

Information und Bestellung auch unter
www.greiner-oldtimerteile.de



GRUPPE G - GETRIEBE

WERKSTATT-HANDBUCH DKW HOBBY

Information und Bestellung auch unter
www.greiner-oldtimerteile.de



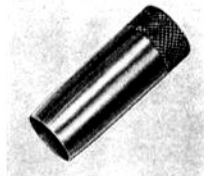
GRUPPE G - GETRIEBE

Arbeits- nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite
	Spezialwerkzeuge für die Gruppe GETRIEBE	3-4
G 30	Stufenloses Keilriemen-Getriebe aus- und einbauen	5
G 31	Antriebsscheibe aus- und einbauen	5
G 32	Antriebsscheibe zerlegen, reinigen, fetten und zusammenbauen, wenn erforderlich, Nadellager ersetzen	5-7
G 34	Lippenringdichtung der Antriebsscheibe ersetzen	7
G 35	Fliehkraftfedern aus- und einbauen, wenn erforderlich, ersetzen	7-8
G 37	Abtriebsscheibe aus- und einbauen	8-9
G 037	Abtriebsscheibe auf Verschleiß prüfen	9-10
G 38	Lippenringdichtung der Abtriebsscheibe ersetzen	10-11
G 39	Druckfeder der Abtriebsscheibe ersetzen	11
G 40	Keilriemen aus- und einbauen, wenn erforderlich, ersetzen	11-12
G 41	Keilriemengetriebe einstellen	13-14
G 42	Keilriemengetriebe einfluchten	14-16
G 45	Kettenritzel aus- und einbauen, wenn erforderlich, ersetzen	16
G 46	Zahnradvorgelege aus- und einbauen	16-17
G 50	Starterseil oder Uhrtriebfeder ersetzen	17-20

Erforderliche Spezial-Werkzeuge für die Gruppe G sind auf den folgenden Seiten abgebildet!

Spezialwerkzeuge für die Gruppe **G** - Getriebe

Benennung	Teile-Nr.	Anwendung im Arbeitsgang	Abbildung
Abb. 1 G = 1 M Zapfenschlüssel für Ausrücklager und Gegenhalter für Keilriemenscheibe auf Kurbelwelle	0301-71301-10.1	G 30 / G 31 / G 34 G 40 / G 41	 VI/56/546
Abb. 2 G Spanner für Druckfeder der Keilriemenscheibe auf der Getriebewelle	0301-74900-00.1	G 30 / G 37 / G 38 G 39 / G 41	 VI/55/937
Abb. 3 G Gleitschalen für Ringdichtung (NM 17)	0301-73500-00.1	G 30 / G 37 / G 38	 VI/55/956
Abb. 4 G Spreize	0301-73801-00.1	G 30 / G 37 / G 38	 VI/55/949

Benennung	Teile-Nr.	Anwendung im Arbeitsgang	Abbildung
Abb. 5 G Fluchtlineal	0301-72901-00.1	G 42	 VI/56/1640
Abb. 6 G = 19 M Gleithülse für Getriebewelle	0301-74501-00.1	G 46	 VI/57/733

G 30

Stufenloses Keilriemen- getriebe aus- und einbauen

Bestehend aus den Arbeiten:

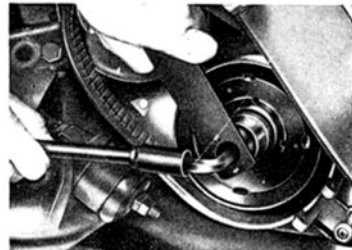
- Hinterrodverkleidung hochkippen (A 102)
- Antriebscheibe aus- und einbauen (G 31)
- Abtriebscheibe aus- und einbauen (G 37)

G 31

Antriebscheibe aus- und einbauen

Ausbau:

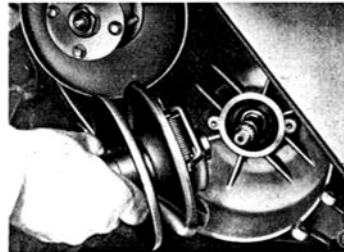
1. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
2. Ausrückhebel am Lenker anziehen (einrasten).
3. Innere Abtriebscheibenhälfte gegen Druckfeder nach Gehäuseseite drücken. Keilriemen gleitet in sich verbreitenden Spalt nach innen auf die Führungsbolzen.
4. Keilriemen über den Rand der äußeren Abtriebscheibenhälfte heben und durch Rechtsdrehen der Abtriebscheibe Keilriemen abrollen.
Falls der Roller am Boden steht, bewegt er sich um ein kleines Stück dabei nach rückwärts.
5. Ausrückhebel ausrasten.
6. Ausrücklager auf äußere Abtriebscheibenhälfte mit Zündkerzenschlüssel des Bordwerkzeuges oder mit Zapfenschlüssel für Ausrücklager und Gegenhalter für Keilriemenscheibe (0301-71301-00.1 oder -10.1) gegen den Uhrzeigersinn abschrauben.
7. Ausrückgabel gegen Begrenzungsfeder drücken und geschlitzte Nippelaufnahme von Ausrückseilzug und aus Aufnahmebohrung der Ausrückgabel herausziehen.
8. Splint (1,5 × 10 DIN 94) aus Lagerbolzen (6h 11 × 50 × 48 DIN 1436) der Ausrückgabel ausbauen, Scheibe (6 DIN 1440) abnehmen.
9. Lagerbolzen herausziehen.
10. Ausrückgabel nach Begrenzungsschraubenseite zurückziehen, bis Kreisausschnitt in der Gabel sich hinter dem Kopf der Begrenzungsschraube befindet. Ausrückgabel über Schraubenkopf herausheben.



7 G Antriebscheibe ausbauen

VI/57/542

Information und Bestellung auch unter
www.greiner-oldtimerteile.de



8 G Kpl. Antriebscheibe abnehmen

VI/57/541

11. Antriebscheibe mit Zapfenschlüssel für Ausrücklager und Gegenhalter für Keilriemenscheibe (0301-71301-00.1 oder -10.1) gegenhalten und mit abgewinkeltem Innensechskantschlüssel (SW 10) Mutter von Kurbelwellenstumpf abschrauben. Federling (B 10 DIN 127) herausnehmen.
12. Keilriemen von Antriebscheibe abnehmen.
13. Komplette Antriebscheibe mit innerer Mitnehmerhülse vom Kurbelwellenstumpf abziehen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei darauf zu achten ist, daß die Nut der Mitnehmerhülse richtig in der Feder der inneren Antriebscheibe sitzt.

G 32

Antriebscheibe zerlegen, reinigen, fetten und zusammen- bauen, wenn erforderlich, Nadellager ersetzen

Zerlegung:

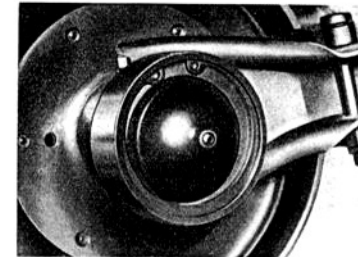
1. Antriebscheibe ausgebaut (G 31).
2. Antriebscheibe zwischen Bleibacken in Schraubstock klemmen.
3. Drei unter 120° angeordnete, federbelastete Fliehgewichte anheben, bis sie aus dem Federkorb aus-



9 G Antriebscheibe zerlegen

VI/55/127

Information und Bestellung auch unter
www.greiner-oldtimerteile.de



11 G Antriebscheibe mit Schmiernippel in Abdeckkappe des Ausrücklagers

VI/56/2113

Selbstverständlich kann statt des Mehrzweckfettes das hochwertige DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 auch für Nachschmierzwecke weiterhin verwendet werden.

Es soll an dieser Stelle noch erwähnt werden, daß bei der Erstmontage im Werk oder bei späterem Austausch irgendwelcher Keilriemengetriebeteile die Lagerstellen und Gleitbahnen mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 abgeschmiert werden.

Zusammenbau:

Der Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens.

rasten. Innere Abtriebscheibenhälfte vom Federkorb abziehen.

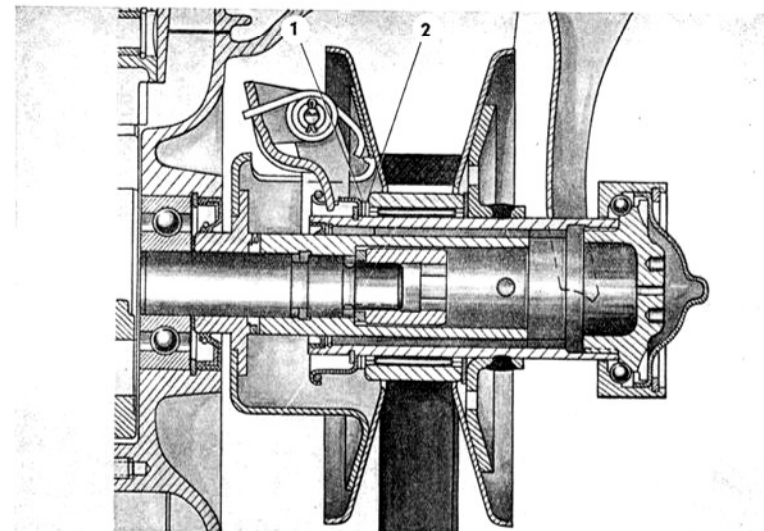
4. Sprengling aus Federkorb mit Seegerzange ausbauen.
5. Federkorb, Scheibe und Leerlaufnadelager von Nabe der äußeren Abtriebscheibenhälfte abziehen.
6. Nadellager mit Benzin auswaschen und mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 mäßig einfetten.
7. Mitnehmerhülse in Benzin waschen und Gleitflächen mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 einfetten.

Ab Motor-Nr. 03 025 001 wurde die Antriebscheibe außen komplett der Ausführung 0301-13140-01 in Index -10 geändert.

Sie ist in Verbindung mit der verlängerten Leerlaufrolle 0301-13156-10 und dem abgeänderten Ausrücklager komplett 0301-13150-03 gegen die bisherige Ausführung austauschbar.

Der Vorteil dieser (-10) Ausführung besteht darin, daß die Lagerstellen und Gleitbahnen der Antriebscheibe ohne vorherige Demontage auf einfache Art und Weise mit einer Handfettpresse abgeschmiert werden können.

Das Abschmieren erfolgt mit Mehrzweckfett über ein Schmiernippel in der Abdeckkappe des Ausrücklagers, je nach Betriebsverhältnissen, jedoch mindestens alle 2000 km. (Siehe Abbildung 11 G.)



10 G

Einbaulage der Paßscheiben, Teile-Nr. 0301-13154-00 und -10 für die Leerlaufrolle
1) Paßscheibe, Teile-Nr. 0301-13154-00 0,8 mm
2) Paßscheibe, Teile-Nr. 0301-13154-10 0,3 mm

VI/56/1292

Ab Motor-Nr. 03 035 149 werden zur Einengung des Axialspiels der Leerlaufrolle im Keilriemengetriebe der DKW Hobby nach Bedarf zusätzlich 0,3 mm dicke Paßscheiben, Teile-Nr. 0301-13154-10, eingebaut. (Siehe Abbildung!)

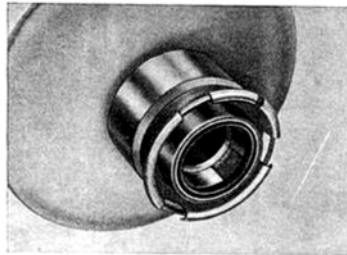
Mit den 0,3 mm dicken Paßscheiben kann das Axialspiel auch bei älteren Motoren so weit eingeengt werden, daß sich die Leerlaufrolle auf dem Nadelager noch leicht drehen läßt. (Axialspiel ca. 0,3 mm)

Ab Motor-Nr. 03 029 154 werden die innere Mitnahme-hülse, Teile-Nr. 0301-13137-01, und die äußere Antriebs-scheibe komplett, Teile-Nr. 0301-13140-10, zur Montage-erleichterung und Geräuschverminderung beim laufen- den Motor nach 2 Toleranzgruppen ausgesucht. Zu- sammengehörige Teile einer dieser Gruppen werden mit blauen, neuerdings mit weißen Farbpunkten, und zwar am Keilwellenauslauf der Mitnahme-hülse, sowie am Flansch der Antriebs-scheibe gekennzeichnet. Die gleichen Teile der anderen Toleranzgruppe bleiben un- bezeichnet.

G 34 Lippenringdichtung der Antriebs-scheibe ersetzen

Ausbau:

1. Antriebs-scheibe ausgebaut (G 31).
2. Innere Antriebs-scheibenhälfte durch Anheben der drei federbelasteten Fliehkörper vom Federkorb der äußeren Antriebs-scheibe abziehen.
3. Lippenringdichtung nach Ausbau des Sprenglings aus Antriebs-scheibennabe mit innerer Mitnahme-hülse herausdrücken und durch neue Dichtung er- setzen.



12 G Lippenringdichtung in Antriebs-scheibe VI/55/227

Einbau:

Vor dem Aufschieben der inneren Antriebs-scheibe auf die Nabe der äußeren Antriebs-scheibe federbelastete Fliehkörper bis zum Anschlag anheben, daß Fliehkörper- zungen über Federköpfe gleiten und in Auf- nahmeschlitz einrasten.

Achtung! Vor Einbau der Antriebs-scheibe richtige Lage der Fliehkörperzungen im Federkorb überprüfen. Die Biegefedern müssen beide Scheiben bis zum Anschlag zusammendrücken.

Alle Gleitbahnen mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 dünn bestreichen. Der weitere Einbau ist nach G 31 sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Aus- baues vorzunehmen.

G 35 Fliehkörperfedern aus- und einbauen, wenn erforderlich, ersetzen

Ausbau:

1. Antriebs-scheibe ausgebaut (G 31).
2. Antriebs-scheibe zwischen Bleibacken in Schraub- stock klemmen.
3. Drei unter 120° angeordnete, federbelastete Fliehkörper anheben, bis sie aus dem Federkorb aus- rasten. Innere Antriebs-scheibenhälfte vom Feder- korb abziehen.
4. Splint (1,5 x 8 DIN 94) und Scheibe (5 DIN 1440) vom Lagerbolzen der Fliehkörper entfernen.
5. Lagerbolzen (5h 9 x 50 x 46 DIN 1434) mit Dorn aus Lagerbock herausdrücken.
6. Fliehkörper und Feder mit Lagerrohr abnehmen.

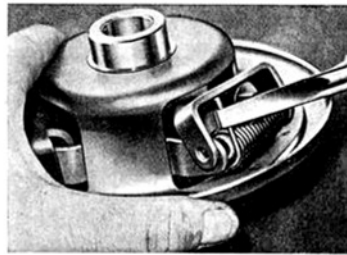


13 G Innere Antriebs-scheibenhälfte mit ausgebautem Fliehkörper VI/55/128

7. Teile reinigen und prüfen, wenn erforderlich, er- setzen.

Einbau:

1. Lagerrohr mit Feder in Lagerbock einsetzen, Fliehkörper aufdrücken und Hilfsdorn auf gegenüber- liegender Seite vom Feder-Einhängeloch etwa bis zur Hälfte in Lagerrohr einführen.



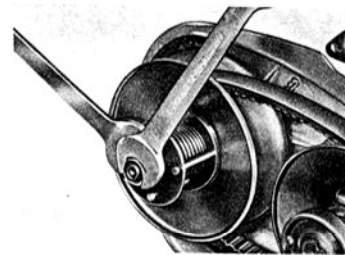
14 G Fliehkörper in innere Antriebs-scheibenhälfte einbauen VI/55/461

2. Gerades Federende mit Flachzange in Bohrung des einseitig angehobenen Fliehkörperes einhängen.
3. Lagerbolzen von Feder-Einhängelochseite einführen, dabei wird Hilfsdorn aus der Lagerung heraus- gedrückt.
4. Scheibe aufschieben und mit Splint sichern.

G 37 Abtriebs-scheibe aus- und einbauen

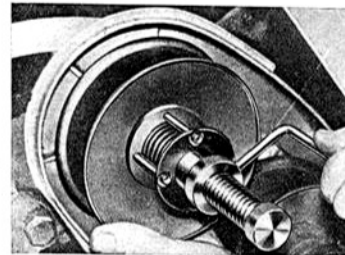
Ausbau:

1. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
2. Lenkerrückhebel gesperrt, Keilriemen liegt auf Leerlaufrolle.
3. Innere Abtriebs-scheibenhälfte gegen Druckfeder drücken, bis Anschlagflächen an der Getriebewelle freigelegt sind. In dieser Stellung mit eingedrücktem Keilriemen festhalten.



15 G Sechskantmutter von Abtriebs-scheibe abnehmen VI/55/121

4. An Anschlagflächen der Getriebewelle mit Schlüs- sel (SW 22) gegenhalten und Sechskantmutter (M 12 x 1,5 DIN 936 m) mit Schlüssel (SW 19) von Getriebewelle abschrauben. Federscheibe (B 12 DIN 137) abnehmen.
5. Keilriemen von Abtriebs-scheibe abnehmen (G 40).
6. Spanner für Druckfeder (0301-74900-00.1) auf Ge- windeansatz der Getriebewelle aufschrauben, mit Spannmutter Führungsscheibe gegen Druckfeder drücken und 4 BZ-Scheiben (5 DIN 6799) mit Rund- zange von Führungsbolzen abziehen.



16 G Druckfeder ausbauen VI/55/462

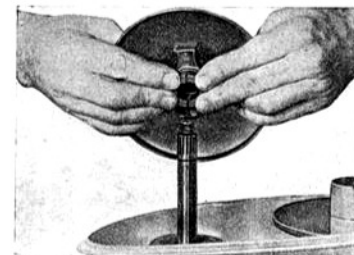
7. Spannmutter bis zum äußeren Anschlag zurück- drehen und Spezialwerkzeug mit Führungsscheibe und Druckfeder von Getriebewelle und Führungs- bolzen der inneren Abtriebs-scheibenhälfte abnehmen.
8. Äußere Abtriebs-scheibenhälfte von Getriebewelle abziehen.
9. Innere Abtriebs-scheibenhälfte auf Getriebewelle etwas nach innen schieben und Sprengling mit Spreize (0301-73801-00.1) unter Verwendung einer Seegezange von Getriebewelle abnehmen.
10. Innere Abtriebs-scheibenhälfte von Getriebewelle abziehen.



17 G Sprengling von Getriebewelle abnehmen VI/55/570

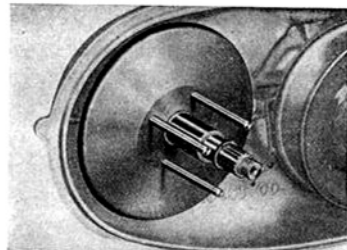
Einbau:

1. Vor dem Einbau Lippenringdichtung prüfen, Aus- sparung in Nabe der inneren Abtriebs-scheibenhälfte und Getriebewelle mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 einfetten.



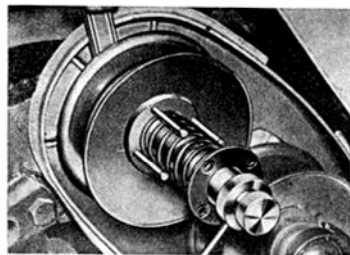
18 G Innere Abtriebs-scheibenhälfte einbauen VI/55/573

2. Gleitschalen für die Ringdichtung (NM 17) (0301-73500-00.1) in Lippenringdichtung der inneren Abtriebs-scheibenhälfte so einsetzen, daß zuerst die Gleitschale ohne Abschrägung (0301-73502-00.1) und dann die zweite Hälfte der Gleitschale mit Abschrägung (0301-73503-00.1) eingesetzt wird. Bei Be- nützung der Gleitschalen läßt sich die innere Abtriebs-scheibenhälfte ohne Beschädigung der Lippenringdichtung auf die Getriebewelle auf- schieben. In Ermangelung der Gleitschalen kann auch eine dünne Metallfolie als Hilfsmittel ver- wendet werden.



19 G Innere Abtriebsscheibenhälfte mit Sprengring VI/55/862

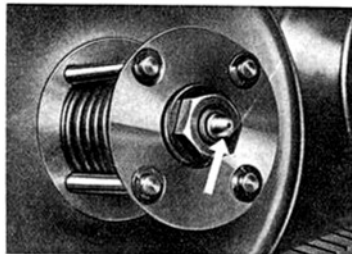
3. Gleitschalen aus innerer Abtriebsscheibe ausbauen.
4. Sprengring in Nut der Getriebewelle einsetzen.
5. Äußere Abtriebsscheibenhälfte auf Getriebewelle aufstecken. Vor Einbau der Druckfeder Leichtigkeit der beweglichen inneren Abtriebsscheibenhälfte überprüfen.



20 G Einbau der Druckfeder mit Führungsscheibe VI/55/663

Der weitere Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Es ist dabei jedoch notwendig, die innere Abtriebsscheibenhälfte am Ausweichen zu verhindern, wenn die Führungsscheibe auf die Führungsbolzen aufgezogen werden soll.



21 G Abtriebsscheibe mit Schmiernippel in Getriebewelle VI/56/2115

Information und Bestellung auch unter www.greiner-oldtimerteile.de

Dazu kann z. B. ein Schraubenschlüssel zwischen Motorgehäuse und Abtriebsscheibe geklemmt werden. Ab Motor-Nummer 03 010 618 wird die Getriebewelle 0301-13101-00 mit einer 3 mm großen Schmierbohrung versehen. Durch diese Änderung kann die bewegliche innere Abtriebsscheibe auf der Getriebewelle ohne Zerlegung des kompletten Aggregates von außen geschmiert werden. Zur weiteren Vereinfachung des Schmiervorganges wurde ab Motor-Nr. 03 025 001 diese Schmierbohrung noch mit einem Schmiernippel versehen.

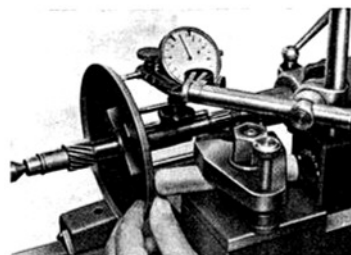
Die Schmierung selbst kann mit handelsüblichem Abschmierfett unter Verwendung einer Fettpresse vorgenommen werden.

G 037

Abtriebsscheibe auf Verschleiß prüfen

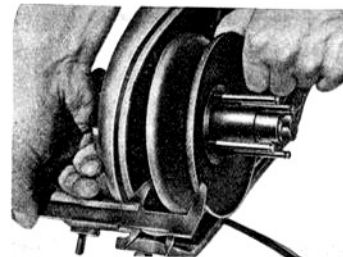
Bei Ausbau der Abtriebsscheibe, Riemenwechsel infolge schadhaften Keilriemens usw. ist eine Nachprüfung auf Verschleiß der inneren Abtriebsscheibe wie folgt durchzuführen:

1. Abtriebsscheibe aus- und einbauen (G 37).
2. Abtriebsscheibenhälften und Getriebewelle mit Waschbenzin reinigen, Getriebewelle mit Haarlineal auf Verschleiß prüfen. Seitenschlag der Abtriebsscheiben ermitteln (max. 0,4 mm). Erforderlichenfalls durch Drücken gegen Hartholz Seitenschlag reduzieren. Hierzu Abtriebsscheibenhälfte auf Dorn oder Getriebewelle aufstecken, zwischen Drehbankspitzen einspannen und von Hand drehen.



22 G Seitenschlag der inneren Abtriebsscheibe prüfen, erforderlichenfalls auf zulässigen Wert durch Drücken reduzieren VI/57/531

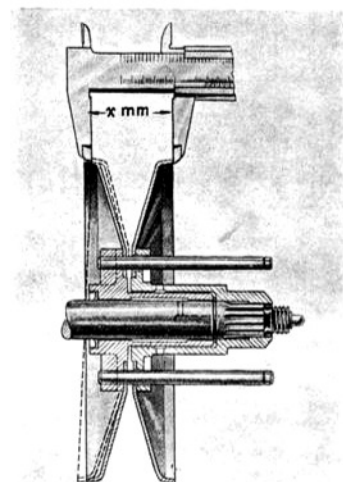
3. Scheibenhälften in ungefettetem Zustand auf die im Motor eingebaute Getriebewelle aufstecken. Beide Scheibenhälften an einer Stelle des Umfanges zusammendrücken und an dieser Stelle mit Schublehre Abstand am Umfang der Scheibe messen.
4. Anschließend Scheibenhälften an der gegenüberliegenden Seite der Meßstelle zusammendrücken. Ein eventueller Verschleiß in der Nabenbohrung wird durch eine Meßdifferenz erkennbar ($x + 0,9$) mm max.



23 G Prüfen der inneren Abtriebsscheibe auf Verschleiß VI/56/1959

5. An mehreren Stellen des Umfanges Messung wiederholen und bei größerer Meßdifferenz als 0,9 mm innere Abtriebsscheibe durch neue ersetzen.

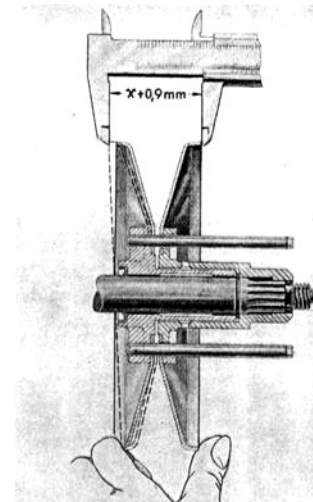
Bei Überprüfung der Abtriebsscheibenhälften ist darauf zu achten, daß die äußere Abtriebsscheibenhälfte im Kurzprofil der Getriebewelle fest sitzt. Außerdem ist die Messung ohne Druckfeder durchzuführen, wobei die beiden Scheiben aneinander anliegen.



24 G Meßvorgang bei der Verschleißprüfung der inneren Abtriebsscheibe VI/56/2117

10/Getriebe

Information und Bestellung auch unter www.greiner-oldtimerteile.de



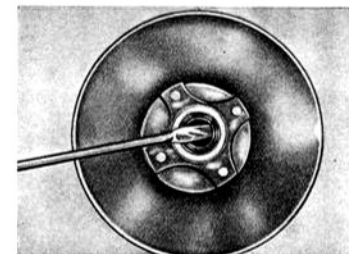
25 G Höchstzulässige Meßdifferenz 0,9 mm VI/56/2316

G 38

Lippenringdichtung der Abtriebsscheibe ersetzen

Ausbau:

1. Abtriebsscheibe aus- und einbauen (G 37).
2. Lippenringdichtung aus Nabe der inneren Abtriebsscheibenhälfte mit löffelförmig geschliffenem Schraubenzieher herausdrücken und neue Lippenringdichtung mit Dichtlippe nach außen einsetzen.



26 G Lippenringdichtung in Abtriebsscheibennabe ersetzen VI/55/1209

Einbau:

Achtung! Beim Einbau der Abtriebs-scheibe Gleit-schalen für Ringdichtung (0301-73500-00.1) (NM 17) benutzen.

Vor dem Aufziehen der inneren Abtriebs-scheiben-hälfte Gleitbahnen mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 einfetten.

G 39

Druckfeder der Abtriebs-scheibe ersetzen

Ausbau:

1. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
2. Ausrückhebel am Lenker gesperrt, Riemen liegt auf der Leerlaufrolle.
3. Innere Abtriebs-scheibenhälfte gegen Druckfeder drücken, bis Anschließflächen an der Getriebewelle freigelegt sind. In dieser Stellung mit eingedrücktem Keilriemen festhalten.
4. An Anschließflächen der Getriebewelle mit Schlüssel (SW 22) gegenhalten und Sechskantmutter (M 12 $\times$ 1,5 DIN 936 m) mit Schlüssel (SW 19) von Getriebewelle abschrauben. Federscheibe (B 12 DIN 137) abnehmen.
5. Keilriemen von Abtriebs-scheibe abnehmen.
6. Spanner für Druckfeder (0301-74900-00.1) auf Gewindeansatz der Getriebewelle aufschrauben. Mit Spannmutter Führungsscheibe gegen Druckfeder drücken und 4 BZ-Scheiben (5 DIN 6799) mit Rundzange von den Führungsbolzen abziehen.
7. Spannmutter bis zum äußeren Anschlag zurückdrehen und Spezialwerkzeug mit Führungsscheibe und Druckfeder von Getriebewelle und Führungsbolzen der inneren Abtriebs-scheibenhälfte abnehmen.
8. Druckfeder prüfen. Es sind 17 kg $\pm$ 5% erforderlich, um die Feder auf 51 mm zusammenzudrücken.

Einbau:

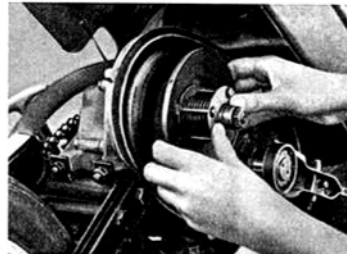
1. Neue Druckfeder aufstecken, Führungsscheibe mit Spezialwerkzeug einbauen.
2. Zum Einführen der Führungsbolzen in die Führungsscheibe muß die bewegliche innere Abtriebs-scheibenhälfte etwa mit einem Schraubenschlüssel, der zwischen Motorgehäuse und innere Abtriebs-scheibenhälfte geklemmt wird, in ihrer vorderen Lage gehalten werden. Mit Spezialwerkzeug Feder gegen Abtriebs-scheibe pressen und Führungsscheibe auf Führungsbolzen auffädeln.
3. Vier BZ-Scheiben in Kerbnuten der Führungsbolzen eindrücken und für guten Sitz in den Aussparungen der Führungsscheibe sorgen.
4. Der weitere Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

G 40

Keilriemen aus- und einbauen, wenn erforderlich, ersetzen

Ausbau:

1. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
2. Ausrückhebel am Lenker anziehen (einrasten).
3. Innere Abtriebs-scheibenhälfte gegen Druckfeder nach Gehäuseseite drücken. Keilriemen gleitet in sich verbreiternden Spalt nach innen auf die Führungsbolzen.



27 G Innere Abtriebs-scheibenhälfte nach Motorseite drücken VI/55/1204

4. Keilriemen über den Rand der äußeren Abtriebs-scheibenhälfte heben und durch Rechtsdrehen der Abtriebs-scheibe Keilriemen abrollen.
- Falls der Roller am Boden steht, bewegt er sich um ein kleines Stück dabei nach rückwärts.

5. Ausrückhebel austrasten.

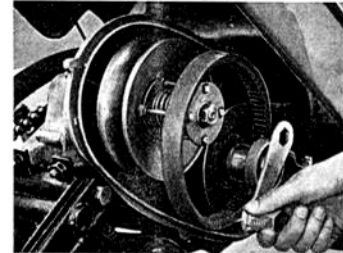


28 G Keilriemen aus Abtriebs-scheibe herausheben VI/55/1205

Achtung!

Es gibt zwei Möglichkeiten, den Keilriemen von der Antriebs-scheibe abzunehmen bzw. auszubauen.

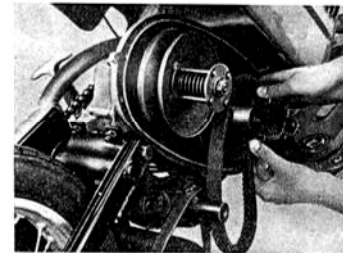
- 6a Ausrücklager auf äußerer Antriebs-scheibenhälfte mit Zündkerzenschlüssel des Bordwerkzeuges oder



29 G Ausrücklager ausbauen VI/55/1206

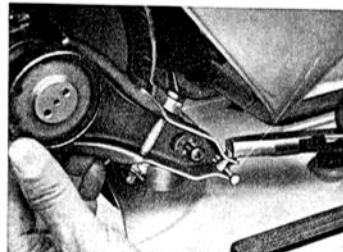
mit Spezialwerkzeug (0301-71301-10.1) gegen den Uhrzeigersinn abschrauben und Keilriemen zwischen Gabel und Nabenhülse herausnehmen.

oder: durch Ausbau der Ausrückgabel, was besonders bei Motoren ratsam ist, die ein Ausrücklager mit Blech-Abdeckkappe besitzen.



30 G Keilriemen nach Ausbau des Ausrücklagers abnehmen VI/55/1207

- 6b Ausrückgabel gegen Begrenzungsfeder drücken und geschlitzte Nippelaufnahme von Ausrückseil-



31 G Ausrückseilzug ausbauen VI/55/1355

zug und aus Aufnahmeauge der Ausrückgabel herausziehen.

- 7b Splint (1,5 $\times$ 10 DIN 94) aus Lagerbolzen (6h 11 $\times$ 50 $\times$ 48 DIN 1436) der Ausrückgabel ausbauen, Scheibe (6 DIN 1440) abnehmen.

- 8b Lagerbolzen herausziehen.

- 9b Ausrückgabel nach Begrenzungsschraubenseite zurückziehen, bis Kreisausschnitt in der Gabel sich hinter dem Kopf der Begrenzungsschraube befindet. Ausrückgabel über Schraubenkopf herausheben.



32 G Ausrückgabel ausbauen VI/55/974

- 10b Keilriemen von Antriebs-scheibe abnehmen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Beim Auflegen des Keilriemens ist darauf zu achten, daß der rote Pfeil auf der Breitseite des Riemens nach außen zeigt. Späterhin wurde ein weißer Pfeil in der Längsrichtung des Riemens angebracht. Dieser muß in der Laufrichtung des Keilriemens liegen. Ebenso ist bei Riementausch zu beachten, daß möglichst ein Riemen gleicher Länge, kenntlich durch die gleiche Nummer (1, 2 oder 3) auf der Breitseite des Riemens eingebaut wird.

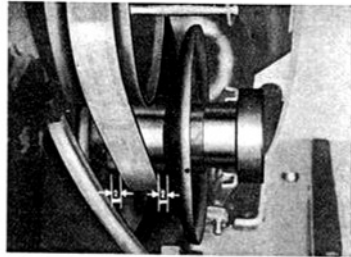


33 G Keilriemen aus- oder einbauen VI/55/1171

G 41 Keilriemengetriebe einstellen

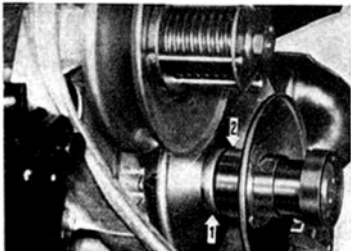
Die richtige Einstellung des Keilriemengetriebes ist Voraussetzung für einwandfreie Funktion des selbsttätigen, vollautomatischen Getriebes. Die einzelnen Überprüfungen sind in nachfolgender Reihenfolge vorzunehmen. Dabei ist der Roller aufgebaut, so daß das Hinterrad sich frei drehen kann.

1. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
2. In Leerlaufstellung (angezogener Lenkerausrückhebel) muß beim Drehen des Hinterrades der Keilriemen auf der Leerlaufrolle laufend beiderseits noch ca. 2 mm Abstand von beiden Antriebs-scheibenwangen haben.



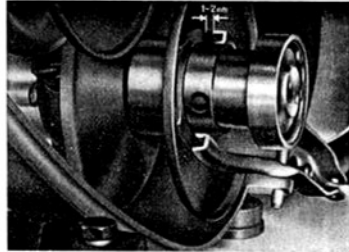
34 G Richtiges Keilriemenlager bei Leerlauf VI/55/938

Achtung! Ungleichmäßige Abstände können durch Beilegen von Paßscheiben 0,2 oder 0,5 mm Stärke einerseits zwischen dem Kugellager und der inneren Antriebs-scheibe, andererseits auch durch Beilegen dieser Paßscheiben auf dem Sprengling der Getriebewelle ausgeglichen werden. (Siehe auch G 42.) In letzterem Falle kommt die äußere Abtriebs-scheibe weiter nach außen zu liegen, bis 0,5 mm zulässig. Wird die äußere Antriebs-scheibenhälfte zu weit nach außen gedrückt, dann könnte der Keilriemen auf dem dann vorstehenden Federkorb schleifen bzw. bei Leerlauf des Motors den Roller in Gang setzen. Ebenso wäre es dann möglich, daß sich dadurch die Fliehgewichts-federn aushängen.



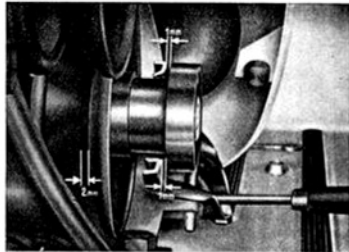
35 G Zu breite Ausladung der Antriebs-scheibe in Leerlaufstellung
1) Federkorb; 2) Leerlaufrolle VI/55/775

3. Wird der Ausrückhebel am Lenker bei dieser festgehaltenen Antriebs-scheibenstellung ausgerastet und der Ausrückseilzug in der Ausrückgabel eingehängt, so muß der Abstand zwischen äußerem Antriebs-scheibenflansch und zurückfedernder Ausrückgabel gleichfalls noch ca. 1 bis 2 mm betragen.
4. Eine Korrektur dieses Abstandes wird mit der Linsenschraube (Begrenzungsschraube M 5 x 58 x 40 DIN 7985) bei vorangehender Lockerung der Sechskantkontermutter (M 5 DIN 934 m) vorgenommen.



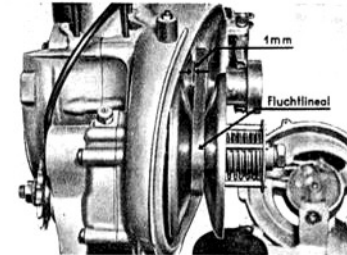
36 G Antriebs-scheibe in Leerlaufstellung bei gelöster Ausrückgabel VI/55/939

5. Keilriemen von Abtriebs-scheibe nehmen (G 40 Punkt 1 bis 4). Riemen zwischen Gehäuse und Antriebs-scheibe ablegen.



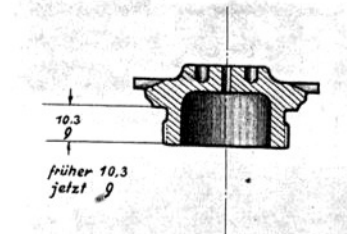
37 G Einstellung der ausgelösten Ausrückgabel mittels Stellschrauben VI/55/978

6. Die Höchstgeschwindigkeit von ca. 60 km/st wird mit der DKW Hobby nur erreicht, wenn der Keilriemen die richtige Länge hat. Er muß auf der Antriebs-scheibe auf dem größtmöglichen Durchmesser auflaufen, während er auf der Abtriebs-scheibe den kleinsten Rollkreis einnimmt. Dazu äußere Antriebs-scheibe bei fest aufgeschraubtem Ausrücklager ganz nach innen drücken. Der Abstand der beiden Scheibenhälften soll bei dieser Stellung 2 mm nicht überschreiten. Auch in dieser Stellung muß die Ausrückgabel bei eingehängtem, aber ausgerastetem Seilzug noch ca. 1 mm Abstand vom Ausrücklager haben.



39 G Einfluchten der Keilriemenscheiben VI/56/2115

7. Eine Korrektur des kleinsten Scheibenabstandes kann durch entsprechendes Abschießen am äußeren Ende der Mitnehmerhülse oder besser am Bund der Ausrücklager-Verschlußschraube vorgenommen werden. Das gleiche Ergebnis erzielt man auch durch Einlegen einer Scheibe entsprechender Stärke in den Ringspalt des Ausrücklagers. (Ab Motor-Nr. 03 036 391 wurde der Gewindeansatz von 10,3 auf 9 mm gekürzt.)
8. Die notwendigen Handgriffe zur Behebung von Unstimmigkeiten sind den einschlägigen Arbeiten der Getriebegruppe G zu entnehmen.



38 G Verschlussschraube mit gekürztem Gewindeansatz VI/56/2120

G 42 Keilriemengetriebe einfluchten

Für das Einfluchten der beiden Keilriemenscheiben ist die Stellung der beiden Festscheibenhälften, und zwar der inneren Antriebs- und der äußeren Abtriebs-scheibe, maßgeblich. Mit einem 11 mm breiten Fluchtlineal, Teile-Nr. 0301-72901-00.1 (siehe Abbildung 5 G) wird die Einstellung folgendermaßen vorgenommen:

1. Das Lineal wird zwischen die beiden Abtriebs-scheibenhälften geklemmt und kommt bei Kleinstmaß an den Scheibenbund der inneren Antriebs-scheibe zur Anlage. Im umgekehrten Falle, also bei größtem Abstand, darf zwischen Lineal und Scheibenbund ein Zwischenraum von 1 mm verbleiben. (Siehe Abbildung 39 G.)
2. Ist der Abstand zwischen Fluchtlineal und Scheibenbund der inneren Antriebs-scheibe größer als 1 mm, dann muß mit Paßscheiben 0,2 und 0,5 mm Dicke, Teile-Nr. 0301-13129-00/10, zwischen Rillenlager und innerer Antriebs-scheibe ausgeglichen werden. (Siehe „A“ in Abbildung 40 G.)
3. Beim Ausgleichen ist darauf zu achten, daß die Lippe vom Dichtring, Teile-Nr. 06504-989-40, nach auf der Antriebs-scheibennabe aufliegt. Zur Kontrolle ist die

Dichtlippe mit Motoröl zu benetzen und die innere Antriebs-scheibe bis zum Anschlag auf den getriebe-seitigen Kurbelwellenzapfen aufzuschieben. Aus der Ölspur auf der Nabe der wieder abgezogenen inneren Antriebs-scheibe kann man auf die Lage der Dichtlippe schließen.

4. Im ungünstigen Falle muß die Getriebewelle mit den Abtriebs-scheibenhälften nach der Kettenrad-seite ausgeglichen werden. Dies geschieht nach Abnahme des Getriebedeckels und Ausbau der Getriebewelle mit den Paßscheiben, Teile-Nr. 0301-13129-00/10, zwischen Abstandshülse, Teile-Nr. 0301-13121-00, und Rillengillenlager (B in Abbildung 40 G). Dementsprechend sind die am Wellenende (C in Abbildung 40 G) vorhandenen Paßscheiben, Teile-Nr. 0301-13177-00, in gleicher Dicke auszubauen.

5. Ist der Abstand der beiden Festscheiben (innere Antriebs-scheibe und äußere Abtriebs-scheibe) zu eng, dann darf auf der Getriebewelle nur ausgeglichen werden, wenn von der Kurbelwelle alle vorhandenen Ausgleichsscheiben bis auf eine, 0,2 mm dick, abgenommen wurden („A“ in Abb. 40 G).

6. Erforderlichenfalls auf Getriebewelle zwischen Sprengling und äußerer Abtriebs-scheibe mit Paß-scheiben 0,2 mm (0301-13129-00) ausgeglichen. („D“ in Abb. 40 G).

Anmerkung: Die Ausgleichsmaße auf der Kurbel-welle dürfen bei „A“ von 0 bis 2 mm betragen und auf der Getriebewelle bei „D“ 0 bis 0,5 mm.

Trotz einwandfreier Keilriemenscheibenflucht kann ein Keilriemen mit zu großem Schräglauf oder auch ein zu kurzer Keilriemen die Ursache für Schwergängigkeit beim Schieben des Rollers im Leerlauf sein. Diese Unstimmigkeit kann durch Austausch des Keilriemens oder, wenn sie nur geringfügig ist, durch Einbau von Paßscheiben (0301-13129-00 oder -10) zwischen äußerer Abtriebs-scheibe und Sprengling bis zu 0,5 mm behoben werden.

Der Keilriemen lößt sich im ausgerückten Zustand des Getriebes auf der Leerlaufrolle dann axial leicht verschieben.

Für Antriebsscheibe:	Teile-Nummer
je 2 Ausgleichsscheiben (0,1/0,2/0,3/0,4/0,5) mm	4505-10327-00/10/20/30/40
je 2 Paßscheiben (0,8/0,3) mm	0301-13154-00/10
je 5 Paßscheiben (0,2/0,5) mm	0301-13129-00/10

Für Abtriebscheibe (Getriebewelle):	
5 BZ-Scheiben 5	06799-004-30
Paßscheiben (0,2/0,5) mm siehe Antriebscheiben	0301-13129-00/10
2 Sprengringe	0301-13169-00
je 2 Ausleihsscheiben (0,1/0,2/0,3/0,4/0,5) mm	4699-10324-00/10/20/30/40
5 Paßscheiben 0,5 mm	0301-13117-00

Für Vorgelege:
je 2 Ausgleichsscheiben
(0,1 / 0,2 / 0,3 / 0,4 / 0,5) mm 4601-10327-00/10/20/30/40

Ausbau:

1. Hinterrodverkleidung hochkippen (A 102).
2. Rollenkette aus- und einbauen (H 81 ohne Punkt 1).
3. Flache Sechskantmutter (M 12x1,5 DIN 936 m) mit Schlüssel (SW 19) von Kettenritzel abschrauben, dabei an Zweikant der äußeren Abtriebscheibe SW 22 gegenhalten. Federring (B 12 DIN 127) und Abdeckbohle abnehmen.
4. Kettenritzel (16 Zähne) von Korbverzahnung der Vorgelegewelle abziehen. Abstandshülse bleibt auf der Vorgelegewelle.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Achtung!

Für Bergübersetzung kann ein Kettenritzel mit 15 Zähnen unter der Teile-Nr. 15-0301-13120-00 geliefert werden.

Die damit erzielte größere Steigfähigkeit wird allerdings mit einer Verminderung der Geschwindigkeit um ca. 6 Prozent erkauft.

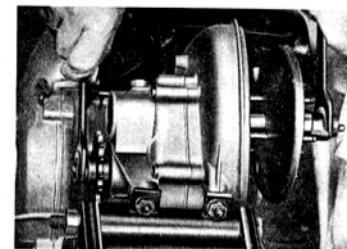
16 / Getriebe

G 46 Zahnradvorgelege aus- und einbauen

Dieser Arbeitsgang kann bei eingebautem Motoraggregat durchgeführt werden.

Ausbau:

1. Hinterradverkleidung ab- und aufbauen (A 101).
2. Hinterrad aus- und einbauen (H 50 ohne Punkt 1).
3. Kettenstutz aus- und einbauen (H 83 ohne Punkt 1 und 2).
4. Auspuffanlage vom Motor trennen (R 51 ohne Punkt 1 und 7).
5. Rollenketten ausbauen, vor dem Abnehmen kennzeichnen, damit sie beim Wiederauflegen in die gleiche Einbaulage und Laufrichtung gebracht werden kann. (Siehe auch H 81.)

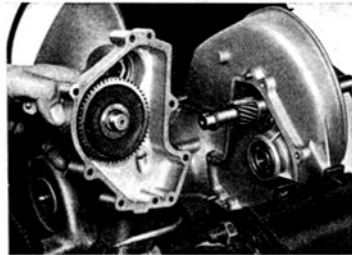


41 G Sechskantmutter der Kettenritzelbefestigung von
Vorgelegewelle abschrauben

6. Abtriebscheibe aus- und einbauen (G 37 ohne Punkt 1). Vor dem Abziehen der äußeren Abtriebscheibe (G 37, Punkt 8) von der Getriebewelle ist die Sechskantmutter (M 12 × 1,5 DIN 936) SW 19 des Kettenritzes von der Vorgelegewelle abzusrauben, wobei am Zweikant (SW 22) der äußeren Abtriebscheibe gegenzuhalten ist. (G 45 ohne Punkt 1 und 2.)
7. Kettenritzel mit Federring (B 12 DIN 127) und Abdeckkappe abnehmen.
8. Getriebeöl ablassen.
9. Hintere Motorbefestigungsmuttern lösen, auf linke Stiftschraube (im Getriebedeckel) zweite Mutter (M 8 DIN 934 m) zum Kontern aufschrauben und Stiftschraube aus Getriebedeckel herausdrehen, Zahnscheibe (J 8,4 DIN 6797) abnehmen.
10. Sieben Kreuzschlitz-Linsenschrauben (BM 6 × 40 DIN 7985) aus Getriebedeckel herausdrehen, Federscheiben (A 6 DIN 137), falls vorhanden, abnehmen. Für schwer zugängliche Kreuzschlitzschrauben geköpften Kreuzschlitzschraubenzieher verwenden.

11. Getriebedeckel mit Vorgelegewelle und Dichtung abnehmen.
12. Zahnräder, Wellen und Lager prüfen, erforderlichenfalls ersetzen.

Ab Motor-Nr. 03 021 045 wird eine Getriebewelle 0301-13101-10 mit verkürztem Zahnprofil in Verbindung mit der Abstandshülse (0301-13121-00) serienmäßig eingebaut.



42 G Getriebedeckel mit Vorgelegewelle ausbauen VI/57/540

Einbau:

Wurde die Getriebewelle ausgebaut, dann muß beim Einbau der Welle in die getriebeseitige Gehäusehälfte die Gleithülse (0301-74501-00.1) auf die Getriebewelle aufgeschoben werden, um den Radialdichtring (06504-986-90) vor Beschädigung zu schützen.

Nach dem Aufschrauben des Getriebedeckels leichten Lauf des Radsatzes durch Drehen der Getriebe-
welle überprüfen. Verspannungen durch Nachsetzen der Lager oder Paßscheiben beseitigen. (Siehe G 42.)

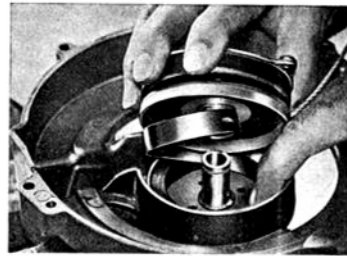
Abschließend ist Getriebeöl SAE 90 einzufüllen (ca. 85 cm³), bis es bei der geöffneten Kontrollverschraubung austritt.

G 50

Starterseil oder Uhrtriebfeder ersetzen

Ausbau:

1. Lüftergehäuse ab- und anbauen (M 72).
2. Lüftergehäuse in Schraubstock einspannen. Gewindestift mit Schraubenzieher aus Handgriff heraus-schrauben, Scheibe und Rolle aus Handgriff ausbauen.
3. Kreuzschlitzlinsenschraube (AM 4 X 10 DIN 7985) aus Sperrhebelachse heraus-schrauben, Scheibe (4,3 DIN 125), Federscheibe (B 4 DIN 137) und Sperrhebel ausbauen.



43 G Lüftergehäuse im Schraubstock
Federkernnabe aus Lüftergehäuse ausbauen VI/55/664

4. Sperrhebelachse und Druckfeder aus Lüftergehäuse herausnehmen.
5. Seegerring (15 X 1 DIN 471) von Federhausnabe mit Seegerzange abnehmen. Federkernnabe etwas anheben und durch eine halbe Drehung im Uhrzeigersinn aus Uhrtriebfeder aushängen. Evtl. gebrochene Feder ausbauen.
6. Neue Uhrtriebfeder erst in Nase des Federgehäuses einhängen und dann in Federgehäuse einwinden. Anschließend mit Lubarit oder Caramba benetzen.
7. Handstarterseil aus Seilführung und Federkernnabe ausbauen.

Achtung!

Im Laufe der Zeit wurde eine Reihe von technischen Verbesserungen an der Handstarteinrichtung durchgeführt, die sich an älteren Fahrzeugen gelegentlich von Reparaturarbeiten zum Teil nacharbeiten lassen.

1. Ab Motor-Nr. 03 017 867 wurden die Sperrklinken Teile-Nr. 0301-13534-00, im Handstarter der DKW Hobby durch die neue Ausführung nach Index 01 ersetzt.

Sollten vereinzelt Deformationen oder Brüche an den Sperrklinken auftreten, dann ist die neue, verwindungssteifere Ausführung einzubauen. Die Befestigung der Sperrklinken an der Federkernnabe wird mit Ansatznieten (2 Stück 0301-13535-00) vorgenommen.

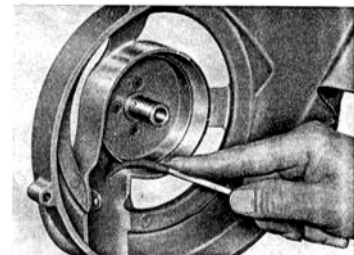
2. Ab Motor-Nr. 03 027 544 wird die Federkernnabe mit einer Schmierbohrung von 3 mm Ø versehen, durch die über den Schmiernippel am Lüftergehäuse auch der Seilnippel des Handstarters geschmiert wird.

Bei bereits ausgelieferten Fahrzeugen, an denen diese Änderung noch nicht zur Ausführung gekommen ist, kann die Schmierbohrung für den Seilnippel mit einem etwa 2,5 bis 3 mm dicken Bohrer von der Auskehlung in der Federkernnabe (Einbaustelle des Seilnippels) radial zum Mittelpunkt der Federkernnabe kpl. eingebohrt werden.

entsprechender Teilevorlauf nach der früheren Ausführung ausgestanzt wurde, wird auf der entgegengesetzten Scheibenhälfte der um 5 mm verlängerte und in der Breite um 1/2 mm schmalere Schlitz eingearbeitet. Der bis Motor-Nr. 03 027 543 benützte breitere und kürzere Schlitz bleibt als Blindaussparung bis zum Aufbrauch dieser Teile bestehen (siehe Abb. 45 G).

5. Ab Motor-Nr. 03 026 552 wird im Lüftergehäuse kpl. (0301-13550-00) die scharfe Kante gerundet, an der bei der bisherigen Ausführung das Handstarterseil vereinzelt aufgescheuert wurde.

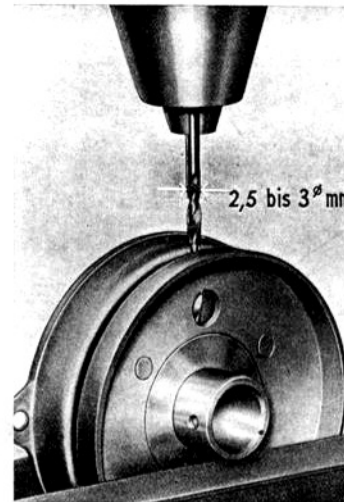
Bei Lüftergehäusen unter vorstehender Motor-Nr. kann diese scharfe Kante mit einer Riffel- oder Schlüsselfeile nachträglich gerundet werden. Es ist jedoch dabei darauf zu achten, daß beim Kantengerunden an dieser Stelle die Gehäusewandstärke nicht zu sehr geschwächt wird. (Siehe Abb. 46 G.)



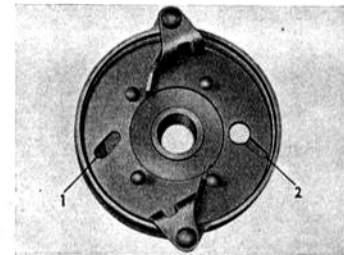
46 G Lüftergehäuse mit gerundeter Kante am Federgehäuse VI/56/101

6. Ab Motor-Nr. 03 026 552 werden bei der Herstellung des Starterseils kpl. (0301-13510-00) nachfolgende Ausführungseinzelheiten besonders beachtet, weil dadurch auch bei erhöhter Beanspruchung und manchmal unsachgemäßer Behandlung die größtmögliche Betriebssicherheit gewährleistet wird.

- a) Das Starterseil darf nicht schief in den Nippel eingelötet sein.
- b) Der Nippel soll durch Weichlotreste am Umfang nicht verdickt sein.
- c) Das mit dem Nippel verlötete Seilende darf nicht mehr als 3 mm vom Nippel aus mit Weichlot überzogen sein.
- d) Ab Motor-Nr. 03 027 544 ist der Seilnippel am Zylinderumfang parallel zur Seilachse beiderseits mit etwa 1 mm tiefen, muldenförmigen Auskehlungen versehen, wodurch beim Einbau kein besonderes Augenmerk auf die Stellung des Nippels erforderlich ist. Wird diese Ausnehmung nachträglich eingearbeitet, so genügt es, diese nur auf einer Seite einzufilen (4 mm Rundfeile), auf der das aufgerollte Seil über den Nippel läuft. (Siehe Abb. 48 G.)

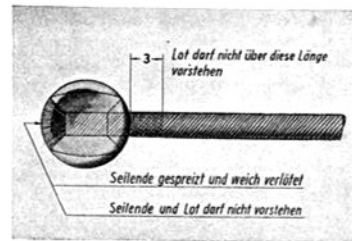


44 G Bohren des Schmierkanals für den Seilnippel VI/56/97

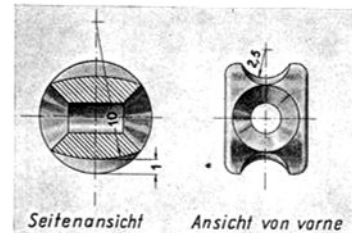


45 G Ausführung der Federkernnabe ab Motor-Nr. 03 027 544
1 alter Schlitz 2 neue Nippelaufnahme VI/56/96

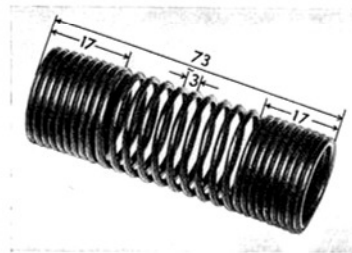
3. Es ist darauf zu achten, daß nach dem Bohren vorhandener Grat und Späne aus der Nabenbohrung entfernt werden (siehe Abb.). Vor dem Zusammenbau ist in jedem Falle zu prüfen, ob der Nippel des eingehängten Handstarterseils in der gefetteten Aufnahmebohrung der Federkernnabe leicht beweglich ist.
4. Außerdem wurde der Einhängeschlitz zum Einführen des Starterseils in die Federkernnabe kpl. (0301-13530-00) um etwa 5 mm verlängert und in der Breite auf 3,5 mm verengt, sowie um 90° versetzt. Da ein



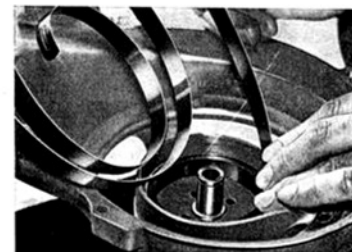
47 G Starterseilende mit eingelötetem Nippel VI/56/103



48 G Seilnippel mit Ausnehmungen für das Starterseil VI/56/104



49 G Rückschlagfeder 0301-13548-01 VI/56/100



50 G Federeinbau in Federgehäuse VI/56/1665

7. Ab Motor-Nr. 03 027 544 werden in der Serienfabrikation nur noch Stützspiralen eingebaut, die zur Dämpfung des Rückschlages oder beim Zurückschnellen des Startergriffes in ihrem mittleren Windungsbereich etwas auseinandergezogen wurden. Die neue Ausführung dieser Rückschlagfeder (0301-13548-01) ist aus Abb. 49 G zu ersehen.

Es besteht keine Notwendigkeit, in ältere Fahrzeuge diese Rückschlagfeder einzubauen bzw. vorhandene Stützspiralen entsprechend umzuformen.

Einbau:

1. Beim Zusammenbau inneres Federende etwas anheben und Federkernnabe mit etwa halber Linksdrehung im Federschlitz einhängen.
2. Federkernnabe bis zum Anschlag auf Federhausnabe aufschieben und mit Seegerring sichern.
3. Durch Drehen der Federkernnabe Feder bis zum Blockieren spannen, dann um 2 Windungen nachlassen. Die Aufnahmeöse für das Handstarterseil muß zwecks leichter Seilmontage an der durchbrochenen Stelle vom Federgehäuse liegen. Andernfalls Federkernnabe entsprechend vor- oder zurückdrehen und Federkernnabe mit Feilkloben am Gehäuse in dieser Stellung festhalten. In der Gruppe Spezialwerkzeuge unter S 1 ist die Anwendung einer Vorrichtung beschrieben, die das Spannen der Feder wesentlich erleichtert.



51 G Federkernnabe mit Feilkloben festgespannt VI/55/666

4. Seil durch Öse in Federkernnabe einführen und Seilnippel in Nippelaufnahme mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 zwecks besserer Beweglichkeit einfetten.
5. Freies Seilende zwischen Seilführung und Seilrolle aus Gehäuse herausführen und durch Seilzugspirale und Handgriff fädeln.
6. Etwa 5 cm langes Seilendstück fest um Rolle legen und mit dieser in keilförmige Aufnahme in Handgriff einziehen. Festen Sitz prüfen.
7. Scheibe in Griff einlegen und mit Gewindestift fest auf seilumschlungene Rolle drücken.

8. Handgriff mit Starterseil ganz aus Lüftergehäuse herausziehen und festhalten, Feilkloben entfernen und Seil unter Einwirkung der gespannten Uhrtriebfeder auf Federkernnabe aufspulen lassen. Auch bei vollständig aufgewickeltem Seil ist noch eine genügende Vorspannung vorhanden, die den Handgriff in der Führungsmuffe festhält.

9. Nach erfolgtem Zusammenbau Federkernnabe mit HD-Abschmierfett über Kugelschmiernippel auf Sperrhebelachse fetten.