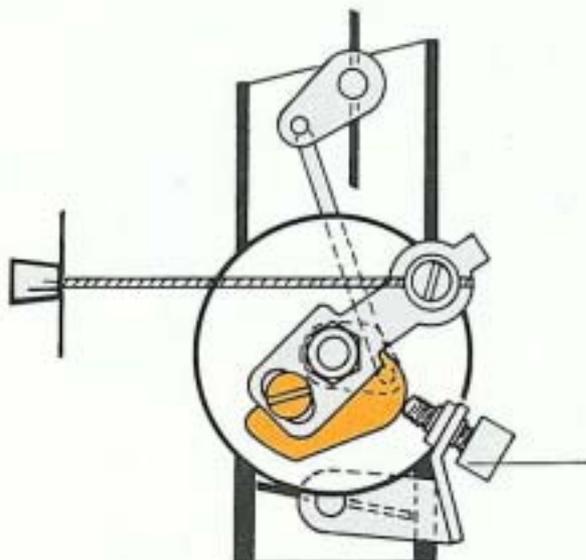
Kaltleerlauf

Für einen einwandfreien Leerlauf des kalten Motors wird die Drosselklappe etwas geöffnet. Die Stellung der Drosselklappe und damit die Kaltleerlaufdrehzahl wird durch die Kurvenscheibe bestimmt.



Motor kalt

Die Drosselklappe wird von der Kurvenscheibe etwas geöffnet. Der Motor hat eine erhöhte Leerlaufdrehzahl.



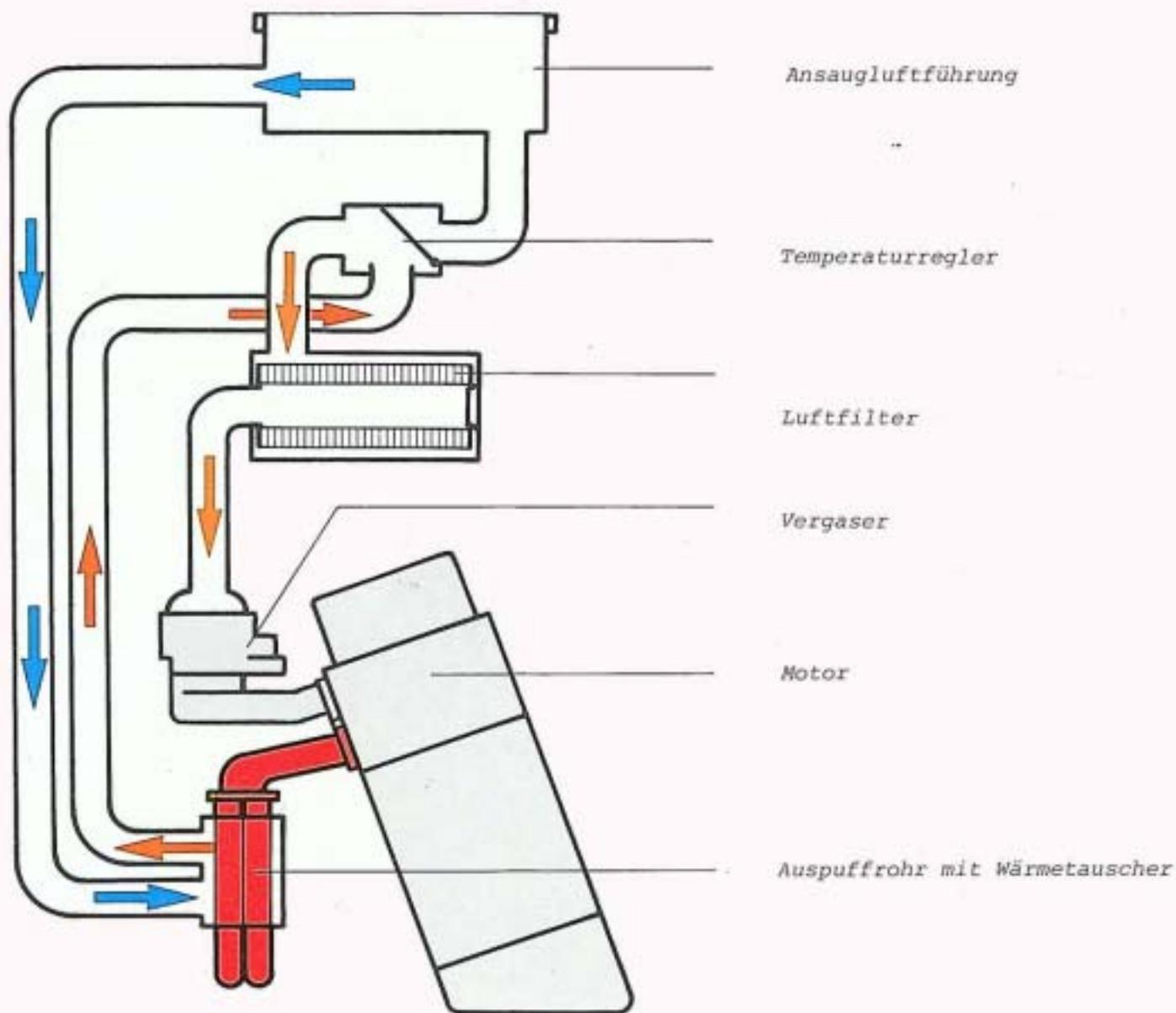
Motor warm

Die Luftklappe wurde vom Thermochoke geöffnet. Durch Zurückschieben des Chokes ist die Drosselklappe geschlossen worden. Der Motor läuft mit der vorgeschriebenen Leerlaufdrehzahl.

Einstellschraube für Kaltleerlauf

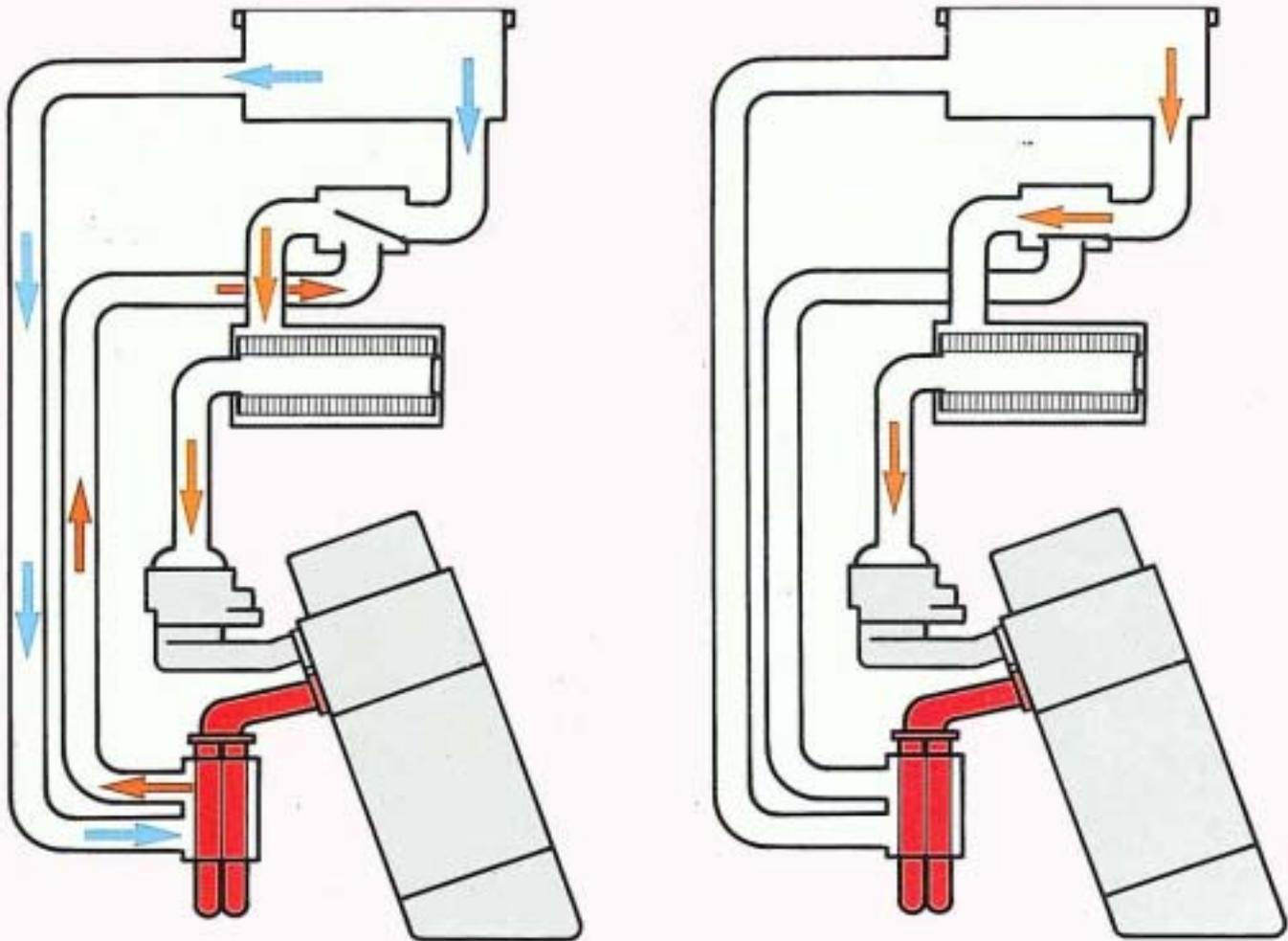
Ansaugluftvorwärmung

Damit bei Wasserdurchfahrten kein Wasser in die Ansaugluft gelangt, ist die Ansaugluftvorwärmung vollständig gekapselt.



Temperatur der Ansaugluft ist unter 25°C

Die Temperatur der Ansaugluft ist zu niedrig.
Der Temperaturregler sperrt den direkten Zugang der Außenluft zum Vergaser.
Die gesamte Ansaugluft wird über den Wärmetauscher am Auspuffrohr dem Vergaser zugeführt.



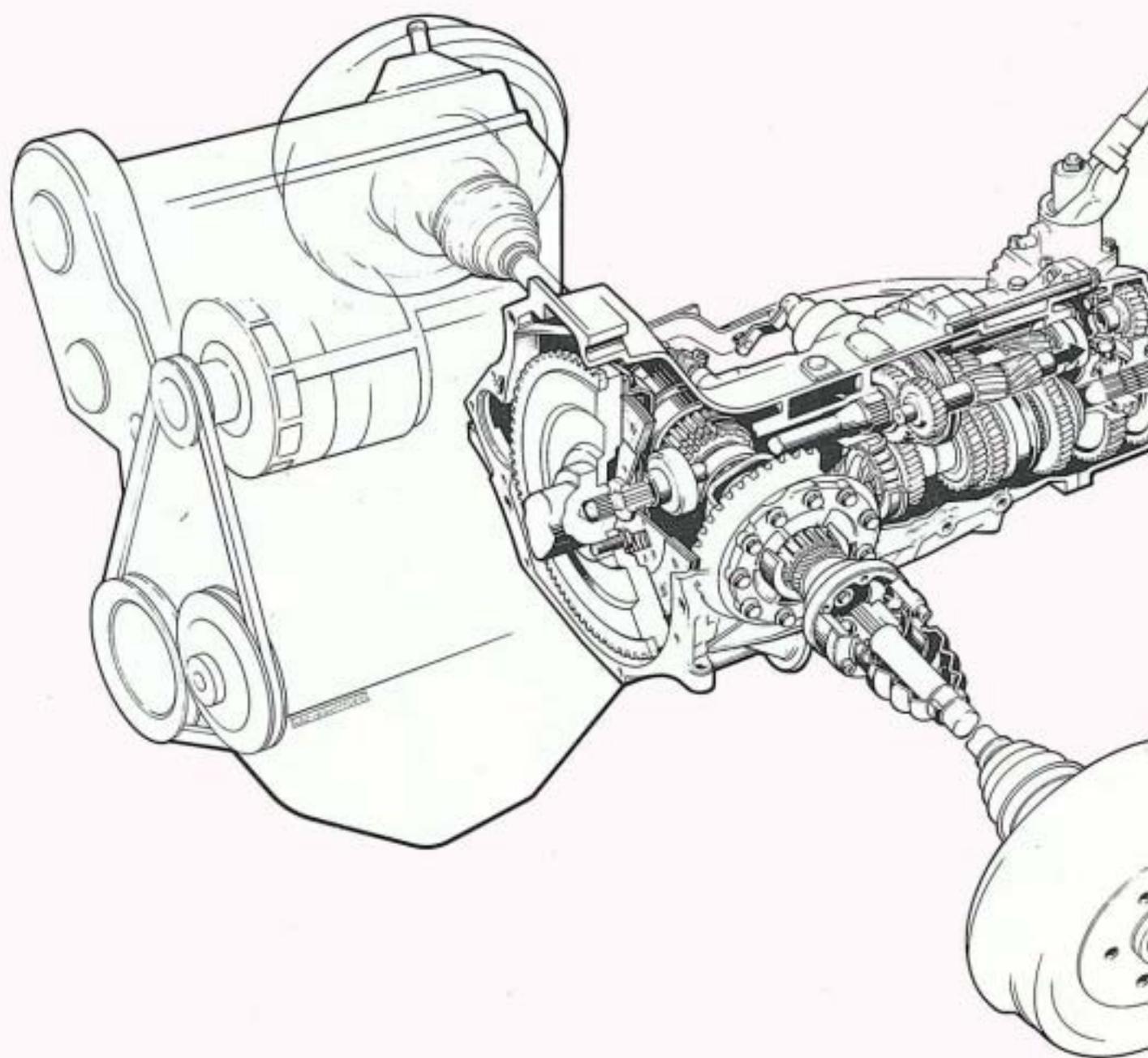
Temperatur der Ansaugluft ist über 25°C

Die Ansaugluft ist erwärmt.
 Eine weitere Temperaturerhöhung ist nicht erforderlich,
 darum wird über den Temperaturregler Kaltluft zugemischt.
 Steigt die Temperatur der Außenluft, dann wird die Ansaugluft
 nicht mehr vorgewärmt (rechtes Bild).

Kraftübertragung

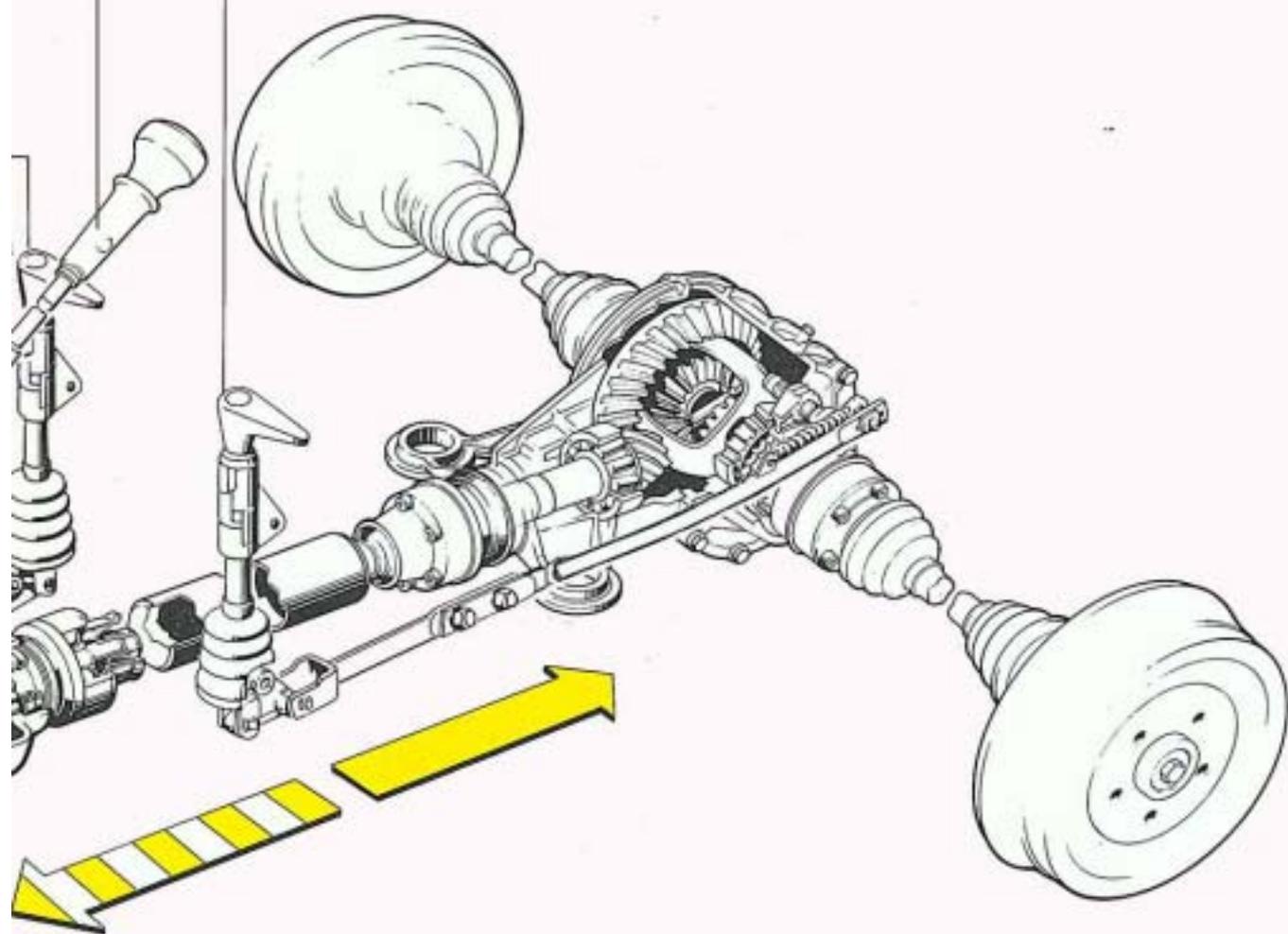
Der IITIS ist serienmäßig mit einem Allradantrieb und einem Geländegang ausgerüstet. Normalerweise erfolgt der Antrieb über die Hinterachse. Bei Bedarf kann der Vorderachs Antrieb zugeschaltet werden. Das Getriebe hat fünf Vorwärtsgänge. Davon ist einer als Geländegang für schwieriges Gelände vorgesehen. Der Geländegang und der Rückwärtsgang sind nicht synchronisiert. Als Mehrausstattung werden zuschaltbare Differentialsperren für die Vorder- und Hinterachse angeboten.

Schalthebel für Allradantrieb und Differentialsperre.



Sperre für Gelände- und Rückwärtsgang.

Schalthebel für die Differentialsperre der Hinterachse.



Übersetzungen

Geländegang	7,6
1. Gang	3,9
2. Gang	2,3
3. Gang	1,5
4. Gang	1,1
Rückwärtsgang	7,3
Achsantriebe	5,3

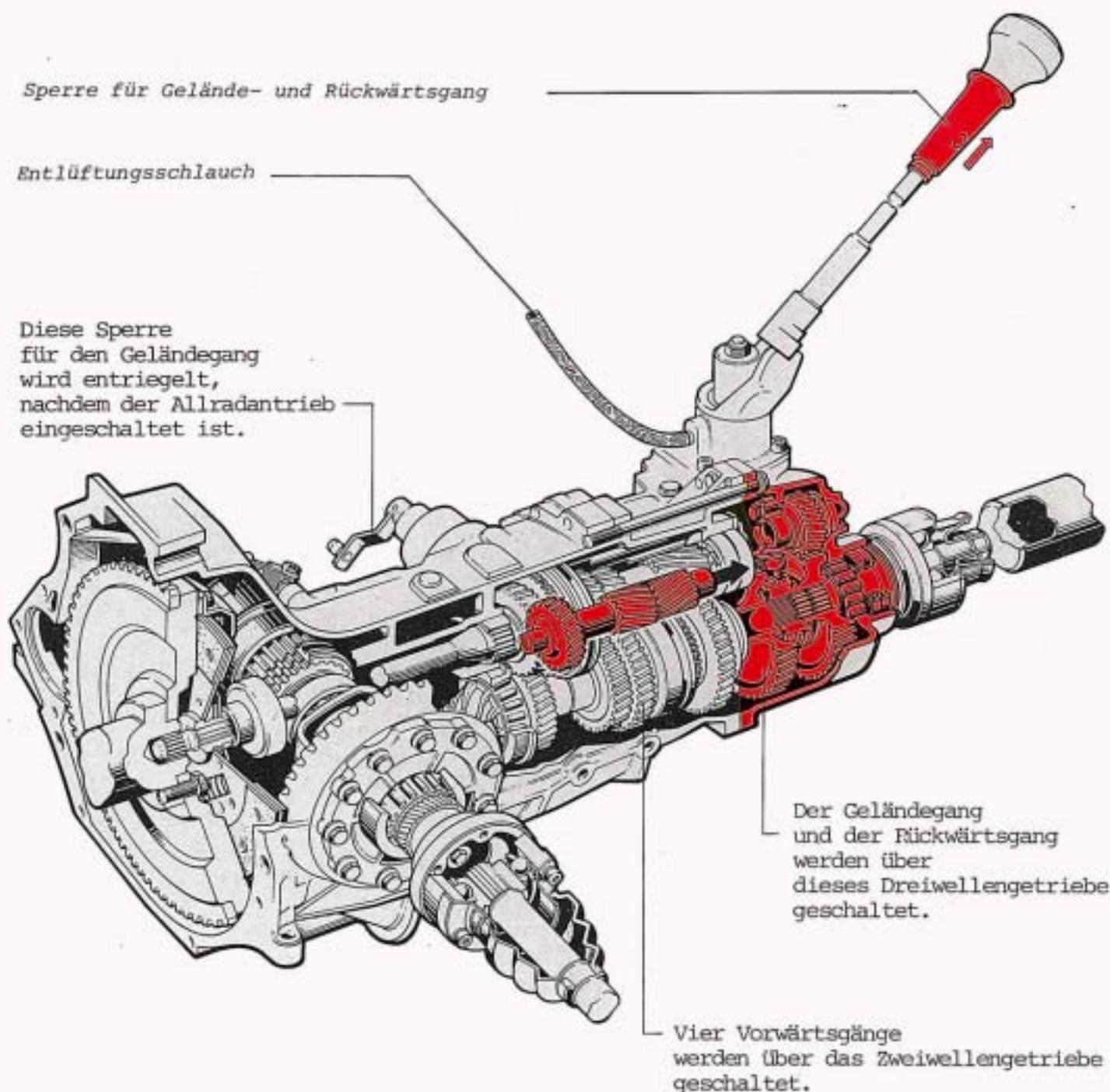
Getriebe

Das bekannte Getriebe O88 wurde um einen Vorlegeblock für den Geländegang und Rückwärtsgang ergänzt. Der Geländegang läßt sich nur einlegen, wenn der Allradantrieb eingeschaltet ist.

Sperre für Gelände- und Rückwärtsgang

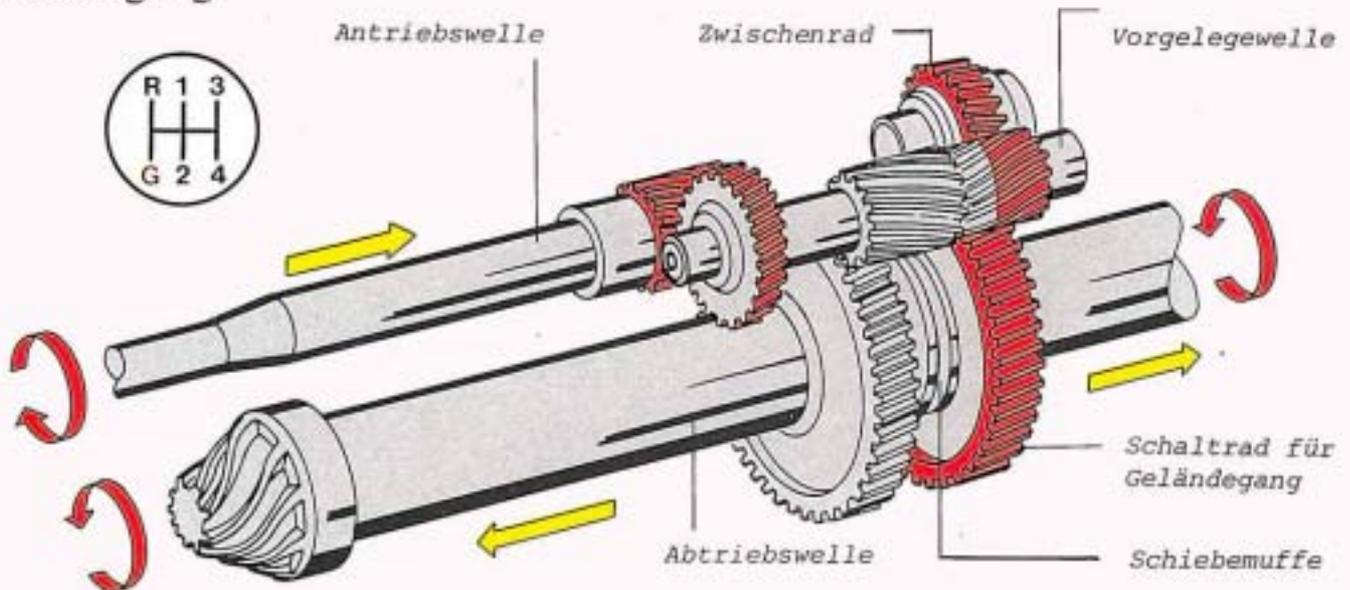
Entlüftungsschlauch

Diese Sperre für den Geländegang wird entriegelt, nachdem der Allradantrieb eingeschaltet ist.



Geländegang / Rückwärtsgang

Geländegang

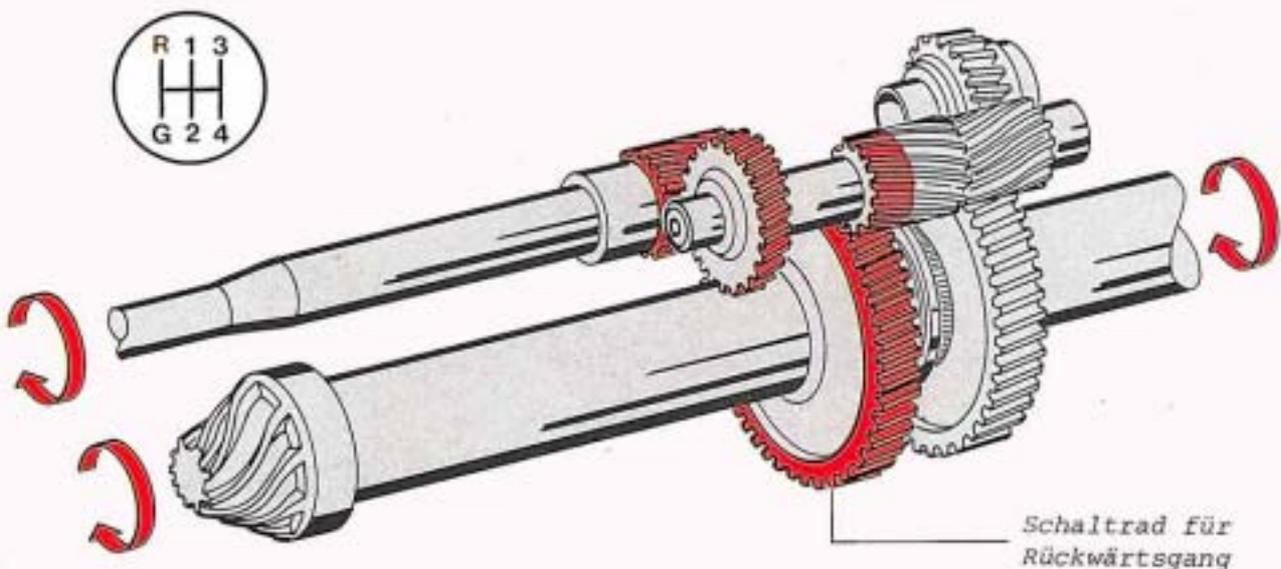


Der Geländegang ermöglicht eine wesentliche Zugkrafteerhöhung. Das Drehmoment der Antriebswelle wird über die Vorgelegewelle ein zweites Mal übersetzt.

Damit die Drehrichtung der Abtriebswelle sich nicht ändert, befindet sich ein Zwischenrad zwischen Vorgelegewelle und Abtriebswelle.

Die Schiebemuffe verbindet das Schaltrad für Geländegang mit der Abtriebswelle.

Rückwärtsgang



Für den Rückwärtsgang muß die Drehrichtung der Abtriebswelle umgekehrt werden. Die DrehrichtungsUmkehr sowie die entsprechende Übersetzung des Rückwärtsganges wird durch die Vorgelegewelle erreicht.

Die Schiebemuffe verbindet nun das Schaltrad für Rückwärtsgang mit der Abtriebswelle.

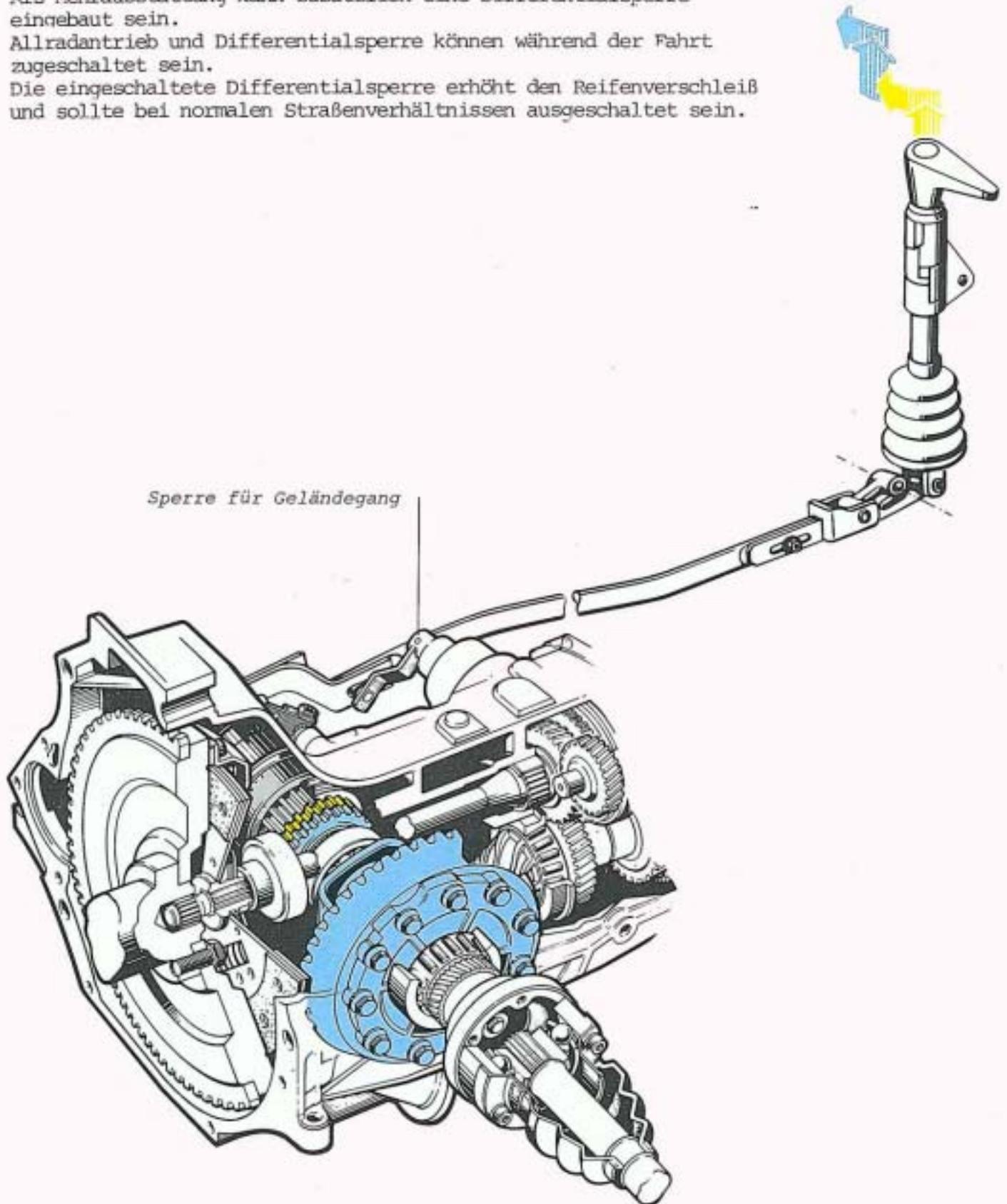
Allradantrieb

Vorderachs Antrieb mit Differentialsperre

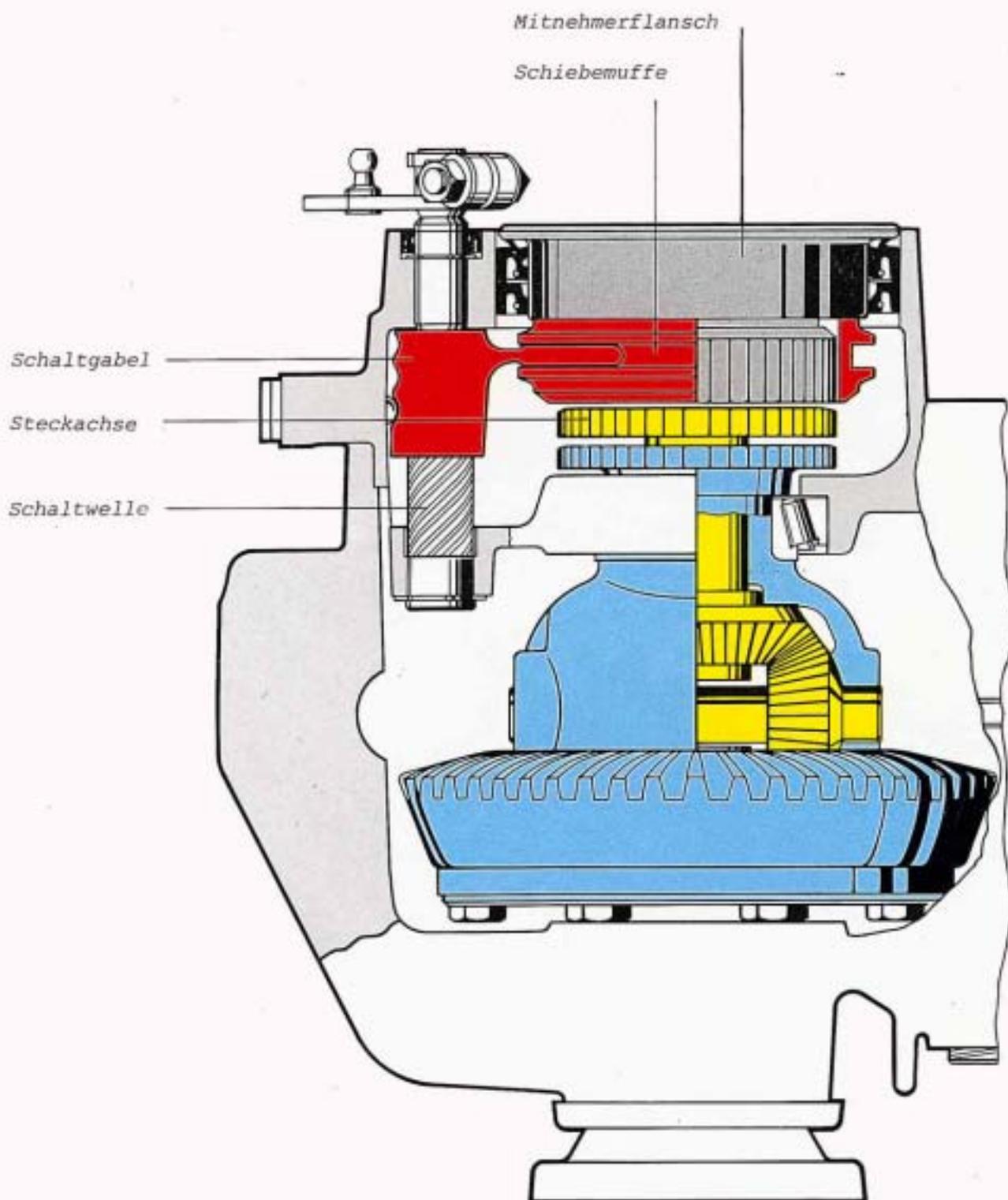
Der Allradantrieb erfolgt durch Zuschalten des Vorderradantriebes. Als Mehrausstattung kann zusätzlich eine Differentialsperre eingebaut sein.

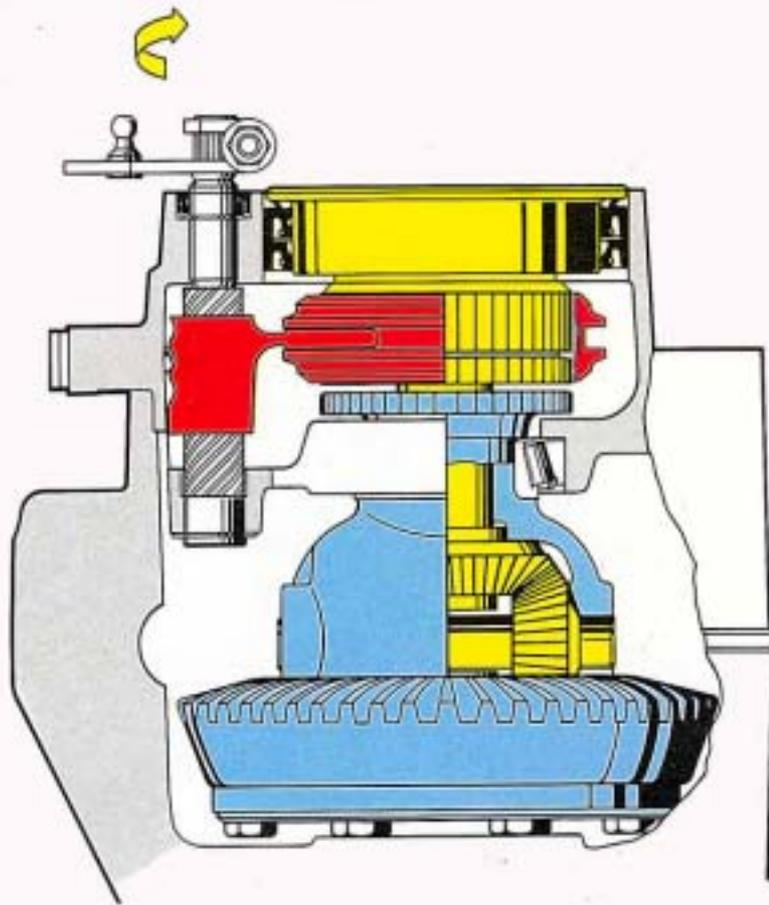
Allradantrieb und Differentialsperre können während der Fahrt zugeschaltet sein.

Die eingeschaltete Differentialsperre erhöht den Reifenverschleiß und sollte bei normalen Straßenverhältnissen ausgeschaltet sein.



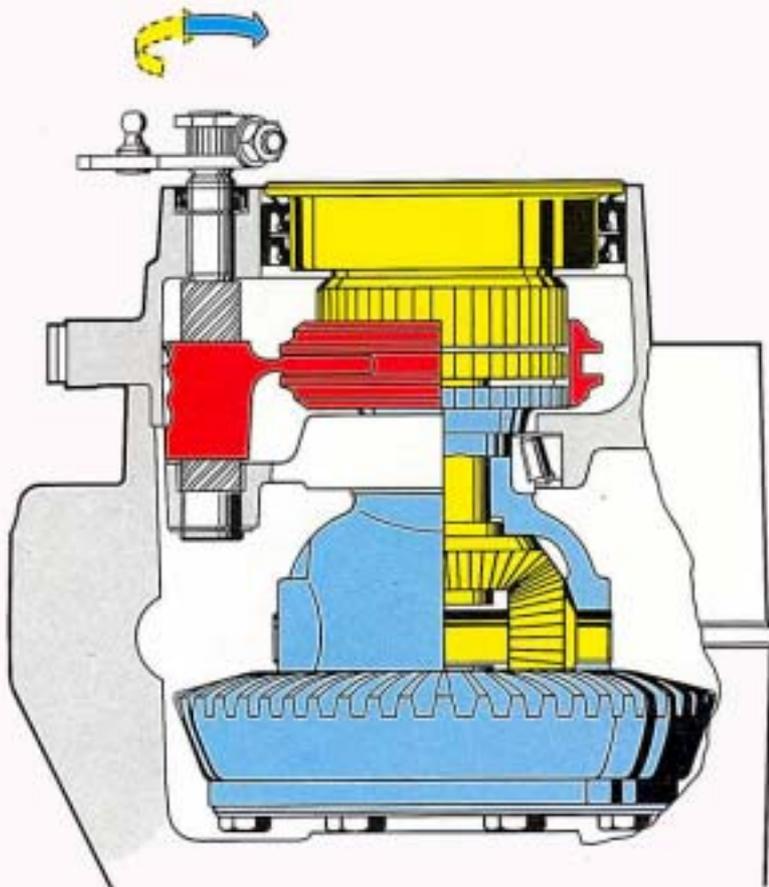
Die rechte Flanschwelle ist zweiteilig.
Sie besteht aus dem Mitnehmerflansch und der Steckachse.
Im ausgeschalteten Zustand wird keine Antriebskraft übertragen.





Allradantrieb eingeschaltet

Mit dem Bedienungshebel wird über ein Gestänge die Schaltwelle gedreht. Durch Spiralnuten wird über die Schaltgabel die Schiebemuffe verschoben. Mitnehmerflansch und Steckachse sind formschlüssig verbunden. Die Antriebskraft wird übertragen. Gleichzeitig ist die Sperre für den Geländegang entriegelt worden.

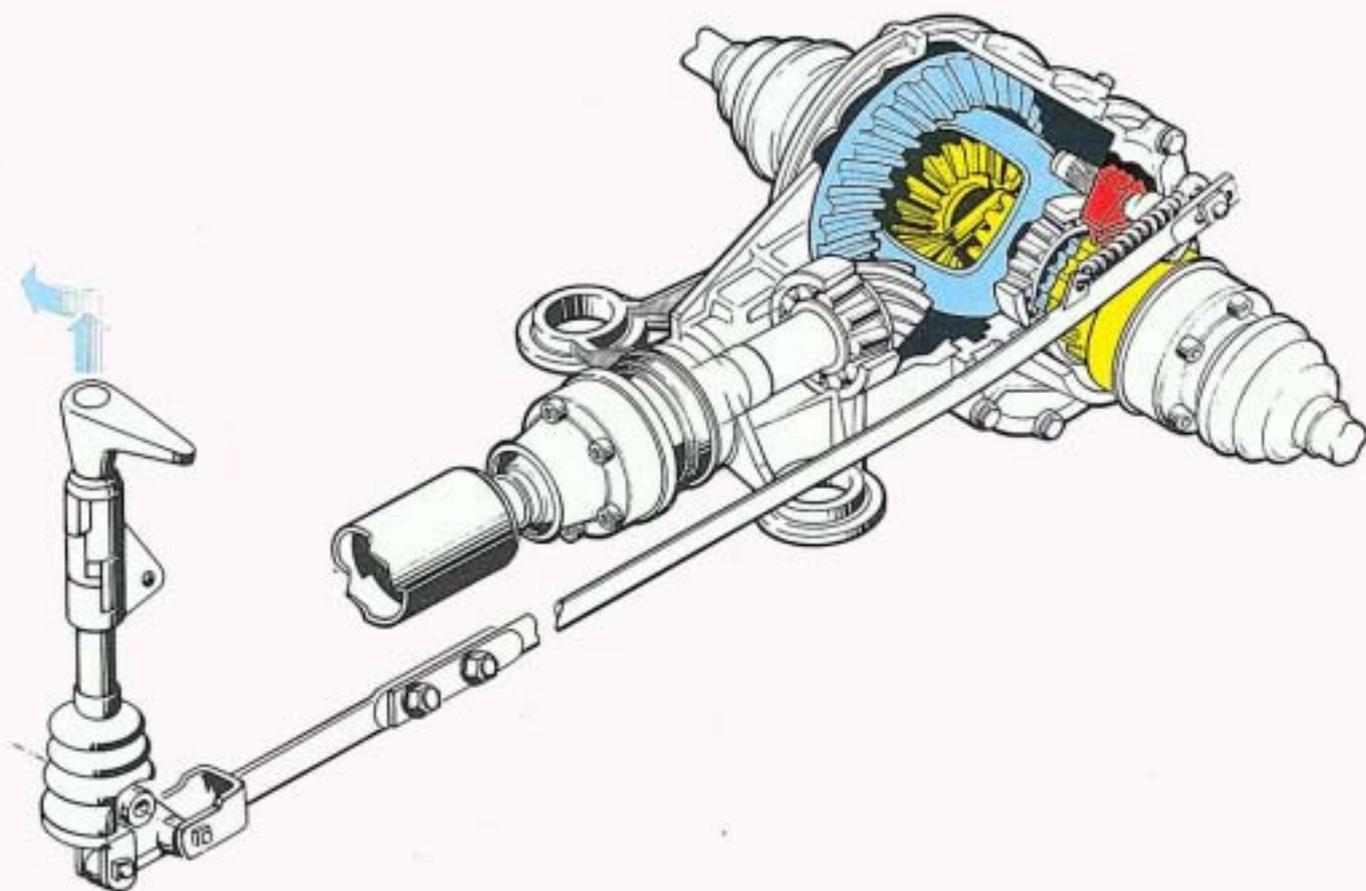


Differentialsperre eingeschaltet

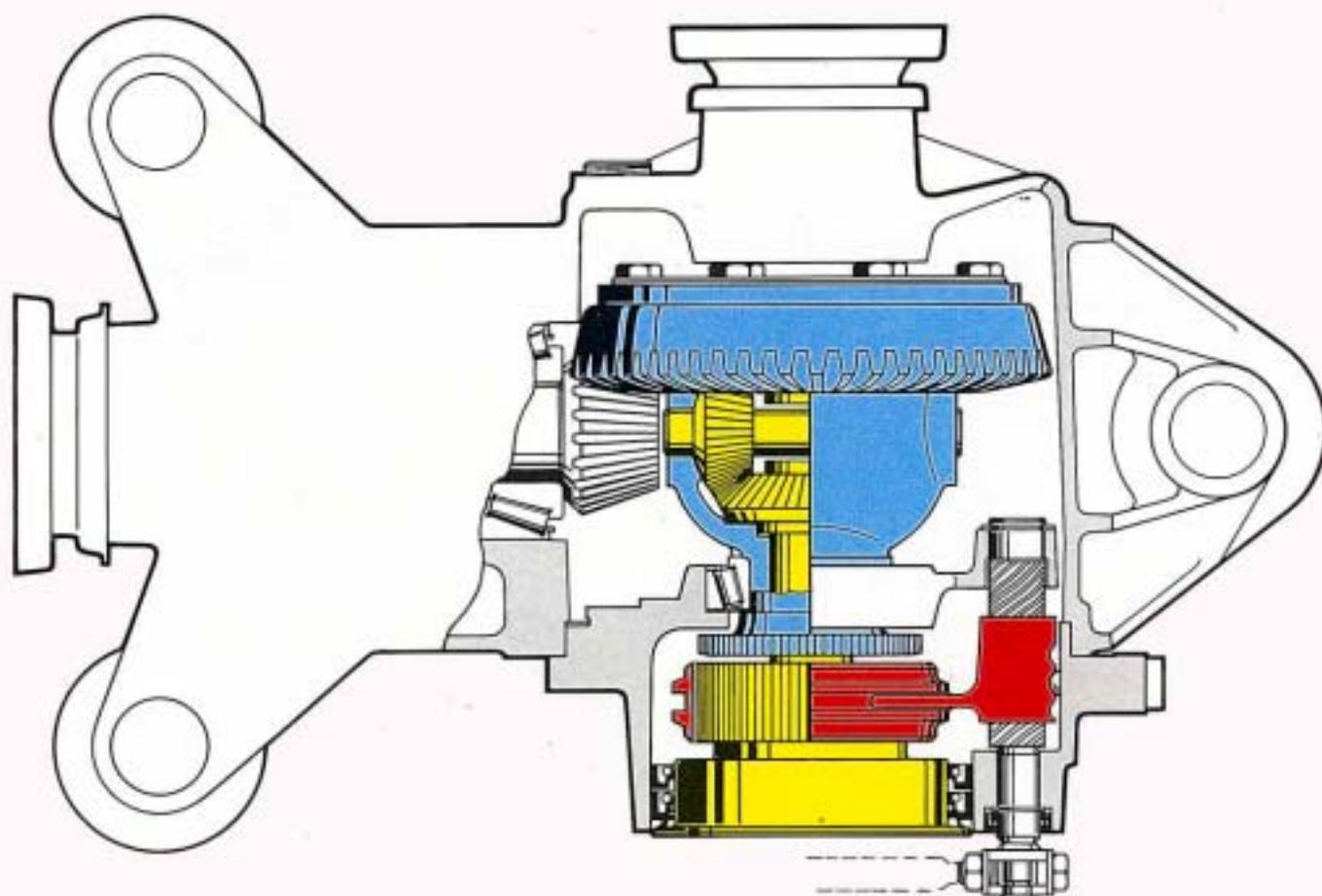
Das Durchdrehen eines Antriebsrades bedeutet Verlust von Antriebskraft. Eine Differentialsperre vermeidet diesen Nachteil. Mit dem Bedienungshebel wurde die Schiebemuffe so weit verschoben, daß das Differentialgehäuse mit dem Antriebsflansch formschlüssig verbunden ist. Das Differential ist gesperrt.

Hinterachsantrieb Differentialsperre

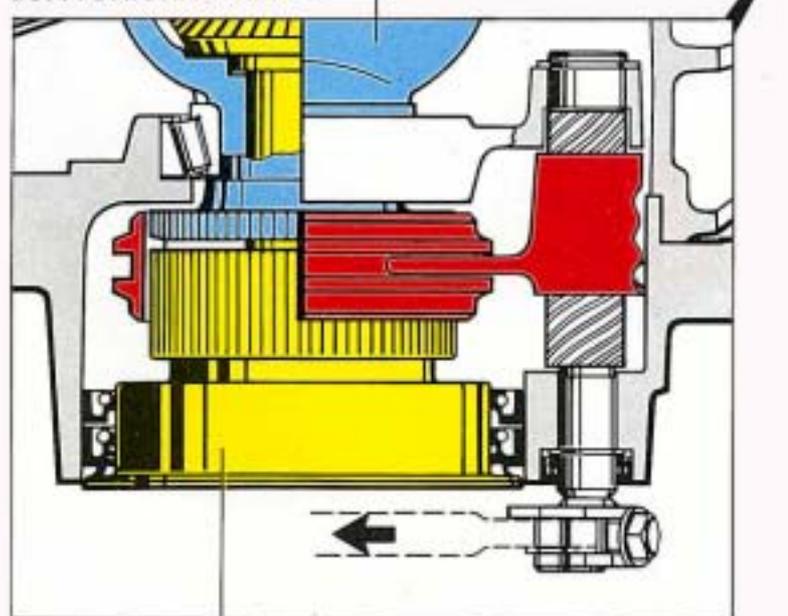
Zum Hinterachsantrieb kann als Mehrausstattung eine Differentialsperre eingebaut sein, die sich während der Fahrt zuschalten lässt.



Die Bauteile der Differentialsperren der Vorder- und Hinterachse sind im wesentlichen baugleich. Die Funktion ist identisch.



Differentialgehäuse



Mitnehmerflansch

Differentialsperre eingeschaltet

Mitnehmerflansch
und Differentialgehäuse
sind formschlüssig
miteinander verbunden.
Das Differential ist gesperrt.