

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



GRUPPE K- KRAFTSTOFFAUFBEREITUNG

WERKSTATT-HANDBUCH **DKW** HOBBY

K

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



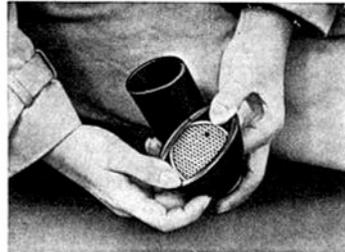
GRUPPE K-KRAFTSTOFFAUFBEREITUNG

Arbeitsnummer	Arbeitsbezeichnung	Seite
K 1	Luftfilter ausbauen, reinigen und einbauen	3
K 2	Vergaser ab- und anbauen	3
K 4	Vergaser zerlegen, reinigen, prüfen und zusammenbauen	3-5
K 7	LeerlaufEinstellung prüfen, wenn erforderlich, einstellen	5-6
K 9	Vergaserseilzug ausbauen, reinigen und ölen, wenn erforderlich, ersetzen und einbauen	6
K 20	Kraftstoffbehälter aus- und einbauen	6-7
K 21	Kraftstoffhahn aus- und einbauen	7
K 25	Kraftstoffhahn zerlegen, Teile reinigen und prüfen, erforderliche Teile ersetzen, Hahn zusammenbauen	7-8
K 29	Kraftstoffschlauch ersetzen	8
K 50	Kraftstoffverbrauchsmessung mit dem DKW-Unifix-Mot.-Gerät	8

Sämtliche Arbeiten dieser Gruppe können ohne Spezialwerkzeuge ausgeführt werden!

K 1**Luftfilter ausbauen, reinigen und einbauen****Ausbau:**

1. Gitterklappe öffnen.
2. Kraftstoffhahn schließen und Schlauch vom Vergasernippel abziehen.
3. Vergaserseilzug aus Gasschieberhebel aushängen.
4. Klemmschraube vom Vergaseransaugstutzen lösen und Vergaser mit Gummikrümmern vom Motorluftstutzen und Ansaugkrümmer abziehen.
5. Gummikrümmern vom Vergaser-Ansaugstutzen abziehen.
6. Luftfilter aus Gummikrümmern herausdrücken und in Benzin reinigen.



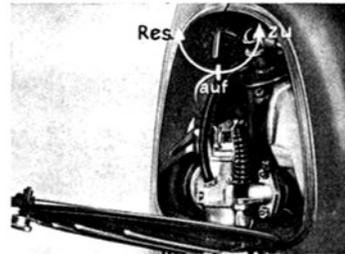
1 K Luftfilter aus Gummikrümmern ausbauen VI / 55 / 667

Einbau:

1. Luftfilter in Gummikrümmern einsetzen. Es muß am vorspringenden Rand im Inneren des Gummikrümmers voll aufliegen.
2. Vor Einbau des Krümmers einige Tropfen Motorenöl gleichmäßig auf das Filter verteilen.
3. Gummikrümmern auf Vergaserstutzen aufschieben.
4. Vergaser mit Gummikrümmern auf Luftstutzen des Motorgehäuses einerseits und auf Ansaugkrümmer des Zylinders andererseits aufschieben und mit Klemmschraube befestigen.
Es ist dabei darauf zu achten, daß der Vergaser unbedingt vor dem Festziehen der Klemmschraube senkrecht steht.
5. Vergaserseilzug im Gasschieberhebel einhängen und Kraftstoffschlauch auf Nippel des Vergasers aufschieben. Kraftstoffhahn öffnen.
6. Gitterklappe schließen.

K 2**Vergaser ab- und anbauen****Abbau:**

1. Gitterklappe öffnen.
2. Kraftstoffhahn schließen, Kraftstoffschlauch vom Vergasernippel abziehen.
3. Vergaserseilzug aus Gasschieberhebel aushängen.

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

2 K Blick in den Motorraum VI / 57 / 538

4. Geschlitzte Vergaserklemmschraube mit Schraubenzieher lösen, Vergaser mit Gummikrümmern vom Motorluftstutzen und Ansaugkrümmer am Zylinder abziehen.

Ab Motor Nr. 03 042 312 wird die bisher 2 mm dicke Dichtung zwischen Ansaugstutzen und Zylinderflansch durch eine 5 mm dicke Dichtung (WE 92111-006-90) ersetzt, die sich auch für nachträglichen Einbau eignet.

Es müssen dann aber die zwei Stiftschrauben am Zylinderflansch durch zwei um 3 mm längere (00938-040-31) ersetzt werden.



3 K Vergaser ausbauen VI / 56 / 2363

5. Gummikrümmern mit Filter vom Vergaseransaugstutzen abziehen.

Anbau:

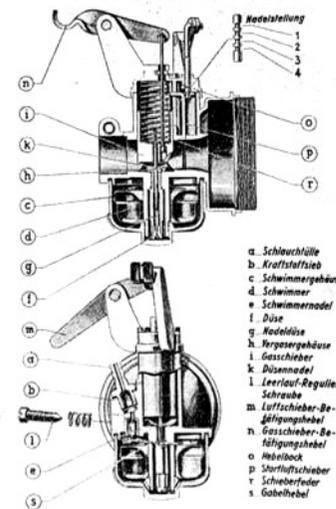
Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues, wobei darauf zu achten ist, daß das Filter am vorspringenden Rand im Inneren des Gummikrümmers aufsitzt.

K 4**Vergaser zerlegen, reinigen, prüfen und zusammenbauen**

Der eindüsige Schwimmervergaser mit federbelastetem Gasschieber und zwangsgeführtem Startluftschieber ist ein Bing-Fabrikat, Typ 4/14/1.

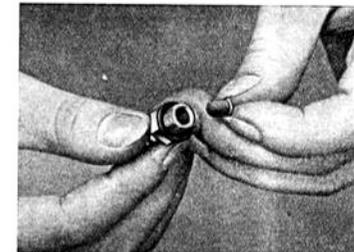
**Information und Bestellung auch unter
www.greiner-oldtimerteile.de****Zerlegung:**

1. Vergaser bereits abgebaut (K 2).
2. Schwimmiergehäuse am Angußsechskant mit Schlüssel (SW 14) abschrauben, Ringschwimmer herausnehmen.
3. Hauptdüse Gr. 84 mit Schraubenzieher aus Nadeldüse entfernen.
4. Nadeldüse Gr. 2,17 mit Steckschlüssel (SW 5) aus Gehäuse herausschrauben.
5. Zwei unverlierbare Zylinderschrauben im Hebelbock aus Vergasergehäuse herausschrauben. Hebelbock-Verschußdeckel vom Vergasergehäuse abheben.
6. Startluftschieber über obere Gasschieberkante anheben und aus Kerbe der Führungsstange aushängen.

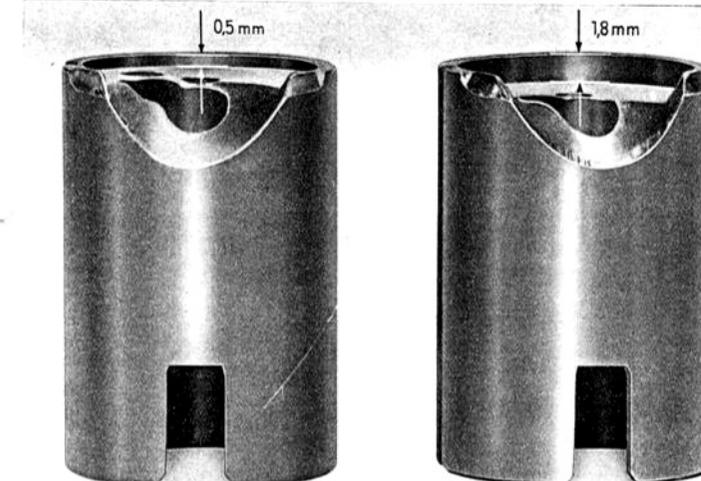


- a Schlauchhülle
- b Kraftstoffhahn
- c Schwimmiergehäuse
- d Schwimmer
- e Schwimmernadel
- f Düse
- g Nadeldüse
- h Vergasergehäuse
- i Gasschieber
- k Düsennadel
- l Leerlauf-Regulierschraube
- m Luftschieber-Befestigungshebel
- n Gasschieber-Befestigungshebel
- o Hebelbock
- p Startluftschieber
- q Schieberfeder
- s Gabelhebel

4 K Vergaser mit Einzelteilen im Schnitt VI / 55 / 1190



5 K Kraftstoffhahn aus Schlauchhülle herausnehmen VI / 55 / 668



6 K Bisherige Ausführung des Gasschiebers und geänderte Ausführung ab Motor-Nr. 03 021 493

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

7. Gasschieber gegen die Schieberfeder drücken, bis Kopf der Schieberstange aus Aufnahmebohrung heraustritt. Leichte Drehung des Gasschiebers gegen den Uhrzeigersinn löst die Schieberstange mit Kopf aus der durchgehenden Zweitbohrung im Schieber infolge des Federdruckes herausgleiten. Gasschieber, Feder und Düsenadel mit Haltering abnehmen.

8. Messing-Kraftstoffschlauchtülle mit Schlüssel (SW 11) vom Vergasergehäuse abschrauben, Kraftstoffsieb aus Tülle herausnehmen. (Siehe Abb. 5 K.)

Ab **Motor-Nr. 03 039 381** werden die hütchenförmigen Siebkörper in das Vergaserschlauchnippel nicht mehr eingebaut.

9. Düsen und Kraftstoffsieb durchblasen und mit Benzin reinigen. Verstopfte Düsenbohrungen mit Litzen-draht aus Kupfer oder einem Roßhaar durchstoßen. Ab **Motor-Nr. 03 021 493** wurde der Gasschieber (0301-17243-00) an der Mischkammerseite von 0,5 auf 1,8 mm Tiefe ausgedreht. Diese Änderung wirkt sich durch Vergrößerung des Luftpolsters in der Mischkammer vorteilhaft auf den Kraftstoffverbrauch und Lauf des Motors über den ganzen Drehzahlbereich aus. (Siehe Abb. 6 K.)

Bei Fahrzeugen unter obiger Motor-Nummer, die durch überfettes Kraftstoff-Luftgemisch leicht zum Viertaktlaufen neigen, kann der vorhandene Gasschieber ausgedreht bzw. durch einen bereits geänderten Gasschieber ersetzt werden.

Achtung!

Bei evtl. Nacharbeit Gasschieber beim Einspannen nicht beschädigen.

Es soll jedoch noch erwähnt werden, daß bei Vergasern mit normalen Verbrauchswerten keine Veränderungen beim Einbau eines Gasschiebers mit vergrößertem Luftpolster auftreten.

Warmstartschwierigkeiten lassen sich oft durch Beilegen einer zweiten Dichtung (0301-17207-00) zwischen Schwimmerkappe und Vergasergehäuse beheben.

Zusammenbau:

Der Zusammenbau der Teile erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung, wobei folgende Einzelheiten zu beachten sind:

1. Düsenadel in Kerbe 3 von oben.
2. Düsenadel mit Haltering so in Gasschieber einlegen, daß Öffnung des Haltringes die kleine Anßnase im Gasschieber umfängt.
3. Runddichtung vom Schwimmergehäuse und ovale Dichtung vom Hebelbock-Verschlußdeckel sowie Dichtung unter Schlauchtülle prüfen, wenn erforderlich, erneuern.
4. Luft- sowie Gasschieber dürfen nicht klemmen. Daher beim Zusammenbau darauf achten, daß die Einhängenase vom Luftschieber nicht verbogen ist und richtig in der Aussparung des Gasschiebers sitzt. Ferner die beiden Befestigungsschrauben vom Hebelbock-Deckel gleichmäßig festziehen, damit eine leichtgängige Vergaserbetätigung sichergestellt wird.

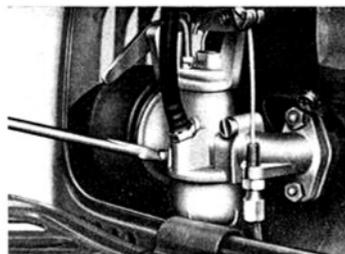
5. Bei umgekehrtem Vergasergehäuse 3 mm dicken Stift oder Bohrer auf Gehäuseend aufliegen. Die beiden Warzen der Messingabel müssen beim Anvisieren etwa 1/2 mm über der oberen Bohrkontur sichtbar sein. Andernfalls Schwimmergabel nachbiegen.

6. Die Entlüftungsbohrung im Schwimmergehäuse muß frei sein (2 kleine Bohrungen unter etwa 90° aufeinanderstoßend).

7. LeerlaufEinstellung mit federbelasteter Konusschraube. Rechtsdrehung hebt den Gasschieber und erhöht die Leerlaufdrehzahl des Motors. Linksdrehung der Leerlaufregulierschraube hat durch Zurückweichen der Konusspitze eine Absenkung des Gasschiebers in Leerlaufstellung zur Folge, wodurch sich die Motordrehzahl verringert.

K 7 LeerlaufEinstellung prüfen, wenn erforderlich, einstellen

1. Gitterklappe öffnen.
2. Motor starten und warmlaufen lassen, Vergaserdrehgriff des warmgelaufenen Motors dabei geschlossen, Luftschieber am Vergaser geöffnet.

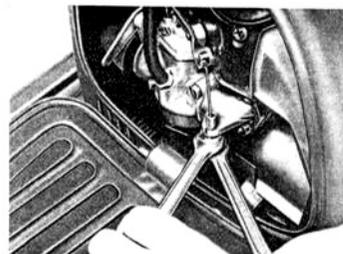


7 K Leerlauf-Regulierschraube einstellen VI / 57 / 537

3. Bei zu langsamem Leerlauf federbelastete Leerlauf-Regulierschraube mit Schraubenzieher im Uhrzeigersinn etwas eindrehen. (Konusspitze der Leerlauf-Regulierschraube hebt dadurch den Gasschieber).
4. Bei zu schnellem Leerlauf federbelastete Leerlauf-Regulierschraube mit Schraubenzieher gegen den Uhrzeigersinn etwas herausdrehen. (Konusspitze der Leerlauf-Regulierschraube wird zurückgenommen, wodurch sich der Gasschieber tiefer setzt).

Achtung! Die LeerlaufEinstellung, bei warmem Motor vorgenommen, ergibt bei kaltem Motor eine gewisse Verminderung der Leerlaufdrehzahl.

5. Ergibt Punkt 4 keine Verminderung der Leerlaufdrehzahl, dann ist die Kontermutter (SW 10) an der Einstellschraube des Vergaserseilzuges zu lösen und die Stellschraube am Vergaser-Krümmen einzu-



8 K Vergaserseilzug einstellen VI / 57 / 536

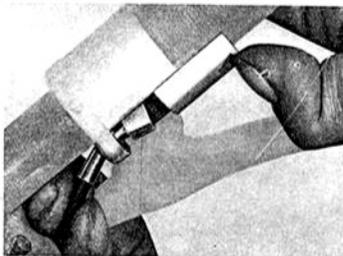
drehen, bis das Seilzugspiel etwa 0,5 mm beträgt. Anschließend Stellschraube wieder kontern und Einstellung der Leerlauf-Regulierschraube wie Punkt 4 wiederholen.

6. Gitterklappe schließen.

K 9 Vergaserseilzug ausbauen, reinigen und ölen, wenn erforderlich, ersetzen und einbauen

Ausbau:

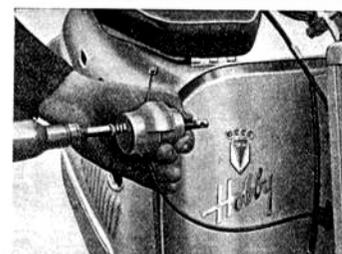
1. Gitterklappe öffnen.
2. Vergaserseilzug aus Gasschieberhebel am Vergaser aushängen und Stellschraube mit Kontermutter (SW 10) aus Vergaserkrümmer herausdrehen.
3. Vergaserdrehgriffschieber am Lenker mit Daumen zurückdrücken und Seilzug aus geschlitzter Aufnahme ausbauen.
4. Gewindestift im Gleitstein lösen und Vergaserseil aus Gleitstein herausziehen.
5. Vergaserseilzug aus Lenkopfrohrverkleidung, Ausschnitt im Bodenblech und zwischen Rahmen und Bodenblech nach Lösen der Bandagen herausziehen.



9 K Vergaserseilzug aus Drehgriff ausbauen VI / 54 / 4935

6 / Kraftstoffaufbereitung

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



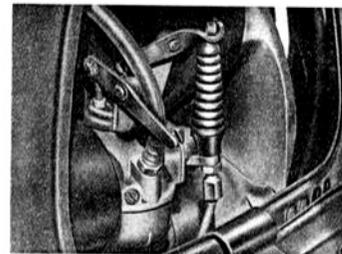
10 K Bowdenzüge schmieren mit Schmierhexe VI / 55 / 1189

6. Vergaserseilzug an einem Ende aufhängen und mit Benzin von oben nach unten durchspülen, dabei Seil in Hülle hin- und herbewegen. Seilzug abtropfen lassen.

7. Der gereinigte Vergaserseilzug ist mit einem Gemisch von 1/2 Motorenöl SAE 50 und 1/2 Sprühöl wie Lubarit oder Caramba nach dem Austrocknen von oben nach unten durchzuölen, dabei Seil in Hülle hin- und herbewegen bis Schmiermittel aus Seilzug heruströpfelt. Ist eine Schmierhexe vorhanden, so können die Seilzüge ohne Ausbau geschmiert werden.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei ab **Fg.-Nr. 03 519 429** am motorseitigen Vergaserseilzugende zwischen Gasschieberhebel und Stellschraube ein Gummibalg (0301-26139-00) eingebaut wird. Auch für nachträglichen Einbau unter obiger Fahrgestell-Nummer ist dieser Gummibalg geeignet.



11 K Vergaserseilzug mit Gummibalg (0301-26139-00) ab Fg.-Nr. 03 519 429 VI / 56 / 1960

K 20 Kraftstoffbehälter aus- und einbauen

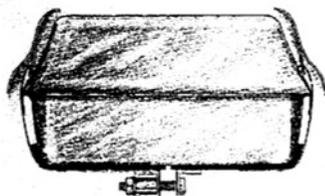
Ausbau:

1. Hinterradverkleidung ab- und aufbauen (A 101).
2. Hinterradverkleidung auf die rechte Seite legen und Sechskantschraube (M 8 x 70 DIN 933 m) mit Ab-

Information und Bestellung auch unter

www.greiner-oldtimerteile.de

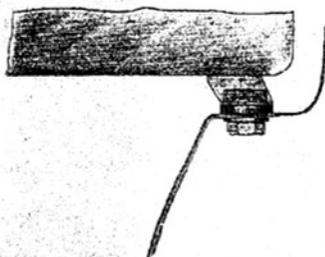
standrohr, Scheibe [8,4 DIN 125] und Springstopmutter (M 8 SNM 001) mit Schlüssel [SW 14] aus Spannband der Tankbefestigung herauserschrauben.



12 K Spannband der Tankbefestigung VI/55/811

Ab Fg.-Nr. 03 525 193 wurden die Spannänder (0301-23125-00) in ihrer Blechstärke von 1,25 mm auf 0,8 mm geändert. An der Stelle ihrer größten Biegebeanspruchung erhalten sie dafür Verstärkungsflächen aufgedruckt.

- Falls die Filzstreifen nicht angeklebt sind, diese abnehmen.
- Beide hintere Tankbefestigungsschrauben (M 8 X 15 DIN 933 m) nach Auflegen des Sicherungsbleches aus Auflageböcken des Kraftstoffbehälters mit Schlüssel [SW 14] herauserschrauben. Sicherungsblech je eine Scheibe und von Konsol-Oberseite je eine Gummischiebe abnehmen.
- Kraftstoffbehälter aus Verkleidung herausnehmen.



13 K Hintere Tankbefestigung VI/55/812

- Winkelhebel des Kraftstoffhahns nach Entfernen des Splintes [1,5 X 22 DIN 94] vom Kraftstoffhahn trennen, Kraftstoffhahn aus Tank mit Schlüssel [SW 19] herauserschrauben und Kraftstoff in untergestelltes Gefäß laufen lassen. Dabei Tank bewegen, daß abgesetzter Hammerschlag und Schlamm herausgeschwemmt werden.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Kraftstoffhahn aus- und einbauen

Ausbau:

- Gitterklappe öffnen.
- Kraftstoffschlauch bei geschlossenem Kraftstoffhahn vom Vergaserschlauchnippel abziehen und in sauberes Gefäß führen.
- Kraftstoffhahn öffnen und Kraftstoff in das Gefäß abfüllen.
- Gitterklappe schließen und Hinterverkleidung hochkippen.



14 K Kraftstoffhahn ausbauen VI/55/813

- Splintssicherung [1,5 X 22 DIN 94] aus Winkelhebel im Kraftstoffhahn-Gelenkstück herausziehen, Winkelhebel mit Gummitülle aus Halteflasche herausziehen.
- Kraftstoffhahn mit Schlüssel [SW 19] aus Kraftstoffbehälter herauserschrauben; dabei auf Dichtung achten!
- Röhrchensieb mit Benzin säubern.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Der Kraftstoffhahn-Drehschieber mit Winkelhebel muß sich nach vollzogenem Einbau leicht drehen lassen, um Verspannungen und dadurch verursachte Kraftstoffverluste zu vermeiden.

K 25

Kraftstoffhahn zerlegen, Teile reinigen und prüfen, erforderliche Teile ersetzen, Hahn zusammenbauen

Zerlegung:

- Kraftstoffhahn ausgebaut [K 21].
- Spannfeder mit Schraubenzieher vom Kraftstoffhahngehäuse abheben.
- Gleitring und Drehschieber aus Kraftstoffhahngehäuse herausnehmen.

- Falls erforderlich, Drehschieberkork durch neuen ersetzen.
- Knalle in Kraftstoffhahn und Kraftstoffsieb mit Benzin auswaschen und anschließend mit Preßluft durchblasen.

Zusammenbau:

Der Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei darauf zu achten ist, daß der Winkelhebel in seiner Führung sich leicht drehen läßt.

Bei Schwergängigkeit ist eine Korrektur durch Verdrehung des Kraftstoffhahns nach Lösen der Überwurfmutter vorzunehmen. Anschließend Überwurfmutter wieder festziehen.

K 29

Kraftstoffschlauch ersetzen

Ausbau:

- Gitterklappe öffnen, Kraftstoffhahn schließen. Der Winkelhebel muß zur Rollermittle zeigen.
- Kraftstoffschlauch vom Vergaserschlauchnippel und Kraftstoffhahn abziehen.
- Gitterklappe schließen.
- Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).

Einbau:

- Neuen Kraftstoffschlauch auf Schlauchnippel vom Kraftstoffhahn und Vergaser aufstecken.
- Der weitere Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. [Knalle oder starke Krümmungen sowie Auflage des Kraftstoffschlauches am Lüfterrohr oder Auspuffrohr vermeiden].

K 50

Kraftstoffverbrauchsmessung mit dem DKW-Unifix-Mot-Gerät

Bei der Durchführung von Kraftstoffverbrauchsmessungen sind die Richtlinien des Fachnormenausschusses der Kraftfahrzeugindustrie im Deutschen Normenausschuß [DIN 70030, Ermittlung des Kraftstoffnormverbrauches] verbindlich. Es wird dabei vorausgesetzt, daß das Fahrzeug in der Vergaser-, Zündeneinstellung usw. der serienmäßigen Ausführung entspricht. Der Motor soll eingelaufen sein und bei Beginn der Meßfahrt die übliche Betriebstemperatur aufweisen. Die Belastung muß dem höchstzulässigen Gesamtgewicht entsprechen.

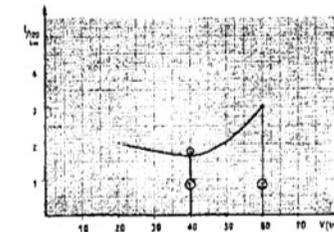
Als Meßstrecke kommt eine ebene Strecke, möglichst Autobahn (kurze Steigungen und Gefälle von höchstens 1,5 Prozent), in Frage, die in beiden Richtungen, also Hin- und Rückfahrt, bei trockenem, windstillem Wetter befahren wird. Die gefahrene Wegstrecke ohne den Fahrzeugauslauf ist aus der Streckenkennzeichnung (km-Steine) zu ermitteln. Die Geschwindigkeit soll über die gesamte Wegstrecke möglichst gleichmäßig sein.

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



15 K Kraftstoffverbrauchsmessgerät DKW-Unifix-Mot. an das DKW Hobby VI/55/1723

- DKW-Unifix-Mot. (4601-72800-00.1) mit Befestigungswinkel und Spannlasche (0301-72800-00.1) an Gitterklappe festschrauben.
- Bei geschlossenem Kraftstoffhahn Kraftstoffschlauch vom Vergaser und Kraftstoffhahn abziehen.
- Kraftstoffschlauch am waagrechten Schlauchnippelanschluß des Meßgerätes mit Kraftstoffhahn am Tank verbinden.
- Senkrecht nach unten führenden Schlauchanschluß am Meßgerät auf Schlauchhülle vom Vergaser aufschieben.
- Kraftstoffhahn am Kraftstoffbehälter öffnen und Meßglas des Meßgerätes durch Öffnen des Dreiweggehäuses am Meßgerät und Ansaugen mit dem Mund am freien Schlauchende mit Kraftstoff füllen.
- Dreiweggehäuse auf Direktzulauf vom Kraftstoffbehälter zum Vergaser drehen. Erst auf der Meßstrecke auf Meßglasentnahme umstellen. [Strichmarken am Dreiweggehäuse zeigen die Durchflußrichtung des Kraftstoffgemisches].
- Möglichst ganze Meßglasfüllung ausfahren.



16 K DKW Hobby-Vorverbrauchskurve VI/55/1172

Messungen in beiden Fahrtrichtungen wiederholen und Durchschnitt ermitteln. Der Vergleich mit unserer Kraftstoffverbrauchskurve zeigt, ob das Fahrzeug in Ordnung ist. (Siehe auch DKW-Praxis, Heft 11/54).

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



GRUPPE R - RAHMEN

WERKSTATT-HANDBUCH **DKW** HOBBY

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

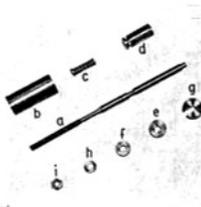


GRUPPE R - RAHMEN

Arbeitsnummer	Arbeitsbezeichnung	Seite
	Spezialwerkzeuge für die Gruppe RAHMEN	2
R 1	Rahmen aus- und einbauen	3-4
R 3	Silentblöcke für Schwingenlagerung ersetzen	4-5
R 5	Seitenstütze aus- und einbauen	5-6
R 51	Auspuffanlage vom Motor trennen bzw. aus- und einbauen	6-7
R 52	Auspuffanlage zerlegen, reinigen und zusammenbauen	7
R 61	Lenklagerschalen ersetzen	7

Erforderliche Spezial-Werkzeuge für die Gruppe R sind auf der nächsten Seite abgebildet!

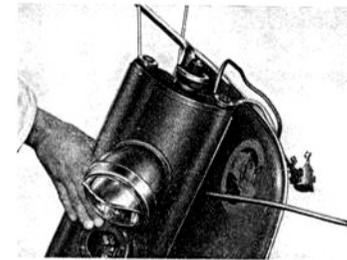
Spezialwerkzeuge für die Gruppe **R** - Rahmen

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang	Abbildung
<p>Abb. 1 R</p> <p>Vorrichtung zum Aus- und Einziehen der Silentblöcke der Schwingarmlagerung, bestehend aus:</p> <p>a) Spindel (M 10) b) Druckbüchse c) Sprezhülse NM 12 d) Sprezhülse NM 21 e) Druckstück 28 φ f) Druckstück 24 φ g) C-Scheibe h) Scheibe i) Sechskantmutter (M 10)</p>	<p>0399-73500-00.2 0399-73502-00.2 0399-73503-00.2 0399-73504-00.2 0399-73505-00.2 0399-73506-00.2 0399-73507-00.2 0399-73508-00.2 00125-008-01 00934-011-11 00332-003-11</p>	<p>R 3</p> <p>VI / 57 / 1900</p>	
<p>Abb. 2 R</p> <p>Treib-Spreizdorn für Rahmenlaufriegen</p>	<p>4505-71101-00.2</p>	<p>R 1 R 61</p> <p>VI / 56 / 1913</p>	
<p>Abb. 3 R</p> <p>Spurlehre für Laufräder</p>	<p>4601-74400-00.2</p>	<p>R 1</p> <p>VI / 57 / 1912</p>	

R 1 Rahmen aus- und einbauen

Ausbau:

1. Motor aus- und einbauen (M 2).
2. Teleskopgabel komplett mit Anbauteilen und Vorderrad aus- und einbauen (V 69).



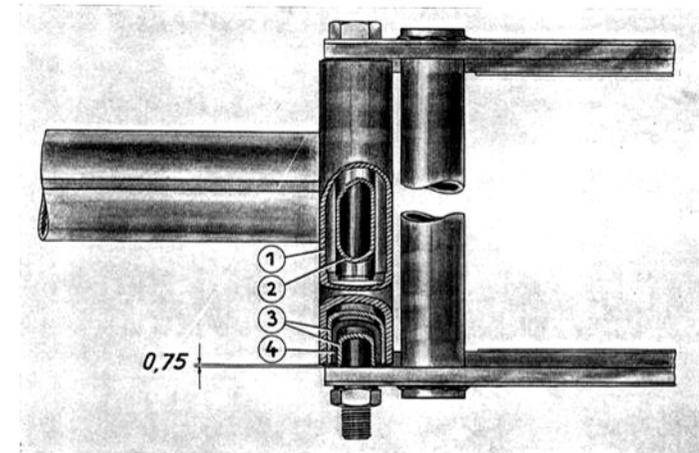
4 R Teleskopgabel ausbauen * VI / 57 / 554

3. Schutzschild mit Bodenblech aus- und einbauen (A 103 ohne Punkt 1).
4. An linker und rechter Seite der Lenkkopfröhre 4 Kreuzschlitz-Linsensensschrauben (AM 4x15 DIN 7988) heraus-schrauben, Senkunterlegscheiben abnehmen.

5. Aus Führungsrohr des Ausrückseilzuges geschlitzten Seilzugnippel herausnehmen.
6. Lenkkopfröhre nach oben vom Lenkkopfröhre, Vergaser-, Ausrückseilzug und Maschinenkabel abziehen. Gummitüllen aus Verkleidung herausdrücken.
7. Von Zugstangen der Puffergummi an Hinterradschwinge Sechskantmutter (M 8 DIN 439 und M 8 DIN 934 m) mit Schlüssel (SW 14) abschrauben.
8. Untere Druckteller und Puffergummi mit Distanzrohren von Zugstangen abnehmen.
9. Sechskantmutter (M 12 x 1,5 DIN 934 m) von Lagerbolzen mit Schlüssel (SW 19) abschrauben, Zahnscheibe (J 12,5 DIN 6797) abnehmen.
10. Lagerbolzenschraube (M 12 x 1,5 x 150 DIN 960 m) bzw. (M 12x1,5x162 DIN 960 m) bei Hobby Luxus aus Lagerrohr herausziehen, 2 Paßscheiben abnehmen.
11. Hinterradschwinge mit Anbauteilen wie Hinterrad, Kettenschutzblech, Zugstangen, Rückstoßgummi und Scheiben von Lagerröhre der Puffergummi abbauen.
12. Rahmen prüfen, wenn erforderlich, richten oder ersetzen. Bei Ersatz Seitenstütze und Fußbremshebel abbauen, Lagerschalen evtl. aus Lenkkopfröhre heraus-schlagen.

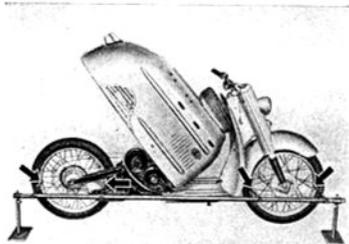
Einbau:

Beim Zusammenbau, der sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus vorzunehmen ist, sind folgende Punkte zu beachten:



5 R Einbaulage der Silentblöcke im Lagerrohr für die Hinterradschwinge
1) Rahmenlagerrohr, 2) Distanzrohr, 3) Innen- und Außenmantel des Silentblockes, 4) Gummizwischenlage VI / 55 / 833

1. Beim Einziehen neuer Silentblöcke nach R 3 darf nur die äußere Hülse gedrückt werden. Beim Einziehen des zweiten Silentblockes Abstandsrohr nicht vergessen. (Im übrigen Hinweise von Arbeitsgang H 70 beachten.)
2. Nach vollzogenem Einbau der Gummiblockfederung ist bei unbelastetem Hinterrad das Einstellmaß 61 mm zwischen den beiden äußeren Kanten der Aufnahmeteller zu prüfen. Die Gummipuffer haben dabei eine Vorspannung von 4 mm.
3. Beim Einbau der Teleskopgabel Kugeln in Wälzlagerfett der Lenklagerschalen eindrücken. Lenkpfmutter gefühlvoll festziehen, damit Lager nicht verklemmt werden. Teleskopgabel muß leicht beweglich sein.



6 R Einfluchten der Räder mit Sperlehre VI/55/1215

4. Motor so einbauen, daß Kettennritzel mit Hinterradkettendrad fluchtet. Abschließend Radspur und Kettendurchhang einstellen.

R 3 Silentblöcke für Schwingenlagerung ersetzen

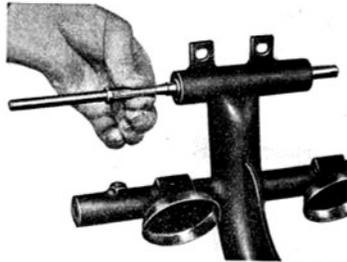
Ausbau:

1. Motor aus- und einbauen (M 2).
2. Hinterrad aus- und einbauen (H 50 ohne Punkt 1).
3. Kettenschutz aus- und einbauen (H 83 ohne Punkt 1 und 2).
4. Fußbremsseilzug aus Gegenhalter ausbauen (H 59 ohne Punkt 1, 6 und 7).
5. Splinte (2 x 12 DIN 94) aus Lagerbolzen der Zugstangen herausziehen, Scheiben (8 DIN 1440) abnehmen und Bolzen aus Lagerungen der Schwinge herausdrücken.
6. Sechskantmutter (M 12 x 1,5 DIN 934 m) vom Lagerbolzen mit Schlüssel (SW 19) abschrauben. Zahnscheibe (J 12,5 DIN 6797) abnehmen.
7. Lagerbolzenschraube (M 12 x 1,5 x 150 DIN 960 m) bzw. (M 12 x 1,5 x 162 DIN 960 m) bei Hobby Luxus aus Lagerrohr herausziehen, 2 Paßscheiben abnehmen.

4/Rahmen

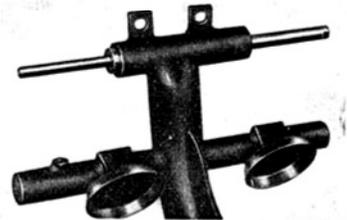
Information und Bestellung auch unter www.greiner-oldtimerteile.de

8. Hinterradschwinge nach hinten vom Lagerrohr abnehmen.
9. Spindel (0399-73502-00.2) durch Silentblöcke hindurchstecken, Sprezhülse NM 12 (0399-73504-00.2) mit geschlitztem Klauenende von Gewindeseite auf Spindel bis Konusansatz aufschieben.

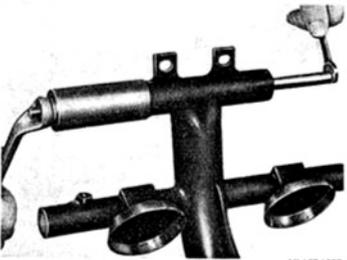


7 R Spindel mit Sprezhülse im Lagerrohr der Hinterradschwinge VI/57/896

10. Spindel mit Sprezhülse bis zum Ansatz in Silentblöcke einschieben. Glattes, aus Lagerrohr herausragendes Spindelende einfetten.



8 R Spindel mit Sprezhülse bis zum Anschlag eingeschoben VI/57/898

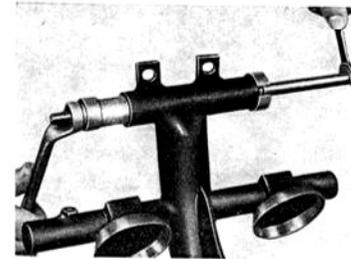


9 R Ausziehen der Silentblockhülsen aus dem Lagerrohr VI/57/897

11. Druckbüchse (0399-73503-00.2) und die Scheibe (00125-008-01) auf Spindel aufstecken, anschließend mit Sechskantmutter SW 17 (00934-011-11) innere Lagerhülse des Silentblockes herausziehen, mit Maulschlüssel SW 9 gegenhalten. (Abb. 9 R)
12. Spindel zurückdrücken und in äußerer Silentblockhülse verbliebenen Gummi mit Schraubenzieher entfernen, erforderlichenfalls Gummi zwecks leichteren Ausbaues aufschneiden.
13. Nunmehr freiliegendes Abstandsrohr aus Lagerrohr herausnehmen.
14. Das Ausziehen der äußeren Silentblockbüchse mit Sprezhülse NM 21 (0399-73505-00.2) erfolgt in gleicher Weise wie das Ausziehen der inneren Silentblockhülse.

Einbau:

1. Spindel (0399-73502-00.2), C-Scheibe (0399-73508-00.2) in Lagerrohr einführen, von Gewindeseite Silentblock mit Fose zum Rohr und Druckstück 28 φ (0399-73506-00.2) dessen Einstich 0,75 mm zum Silentblock zeigt, sowie Scheibe* (00125-008-01) auf Spindel aufschieben. Mit Sechskantmutter SW 17 (00934-011-11) Silentblock bis zum Anschlag einziehen, mit Maulschlüssel SW 9 gegenhalten.



10 R Silentblock in Lagerrohr einziehen VI/57/899

2. Vor dem Einziehen des zweiten Silentblockes Spindel umstecken und Abstandsrohr auf eingeführte Spindel aufschieben. Silentblock mit Fose zum Lagerrohr, Druckstück 24 φ (0399-73507-00.2) dessen Einstich gleichfalls zum Silentblock zeigt, sowie Scheibe (00125-008-01) auf Spindel aufschieben. Mit Sechskantmutter SW 17 (00934-011-11) zweiten Block bis zum Anschlag einziehen.

Der Einbau der Silentblöcke erfolgt in trockenem Zustand. Die Aussparungen in den Druckstücken gewährleisten, daß die inneren Hülsen der Silentblöcke ca. 0,75 mm über das Rahmenlagerrohr vorstehen. Vor dem Aufbau der Hinterradschwinge Silentblöcke mit Paßscheiben abdecken. (Siehe auch H 70.)

Wertatt-Handbuch DKW Hobby - 1. Nachtrag / Juli 1957

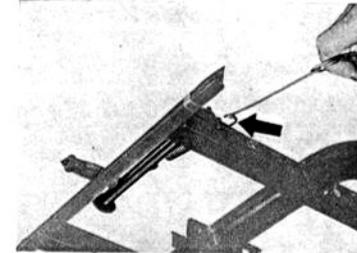
Information und Bestellung auch unter www.greiner-oldtimerteile.de

R 5

Seitenstütze aus- und einbauen

Ausbau:

1. Roller auf die Seite legen.
2. Bei hochgeklapptem Seitenständer Feder mit Federzieher aus Rahmenöse aushängen.
3. Splint (2 x 15 DIN 94) mit Scheibe (8,4 DIN 125) vom Lagerbolzen entfernen.



11 R Feder aus Rahmenöse aufhängen (Bodenblech zur besseren Darstellung abgenommen) VI/55/4932

4. Bolzen (8 h 11 x 28 x 24 DIN 1434) mit Durchschlag aus Lagerauge am Rahmen herausdrücken.

5. Seitenständer abnehmen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei der Seitenständer und der Lagerbolzen mit Hochdruckfett rot oder Mehrzweckfett einzubauen sind.

Ab Fig.-Nr. 03 522 001 wurde ein weitausladender Seitenständer eingebaut, der auch an bereits im Umlauf befindlichen Fahrzeugen angebracht werden kann, wenn die vorhandene Schwenkstütze infolge starken Verschleißes oder abgebrochenen Gelenkstücker am Rahmen erneuert werden muß.

Nach Abnahme der alten Schwenkstütze sind die beiden Stege für die Bolzenaufnahme am Rahmngelenkstück abzuzägen und auf die verbliebene Bodenplatte das neue Gelenkstück kpl. (0399-20130-00) entsprechend Abbildung 9 R elektrisch anzuschweißen.

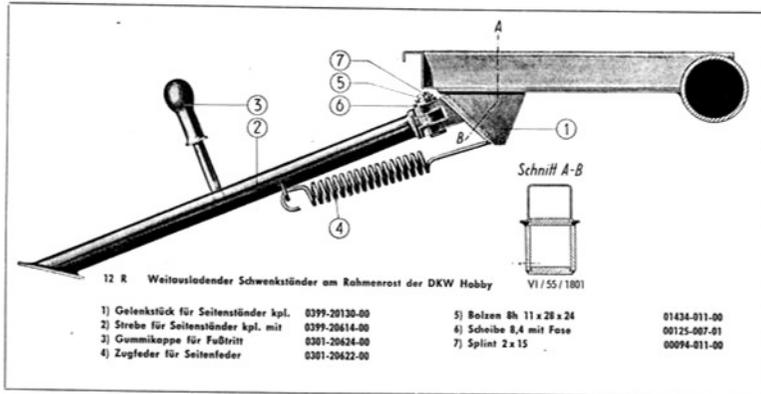
1. Beide Kreuzschlitzlinsenschrauben (AM 6 x 20 DIN 7988) auf Schwenkständerseite herausdrehen, Senkunterlegscheiben, Federring und Sechskantmutter abnehmen. Unter dem Schwenkständer ist eine Anschweißmutter vorhanden, daher ohne Federring und Mutter. Gummistreifen zwischen Rahmen und Schutzschildbodenblech herausnehmen.

2. Blech zwischen Rahmen und Bodenblech einschieben.

3. Zur Vermeidung von Verbrennungsstackschäden Bodenblech mit nassem Lappen von Oberseite kühlen. Wie schon eingangs erwähnt, wurde die alte

Rahmen / 5

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



Schwenkstütze bereits ausgebaut und die beiden Stege vom Gelenkstück am Rahmen abgesägt.

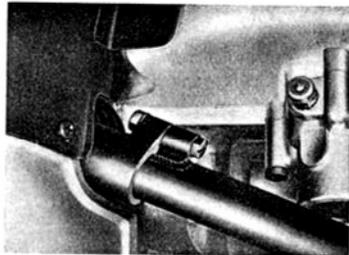
- Neues Gelenkstück möglichst elektrisch am u-förmigen Querträger anschweißen.
- Beim Anbau der neuen Schwenkstütze können alle Befestigungsteile bis auf das Gelenkstück und die Strebe wieder verwendet werden.

R 51

Auspuffanlage vom Motor trennen bzw. aus- und einbauen

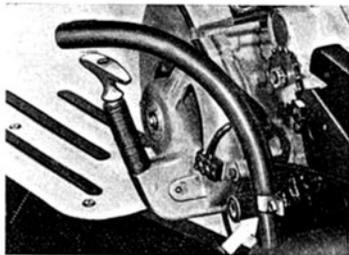
Ausbau:

- Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
- Schraubenverbindung, bestehend aus Sechskantschraube (M 6 x 35 Sz DIN 931 m), Federring (B 6,4 DIN 127) und Sechskantmutter (M 6 DIN 934 m) mit Schlüssel (SW 10) zwischen Zylinder-Auspuffstutzen und Auspuffkrümmer trennen.
- Klemmschelle auf Eingangsstutzen des Auspufftopfes durch Lockern der Sechskantschraube (M 6 x 15 DIN 931 m) entspannen.
- Sechskantschraube (M 6 x 15 DIN 931 m) mit Federring (B 6,4 DIN 127) an Mittellasche des Auspufftopfes am Rahmenrohr mit Ringschlüssel (SW 10) lockern, bei Ausbau der Auspuffanlage heraus-schrauben.
- Sechskantschraube (M 8 x 15 DIN 933 m) mit Federring (B 8 DIN 127) aus rechter Auspufftopflasche am Lagerrohr mit Schlüssel (SW 14) heraus-schrauben.



13 R Schraubenverbindung zwischen Zylinder und Auspuffkrümmer trennen VI / 55 / 845

- Auspuffrohr durch Abwärtsschwenken des Auspufftopfes um Mittellasche aus Zylinderstutzen heraus-ziehen, Auspuffrohr nach außen abdrehen.



14 R Schelle entspannt, Auspuffrohr gedreht VI / 55 / 1196

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

- Wenn die Auspuffanlage ausgebaut werden soll, so lößt sie sich nach Entfernen der Mittellaschenbefestigung nach unten zwischen Hinterrad und Rahmenrohr herausnehmen.

Einbau:

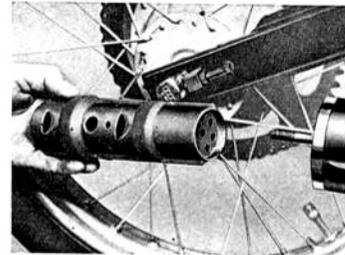
Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

R 52

Auspuffanlage zerlegen, reinigen und zusammenbauen

Ausbau:

- Auspuffanlage aus- und einbauen (R 51).
- Sechskantmutter (M 6 DIN 934 m) mit Federring (B 6 DIN 127) und Scheibe (6,4 DIN 125) vom Auspufftopfentstück entfernen, Endstück vom Auspufftopf abziehen.
- Distanzrohr und Einsatz aus Auspufftopf heraus-ziehen.



15 R Auspufftopf mit Schalldämpfereinsatz VI / 55 / 846

- Anhaftende Ölkohle aus Auspuffrohr, Auspufftopf und Einsatz entfernen, evtl. mit Lötlampe oder Schweißbrenner abbrennen.

Einbau:

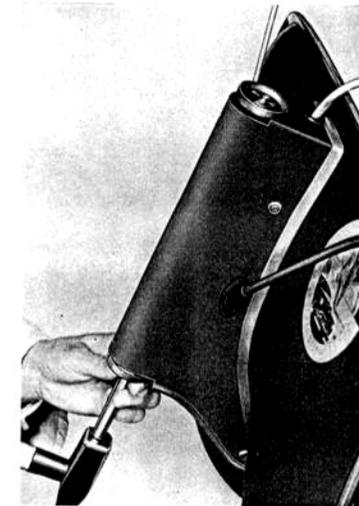
Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei der Schalldämpfereinsatz so einzubauen ist, daß das Ende mit dem ringförmig gelochten Teller nach innen zu liegen kommt.

R 61

Lenklagerschalen ersetzen

Ausbau:

- Teleskopgabel kpl. mit Anbauteilen und Vorderrad aus- und einbauen (V 69).
- Obere kurze und untere lange Lagerschale mit Treib-Spreizdorn (4505-71101-00.2) aus Lenkkopfrohr heraus-schlagen.



16 R Lenklagerschalen mit Treib-Spreizdorn heraus-schlagen VI / 57 / 536

Einbau:

- Neue Lenklagerschalen – unten die längere, oben die kürzere – unter Beilage eines Hartholzklötzchens gleichmäßig in das Lenkkopfrohr bis zum Lauringansatz einschlagen.
- Beide Lagerschalen mit Wälz- oder Mehrzweckfett ausstreichen und je 21 Kugeln (5 mm III DIN 5401) in Fett eindrücken.
- Der weitere Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

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



GRUPPE V - VORDERRAD

WERKSTATT-HANDBUCH **DKW** HOBBY

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

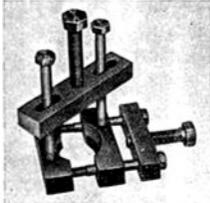
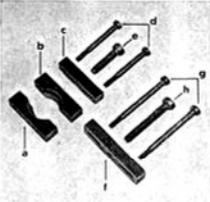
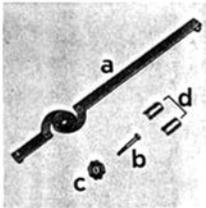


GRUPPE V - VORDERRAD

Arbeitsnummer	Arbeitsbezeichnung	Seite
	Spezial-Werkzeuge für die Gruppe VORDERRAD	2
V 55	Teleskopgabel aus- und einbauen	3
V 57	Gummimanschetten aus- und einbauen oder ersetzen, einschl. Öl auffüllen	3-4
V 58	Belüftung der Halmrohre bzw. Teleskopgabelmanschetten	4
V 60	Gleitrohre aus- und einbauen	4-5
V 61	Teleskopgabel vollständig überholen	5
V 62	Lenkrohr aus- und einbauen, wenn erforderlich, ersetzen	5-6
V 63	Ausrück- oder Bremshebel ab- und anbauen	6
V 64	Festgriff oder Drehgriffüberzug ersetzen	7
V 65	Vergaserdrehgriffhülse ab- und anbauen	7
V 67	Vergaserdrehgriff mit Bremshebel kompl. ab- und anbauen	7
V 68	Oberes Lenkjoch mit Lenker aus- und einbauen	8
V 69	Teleskopgabel kompl. mit Anbauteilen und Vorderrad aus- und einbauen	8
V 71	Seilzug für Ausrückvorrichtung kpl. aus- und einbauen oder ersetzen	8-9
V 72	Gleitrohre zerlegen, Teile reinigen und prüfen, erforderliche Teile ersetzen, Gleitrohre zusammenbauen	10
V 75	Vorderrad aus- und einbauen	10
V 76	Vorderradnabe oder Felge ersetzen	10-11
V 77	Einbauteile der Vorderradnabe aus- und einbauen	11
V 78	Bremsbacken belegen, einschl. Vorderrad aus- und einbauen	11-12
V 79	Handbremse einstellen, wenn erforderlich, Bremshebel umsetzen	12-13
V 80	Bremsseilzug aus- und einbauen oder ersetzen, einschl. Bremse einstellen	13
V 81	Tachometerantrieb aus- und einbauen	13

Erforderliche Spezial-Werkzeuge für die Gruppe V sind auf der nächsten Seite abgebildet!

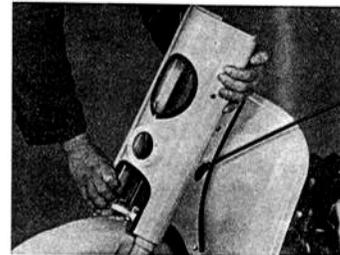
Spezialwerkzeuge für die Gruppe **V - Vorderrad**

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang	Abbildung
<p>Abb. 1 V</p> <p>Vorrichtung zum Abdrücken der Gabelaufringe und zum Abziehen der Rillenlager und des Zylinderlager-Innenringes der Kurbelwellen (Kurbelwellen ausgebaut) Typ: DKW Hummel, DKW Hobby, RT 125, 175, 200, 250, 350</p> <p>bestehend aus:</p> <p>a) Backe, 3 Gewinde M 10 4995-71702-00.2</p> <p>b) Backe, 1 Gewinde M 10, 2 Bohrungen 10,5 Ø 4995-71703-00.2</p> <p>c) Brücke 20 × 20 × 98 4995-71704-00.2</p> <p>d) Sechskantsatzschraube, M 10, 100 lang, SW 17 erforderlich: 2 Stück 4995-71705-00.2</p> <p>e) Druckschraube, M 14 × 1,5, 60 lang, SW 22 4995-71706-00.2</p> <p>f) Brücke, 20 × 30 × 130 4995-71707-00.2</p> <p>g) Sechskantschraube, M 10, 130 lang, SW 17 erforderlich: 2 Stück 4995-71708-00.2</p> <p>h) Druckschraube, M 14 × 1,5, 95 lang, SW 22 4995-71709-00.2</p> <p>Zum Ausdrücken der Gabelaufringe sämtlicher DKW-Zweiradfahrzeuge werden nur die Teile a, b, c, d, e benötigt, die auch unter der Sammel-Teile-Nummer 4995-71700-00.2 zum Verkauf gelangen.</p> <p>Verwendung: Zum Abziehen der Gabelaufringe und Rillenlager auf Kurbelwellen, sowie des Zylinderlagerringes auf der Kurbelwelle der RT 350.</p>	<p>4995-71700-10.2</p> <p>V 55</p>	<p>VI / 57 / 938</p>  <p>VI / 57 / 939</p> 	
<p>Abb. 2 V</p> <p>Vorrichtung zum Einbau des Gabel-Gleitrohres</p> <p>a) Aufnahme mit Spannverschluß 0301-72202-00.2</p> <p>b) Aufnahmebolzen 0301-72203-00.2</p> <p>c) Kreuzgriffmutter 0301-72204-00.2</p> <p>d) Druckschale 0301-72205-00.2</p>	<p>0301-72200-00.2</p> <p>V 60 / V 61</p>	<p>VI / 57 / 561</p> 	

V 55 Teleskopgabel aus- und einbauen

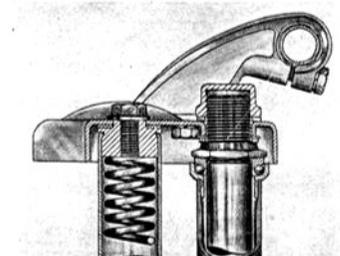
Ausbau:

1. Oberes Lenkjoch mit Lenker aus- und einbauen (V 68).
2. Vorderrad aus- und einbauen (V 75).
3. Gabelverkleidung aus- und einbauen oder ersetzen (A 104).
4. Gummianschetten aus- und einbauen oder ersetzen, einschl. Öl auffüllen (V 57).
5. Vorderradkotflügel aus- und einbauen (A 106).
6. Nach Abnahme der Ausgleichsscheiben und des Absträndinges Kontermutter (SW 36) vom Lenkkopfröhre abschrauben.



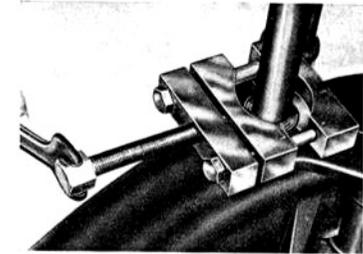
3 V Gabelverkleidung von Teleskopgabelholmen abziehen VI / 55 / 844

7. Teleskopgabel nach unten aus Lenkkopfröhre herausziehen. 21 Kugeln (5 mm III DIN 5401) aus unterer Lagerung auffangen.
8. Lenkkonus und 21 Kugeln (5 mm III DIN 5401) aus oberer Lagerschale im Lenkkopfröhre ausbauen. Unteres offenes Ende vom Lenkkopfröhre abdecken und evtl. durchfallende Kugeln auffangen.



4 V Schnittbild vom Lenkkopf VI / 55 / 813

Lenkungslagerteile mit Druckstellen oder Rissen an der Kugellaufbahn durch Neuteile ersetzen. Zum Abdrücken des Konusses vom Gabelrohr Abdrücker für Gabelaufringe (4995-71700-10.2) verwenden.



5 V Lenkungs-Lagerkonus mit Abdrücker für Gabelaufringe vom Gabelrohr abdrücken VI / 57 / 558

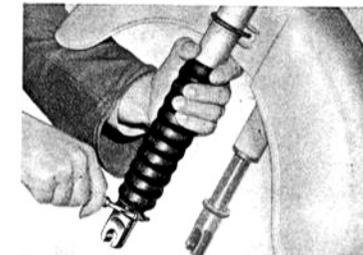
Einbau:

Vor dem Einbau Kugeln in Lenkkopflager mit Wälz- oder Mehrzweckfett einbauen. Nach dem Zusammenbau darf kein Höhenspiel in der Lenkung vorhanden sein. Gabel muß sich leicht drehen lassen.

V 57 Gummianschetten aus- und einbauen oder ersetzen, einschließlich Öl auffüllen

Ausbau:

1. Vorderrad aus- und einbauen (V 75).
2. Spannschellen der Gummianschetten nach Lösen der 4 Zylinderschrauben abnehmen.



6 V Spannschellen der Gummianschette lösen VI / 55 / 130

3. Gummianschetten anlüften und Öl in untergestelltes Gefäß ablaufen lassen.

4. Gummimanschetten nach unten von Gleitrohren abstreifen. Wurden an den Gummimanschetten Risse festgestellt, so ist vor dem Aufschieben neuer Gummimanschetten zu prüfen, ob die Ringmutter an der unteren Kante bereits abgefast sind, andernfalls ist die untere Kante abzufasen bzw. abzurunden.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei zu beachten ist, daß die Gleitrohre und Holme an den Befestigungsstellen der Gummimuffen erst ölfrei zu trocknen sind, bevor die Spannbänder festgezogen werden. Je Gabelbein werden 50 ccm Markenmotorenöl SAE 20 durch die oben angeleiteten Gummimanschetten in die Gabelbeine eingefüllt.

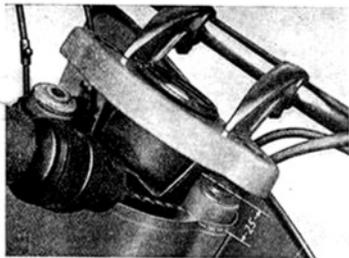
V 58

Belüftung der Holmrohre bzw. Teleskopgabelmanschetten

Ab Fg.-Nr. 03 524 701 haben die Teleskopgabelholme der DKW Hobby Belüftungsbohrungen erhalten, um das Zusammenziehen der Gummibälge an den Gabelholmen zu vermeiden.

Diese Änderung kann auch an bereits laufenden Maschinen ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden, wenn über Zusammenziehen der Gummibälge an den Holmrohren geklagt wird.

1. Oberes Lenkjoch mit Lenker erforderlichenfalls nach Entfernen der Lenkjochbefestigungsschrauben und der Lenkkopfröhre etwas anheben, bis am Ende der Zierleiste die Trennfuge zwischen den beiden Gabelverkleidungshälften sichtbar wird.



7 V Bohren der Belüftungslöcher in die Holmrohre VI/55/1890

2. Mit 1,5-mm-Bohrer Belüftungslöcher an linkem und rechtem Holmrohr bohren oder, falls der Abstand von 25 mm von Oberkante der Befestigungsbüchse nicht gewahrt ist, Belüftungslöcher von vorn bohren.

4/Vorderrad

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

V 60

Gleitrohre aus- und einbauen

Ausbau:

1. Vorderrad aus- und einbauen (V 75).
2. Gummimanschetten aus- und einbauen oder ersetzen, einschließlich Öl auffüllen (V 57).
3. Ringmutter von unteren Holmenden mit Hakenschlüssel (SW 40/42) abschrauben.
4. Gleitrohre und progressiv wirkende Hauptfedern aus Holmrohren ausbauen.



8 V Ringmutter von Teleskopgabelholm abschrauben VI/55/129

Achtung! Zur Verstärkung der progressiven Federwirkung der Hauptfedern in den Teleskopgabelholmen stehen für Sonderfälle Dämpfungsgummi zur Verfügung.



9 V Gleitrohr mit Hauptfeder aus Teleskopgabelholm ausbauen VI/55/577

Die ölfesten Gummistäbe werden in die vorhandenen Hauptfedern von oben (Federende mit hohen Windungsgängen) soweit eingeschoben, daß sie bündig mit dem Rand der Feder abschließen. (Siehe Abb. 10 V)

Durch den Einbau der Dämpfungsgummi (0301-20254-00, früher FE 0301-003-00) erübrigt sich ein Austausch der Hauptfedern gegen härtere mit gelber Farbmarkierung.

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

nung, wie es bisher gehandhabt wurde, wenn das Fahrzeug auf überwiegend schlechten Wegstrecken bei voller Auslastung gefahren wurde.

Einbau:

Beim Einbau, der sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues erfolgt, ist zu beachten, daß die große Ganghöhe der Hauptfeder oben im Holmrohr liegen muß. Hauptfeder und Gleitrohr beim Einbau in das Holmrohr mit Mehrzweckfett bestreichen.

Vorrichtung (0301-72200-00.2) an Lenkjochbefestigungsschraube und Achsaufnahme am Gleitrohr einhängen. Druckschalen zwischen Stützhülse und Ringmutter einsetzen.

Gleitrohre soweit eindrücken, bis nach Entnahme der Druckschalen Ringmutter sich einschrauben läßt.

V 61

Teleskopgabel vollständig überholen

1. Gleitrohre aus- und einbauen (V 60).
2. Gleitrohre zerlegen, Teile reinigen und prüfen, erforderlichenfalls Teile ersetzen, Gleitrohre zusammenbauen (V 72).

Für Reparaturzwecke bei Verschleißerscheinungen der Büchsen in der Teleskopgabel führen wir komplette Ringmutter (0301-20272-02) sowie Gleitbüchsen allein (0301-20245-01) aus Ferro Compo. Außerdem wird noch die Lagerbüchse (0301-20266-00) aus Polyamid geführt.

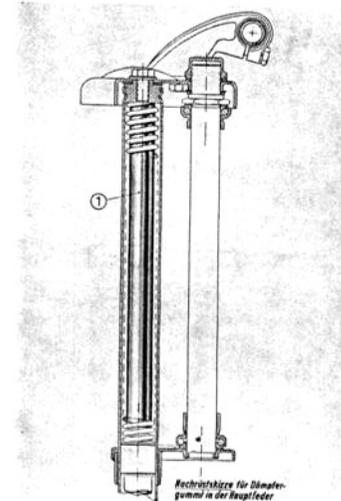
Das serienmäßige Spiel zwischen Gleitrohr und Büchse der Ringmutter beträgt 0,04 bis 0,08 mm.

V 62

Lenkerrohr aus- und einbauen, wenn erforderlich, ersetzen

Ausbau:

1. Vergaserseilzug nach Öffnen der Gitterklappe aus Hebel am Vergaser aushängen, Klappe schließen.
2. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
3. Ausrückseilzug aus Ausrückhebel am Motor aushängen.
4. Hinterradverkleidung zurückschwenken.
5. Ausrück- und Brems-Seilzüge aus Lenkerhebeln ausbauen.
6. Vergaserseilzug aus geschlossenem Drehgriff ausbauen, Drehgriffschieber mit Daumen zurückdrücken, Seilzug aus geschlitzter Aufnahme herausnehmen.
7. Abblend-Schalter vom Lenkerrohr abschrauben.
8. Zwei geschlitzte Stiftschrauben von der Führungshülse des Vergaserdrehgriffes lösen, Drehgriff vom Lenkerrohr abziehen.



10 V Einbau der Dämpfungsgummi (1) in der Hauptfeder (0301-20251-01/02) VI/56/2123

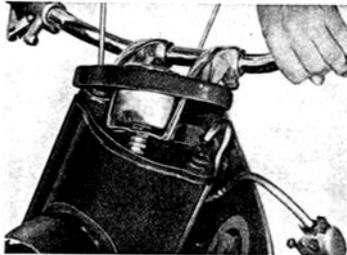


11 V Einbau des Gleitrohres mit Vorrichtung (0301-72200-00.2) VI/57/563

Verkstätt-Handbuch DKW Hobby – 1. Nachtrag / Juli 1957

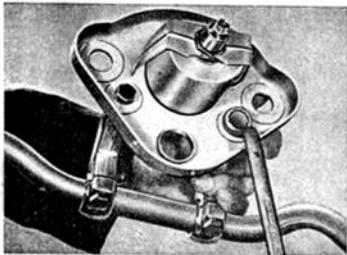
Vorderrad / 5

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



12 V Oberes Lenkjoch mit Lenker abbauen VI/57/553

9. Schafmutter und Scheibe mit Sechskantschlüssel (SW 32) vom Lenkkopfrohr abschrauben.
10. 2 Lenkjochbefestigungs-Schrauben (M 10×20 DIN 933 m) und Scheiben mit Sechskantschlüssel (SW 17) aus Gabelrohren herauserschrauben.
11. Lenker mit oberem Lenkjoch abheben. Bei eingebautem Tachometer Überwurfmutter von Tachometer-Anschluß abklemmen und gegen Herabfallen sichern.
12. Zwei Sechskantschrauben (M 8×20 DIN 933 m) mit Federringen (B 8 DIN 127) aus Lenkerhaltern am Lenkjoch herauserschrauben.
13. Lenker mit Lenkerhaltern vom oberen Lenkjoch abnehmen.



13 V Lenkerhalter abnehmen VI/55/847

14. Zwei Sechskantschrauben (M 8×30 DIN 931 m) mit Federringen (B 8 DIN 127) aus Lenkerhaltern herausdrehen. Lenkerhalter von Klemmhülsen und Lenkerrohr abstreifen.
15. Wenn das Lenkerrohr ausgetauscht werden muß, Festgriff abziehen (V 64).
16. Spannschraube vom Führungskörper des Ausrückhebels lösen und Führungskörper mit Ausrückhebel vom Lenkerrohr abziehen.

6/Vorderrad

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

V 63

Ausrück- oder Bremshebel ab- und anbauen

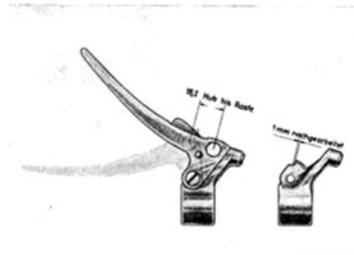
Abbau:

1. Sechskantmutter (M 5 DIN 934 m) mit Schlüssel (SW 9) von Lenkerhebelschraube abschrauben, Zahnscheibe (J 5,3 DIN 6797) abnehmen.
2. Geschlitzte Hebelschraube aus Handhebel und Führungskörper mit Schraubenzieher herausdrehen, Handhebel abnehmen.

3. Geschlitzte Nippelaufnahmen aus Lenkerhebelaufnahmen von Seilzügen abziehen.

4. Aus Ausrück-Lenkerhebel ist die Stellschraube mit Kontermutter (SW 10) auszubauen.

Ab Fig.-Nr. 03 516 951 wurde der Anschlag am Führungskörper für die Sperrklinke des Ausrückhebels um 1 mm zurückversetzt. Es wird dadurch der wirkliche Hebelweg auf etwa 18,2 mm vergrößert und eine günstige Griffposition erzielt. Bei älteren Fahrzeugen, bei denen diese Einraststellung des Hebels noch nicht berücksichtigt wurde, kann durch Abfeilen an der Rostenanschlagfläche entsprechend tieferstehender Skizze eine Angleichung an die Neuausführung der Hebel herbeigeführt werden.



14 V Ausrücklenkerhebel mit nachgearbeitetem Rostenanschlag VI/56/2311

Anbau:

1. Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues, wobei die Hebelschrauben so weit in die Führungskörper einzudrehen sind, daß die Hebel während der Fahrt nicht vibrieren können und andererseits die Klemmung den Seilzug noch frei beweglich läßt.
2. Hebelschrauben in dieser Stellung mit Schraubenzieher gegenhalten und Kontermuttern mit unterlegten Zahnscheiben festziehen.

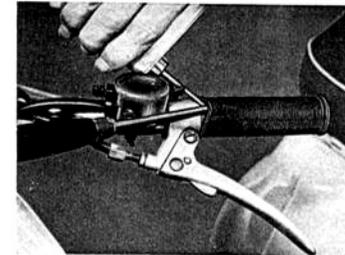
Information und Bestellung auch unter
www.greiner-oldtimerteile.de

V 64

Festgriff oder Drehgriffüberzug ersetzen

Abbau:

1. Griffüberzug mit dünnem Schraubenzieher am Lenkerrohr anlüften und Benzin einspritzen.
2. Griffüberzug drehend vom Lenkerrohr abziehen.



15 V Griffüberzug vom Lenker abziehen VI/55/850

Anbau:

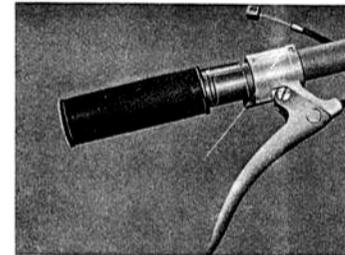
Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues, wobei zum leichteren Aufschieben der Griffüberzug im Inneren mit Benzin anzufeuchten ist.

V 65

Vergaser-Drehgriffhülse ab- und anbauen

Abbau:

1. Vergaserseilzug nach Öffnen der Gitterklappe am Vergaserhebel aushängen. Gitterklappe schließen.
2. Vergaserseilzug aus geschlossenem Drehgriff ausbauen. Drehgriffschieber mit Daumen zurückdrücken. Seilzug aus geschlitzter Aufnahme herausnehmen. Drehgriffschieber zurückschieben.
3. Vergaserdrehgriffhülse bis zum Anschlag nach vorn drehen und Hülse vom Lenkerrohr abziehen.



16 V Drehgriffhülse ausbauen VI/55/849

Anbau:

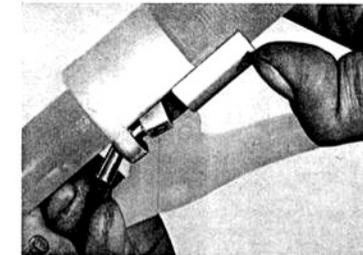
Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues.

V 67

Vergaserdrehgriff mit Bremshebel kpl. ab- und anbauen

Abbau:

1. Vergaserseilzug nach Öffnen der Gitterklappe am Vergaser aushängen, Klappe schließen.
2. Vergaserseilzug aus geschlossenem Drehgriff ausbauen, Drehgriffschieber mit Daumen zurückdrücken, Seilzug aus geschlitzter Aufnahme herausnehmen. Drehgriffschieber zurückdrücken.

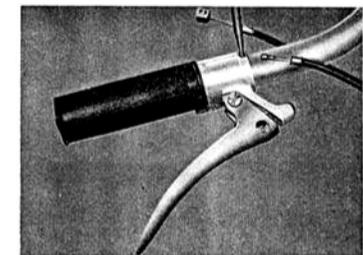


17 V Vergaserseilzug aus Drehgriff ausbauen VI/55/493

3. Bremsseilzug aus Lenkerhebel aushängen, geschlitzte Nippelaufnahme über Seil hochdrücken und aus Handhebelaufnahmebohrung herausziehen. Seilzug ausbauen.
4. Zwei geschlitzte Gewindestifte (M 5×5 DIN 55) im Führungskörper lösen. Führungskörper mit Drehgriff vom Lenkerrohr abziehen.

Anbau:

Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues.



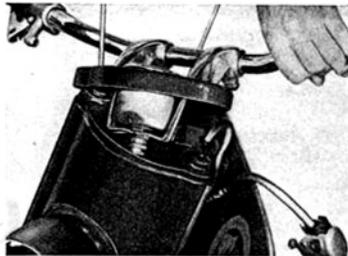
18 V Drehgriff vom Lenkerrohr abbauen VI/55/848

V 68

Oberes Lenkjoch mit Lenker aus- und einbauen

Ausbau:

1. Vergaserseilzug nach Öffnen der Gitterklappe aus Hebel am Vergaser aushängen, Klappe schließen.
2. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
3. Ausrückseilzug aus Ausrückgabel am Motor aushängen.
4. Hinterradverkleidung zurückschwenken.
5. Ausrück- und Brems-Seilzüge aus den Lenkerhebeln ausbauen.
6. Vergaserseilzug aus geschlossenem Drehgriff ausbauen, Drehgriffschieber mit Daumen zurückdrücken, Seilzug aus geschlitzter Aufnahme herausnehmen.
7. Kombinierten Lichtschalter vom Lenkerrohr abschrauben.
8. Schafmutter und Scheibe mit Sechskantschlüssel (SW 32) abschrauben.
9. 2 Lenkjobefestigungsschrauben (M 10 x 20 DIN 933) und Scheiben mit Sechskantschlüssel (SW 17) herausdrehen.
10. Lenker mit oberem Lenkjoch abheben.
11. Bei vorhandenem Tachometer, Überwurfmutter der Tachometerwelle abschrauben und gegen Herabfallen sichern.



19 V Oberes Lenkjoch mit Lenker ausbauen

VI / 57 / 553

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

V 69

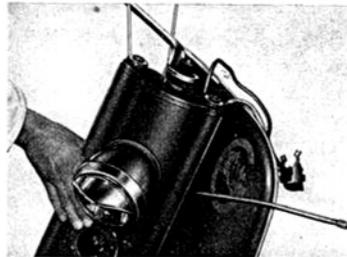
Teleskopgabel kompl. mit Anbauteilen und Vorderrad aus- und einbauen

Ausbau:

1. Oberes Lenkjoch mit Lenker aus- und einbauen oder ersetzen (V 68).

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

2. Bei der Hobby Luxus Zierkappe vom Signal unter Anlage eines Preßspanstreifens mittels breitem Schraubenzieher abdrücken. (Siehe E 80.) 4 Linsenschrauben (AM 3 x 10 DIN 91) der Signalbefestigung mit Schraubenzieher aus Gabelverkleidung herauserschrauben. Signal mit Gummiring-Zwischenlage aus Gabelverkleidung herausnehmen.
3. Maschinenkabel (grau und grün) von Lüsterklemme und (rot) von Signal abklemmen.
4. Maschinenkabel aus seitlicher Gummitülle an Gabelverkleidung herausziehen.



20 V Teleskopgabel ausbauen

VI / 57 / 554

5. Ausgleichscheiben und Abstandsring vom Lenkkopfrohr abnehmen, Kontermutter (SW 36) abschrauben.
6. Teleskopgabel mit Anbauteilen ausbauen, je 21 Kugeln (5 mm III DIN 5401) aus unterer und nach Entfernen des Lagerkonus aus oberer Lagerschale im Lenkkopfrohr ausbauen. Unteres offenes Ende vom Lenkkopfrohr abdecken und evtl. durchfallende Kugeln auffangen.

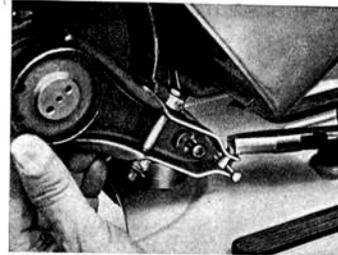
Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei die Kugeln zur Montageerleichterung in das Felt der Lenklagerschalen einzudrücken sind. Lenkkopfmutter gefühlvoll festziehen, damit Lager nicht verklemt werden.

V 71

Seilzug für Ausrückvorrichtung kompl. aus- und einbauen oder ersetzen

1. Hinterradverkleidung hochkippen (A 102).
2. Ausrückhebel am Lenker ausrasten.
3. Äußere Antriebsscheibe nach außen ziehen, Ausrückgabel so weit gegen Rückstellfeder drücken, bis unteres Seilzugende mit geschlitzter Nippelaufnahme aus Ausrückgabel ausgehängt werden kann.



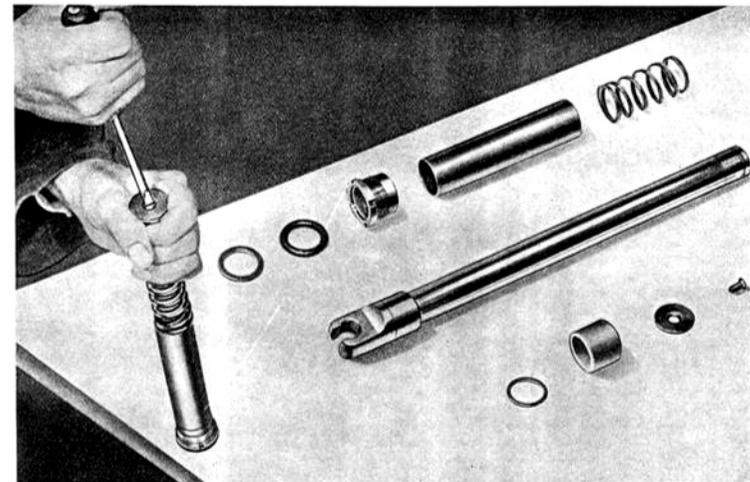
21 V Ausrückseilzug ausbauen

VI / 55 / 1355

4. Oberes Seilzugende mit geschlitzter Nippelaufnahme aus Lenkerhebel ausbauen.
5. Aufgeschobene Gummitülle aus Gabelverkleidung herausdrücken, Aufnahmenippel aus dem Führungsrohr herausnehmen. Linke Kreuzschlitzschraube (AM 8 x 25 DIN 7988) neben Bodenscharnier lösen, die eine an das Führungsrohr angeschweißte Lasche festhält. Führungsrohr aus Aussparung am Motorgehäuse herausziehen. Ausrückseilzug aus oberem Ende des Führungsrohres herausziehen.

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

6. Führungsrohr mit Preßluft durchblasen, alle ausgebauten Teile gründlich reinigen. DKW Hobbys, die auch den Winter über im Betrieb gehalten werden, erfordern vorbeugende Maßnahmen gegen das Einfrieren der Seilzüge.
7. Führungsrohr mit ca. 20 ccm Lubarit oder einem Gemisch, das je zur Hälfte aus Motorenöl SAE 50 oder 40 mit einem graphitierten Rostlösmittel besteht, auffüllen.
8. Falls die ab Fig.-Nr. 03 523 811 am motorseitigen Ausrückseilzugende eingebaute Gummitülle (4595-25424-00 Bremsabdeckung hinten) noch nicht vorhanden ist, empfiehlt sich der Einbau derselben, um das Eindringen von Wasser und Schmutz in das Führungsrohr des Ausrückseilzuges zu verhindern.
9. Am dem oberen Seilzugende werden ab Fig.-Nr. 03 535 569 die bisher verwendeten Gummitüllen (0301-21054-00 schwarz) bei roten und grünen Rollern und (0399-21054-00 beige) bei blauen und beige Rollern durch formmäßig geänderte Gummitüllen gleicher Teilenummern, jedoch nach Index -01, ersetzt. Diese geänderte Gummitülle übermufft das Führungsrohr vom Ausrückseilzug und verhindert auch von dieser Seite das Eindringen von Wasser.
10. Der weitere Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.



22 V Gleitrohr zerlegen sowie Einzelteile des Gleitrohres

VI / 55 / 1255

V 72**Gleitrohre zerlegen, Teile reinigen und prüfen, erforderliche Teile ersetzen, Gleitrohre zusammenbauen****Zerlegung:**

1. Gleitrohre aus- und einbauen (V 60).
2. Senkschrauben mit Schraubenzieher aus Abdeckscheiben der Gleitrohre herausdrehen, Abdeckscheiben abnehmen, Polyamid-Gleitbüchsen abziehen. Unterlegscheiben, Rückstoßfedern, Stützhülsen, Ringmuttern, Gummiringe und Scheiben von Gleitrohren abstreifen.

Ab **Fg.-Nr. 03 520 190** werden die aus Rohr gefertigten Stützhülsen in der Teleskopgabel durch gerollte Stützhülsen aus Blech (0301-20235-01) ersetzt. Diese neuen Stützhülsen, die längs geschlitzt sind, liegen federnd am Umfang des Holmrohres an.

Fahrzeuge unter obiger Fg.-Nr. können im Bedarfsfall bei Auftreten von Teleskopgabel-Geräuschen mit den geschlitzten Stützhülsen ausgestattet werden.

Beim Einbau ist die Schlitzbreite der Hülse mit einer geeigneten Rohrzanze soweit zu verengen, daß beim Einführen das Innengewinde im Holmrohr nicht beschädigt wird.

Zusammenbau:

Der Zusammenbau der Gleitrohre erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge der Zerlegung, wobei zu beachten ist, daß das mit rotem Farbpunkt gekennzeichnete Ende der Rückstoßfeder (Kennzeichnung für stärkeres Federende) beim Zusammenbau unten liegen muß.

V 75**Vorderrad aus- und einbauen****Ausbau:**

1. Stellschraube (SW 9) mit Kontermutter (SW 10), wenn erforderlich, ganz in Aufnahmewinkel an Bremsankerplatte eindrehen.
2. Seilzug aus Bremshebel am Vorderrad aushängen.
3. Stellschraube mit Kontermutter aus Aufnahmewinkel an Bremsankerplatte mit Schlüssel (SW 10) herausdrehen und mit Seilzug abnehmen.
4. Bei eingebautem Tachometer geschlitzte Halteschraube der Tachometerantriebswelle aus Tachometerantrieb an der Vorderradnabe mit Schraubenzieher herausschrauben und biegsame Tachometerwelle aus Antrieb herausziehen.
5. Beide Achsmuttern mit Sechskantschlüssel (SW 19) lösen, bis Vorderrad sich aus Radaufnahme nach unten herausnehmen läßt.

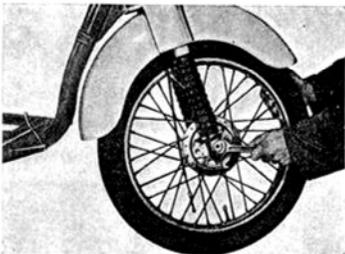
10/Vorderrad

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

23 V Tachometerwelle ausbauen VI/55/578

Einbau:

1. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei zu beachten ist, daß die Mitnehmerzunge der Tachometerwelle richtig in dem Tachometerantriebsspalt sitzt. Erst dann läßt sich die Halteschraube wieder einführen und festziehen.
2. Nach erfolgtem Zusammenbau Funktion des Tachometers durch Drehen des Vorderrades prüfen.



24 V Vorderrad ausbauen VI/55/578

V 76**Vorderradnabe oder Felge ersetzen****Ausbau:**

1. Vorderrad ausgebaut (V 75).
2. Ventileinsatz vom Schlauchventil abschrauben.
3. Ventilmutter entfernen.
4. Vorderrad flach auflegen und an der, dem Ventil gegenüberliegenden Seite, Decke mit beiden Füßen in das Tiefbett der Felge drücken.
5. Mit 2 Montierereisen Decke über den Felgenrand heben und nach beiden Seiten weitergreifen, bis sich der ganze Deckenrand außerhalb der Felge befindet.

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

6. Schlauchventil aus Felgenloch herausdrücken und Schlauch von Felge abnehmen.
7. Decke nunmehr ganz von der Felge abnehmen.
8. Felgenband von Felge entfernen.
9. Nippel mit Nippelspanner lockern und mit Schraubenzieher von Speichen abschrauben. Beim Zusammenbau schadhafte Teile durch Neuteile ersetzen. Speichennippel (M 3 DIN 74371)

Speiche auf Bremstrommelseite hinten (A 151 DIN 74371),

Speiche auf Bremstrommelseite vorne (A 154 DIN 74371),

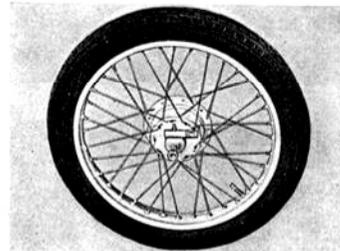
Speiche auf Nabenseiten vorn und hinten (D 164 DIN 74371), beide für Hobby-Standard.

Speiche auf Bremstrommel- und Nabenseiten vorn (A 145 DIN 74371) für Hobby-Luxus.

Speiche auf Bremstrommel- und Nabenseiten hinten für die Hobby-Luxus wie bei der Standard.

Einbau:

1. Beim Einspeichen erst sämtliche Speichen in Bremstrommelflansch von außen nach innen und dann von innen nach außen einziehen, dann in kleinen Nabenseitenflansch einhängen bzw. einziehen und mit



25 V Speichenlage im Vorderrad VI/55/808

Nippel in Felgenlöchern lose befestigen. Speichen zweifach gekreuzt, wobei die außen überkreuzenden Speichen Schräglage nach links und die innen überkreuzenden Speichen Schräglage nach rechts aufweisen. Die Nabenseite ist durch eine Einstichnut bzw. die mittlere Kühlrippe (Vorderrad Hobby Luxus) markiert und muß mit der Felgenmitte übereinstimmen.

2. Rad in Spannbock aufnehmen und mit Schraubenzieher oder Nippelspanner alle Speichennippel gleichmäßig weit auf Speichen aufschrauben.

Vorerst Höhenschlag beseitigen durch Nachlassen der Speichen beider Nabenseiten auf etwa 1/4 des Felgenumfanges auf der gegenüberliegenden Felgenseite und entsprechendes Anziehen der Speichen beider Nabenseiten am Umfangviertel an der Schlagseite (max. 1,5 mm zulässig).

Werkstatt-Handbuch DKW Hobby – 1. Nachtrag / Juli 1957

V 77**Einbauteile der Vorderradnabe aus- und einbauen****Ausbau:**

1. Vorderrad ausgebaut (V 75).
2. Achsmutter und Sechskantmutter auf Bremsankerplattenseite mit Sechskantschlüssel (SW 19) abschrauben.
3. Abstandsbüchse (nur bei der Hobby-Standard) und Gegenhalter von Vorderachse abziehen.
4. Abstandsring und Nilosring von der Achse abziehen.
5. Vorderachse mit Gummihammer aus Nabenkörper heraus schlagen.
6. Achsmutter, Sechskantmutter, Scheibe, Abstandsbüchse (gegebenenfalls Tachometerantrieb) und Nilosring von Vorderachse abnehmen und zusammen mit Ringrillenträger (6201 DIN 625) reinigen.
7. Ringrillenträger (6201 DIN 625) auf Bremstrommelseite reinigen und prüfen, wenn erforderlich, von Nabenseitenflansch herausdrücken.

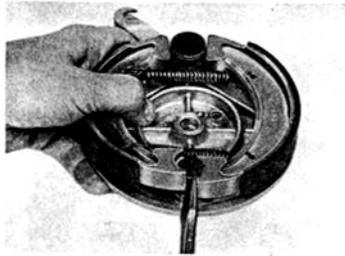
Einbau:

Ringrillenträger beim Einbau mit Mehrzweckfett einfetten. Der weitere Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

V 78**Bremsbacken belegen, einschl. Vorderrad aus- und einbauen****Ausbau:**

1. Vorderrad aus- und einbauen (V 75).
2. Achsmutter und Sechskantmutter mit Sechskantschlüssel (SW 19), auf Bremsankerplattenseite abschrauben.
3. Abstandsbüchse (nur bei der Standard Hobby) und Gegenhalter von Vorderachse abziehen.
4. Bremsbacken von Drehbolzen und Bremsknebel durch Abkippen abnehmen.

Vorderrad/11



26 V Bremsbacken ausbauen VI/57/555

5. Hohlrieten der alten Bremsbeläge vorsichtig abnieten, Bremsbacken nicht verziehen.

Für Ersatzteitzwecke führen wir Bremsbacken mit aufgeklebten Belägen

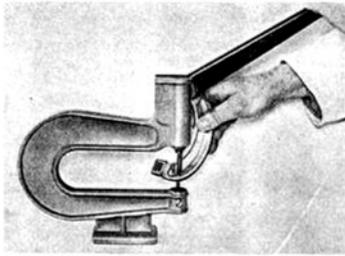
(0301-22231-01) f. Hobby-Standard vorn und hinten, (4601-22231-01) f. Hobby-Luxus vorn, (0301-22231-01) f. Hobby-Luxus hinten.

Die geklebte Bremsbackenausführung ist unter Berücksichtigung der längeren Haltbarkeit und Wegfall der sonst erforderlichen Nietarbeit preiswerter als Bremsbacken mit aufgenieteten Belägen. Für eine längere Zeitdauer werden jedoch weiterhin Bremsbeläge mit Nietlöchern geführt.

Einbau:

Für den Fall, daß der Kunde genietete Bremsbeläge verlangt, ist der Einbau wie folgt vorzunehmen:

1. Neue Bremsbeläge auf gereinigte Bremsbacken auflegen und von Mitte ausgehend nach beiden Seiten gleichmäßig fortschreitend vernieten!



27 V Aufleiten des Bremsbelages VI/56/1188

Achtung! Der Bremsbelag muß auf der ganzen Länge der Bremsbacke aufliegen. Die Nietlöcher von Bremsbacke und Bremsbelag müssen vollkommen übereinstimmen. Korrekturen dürfen nur durch Nachbohren am Bremsbelag und anschließendes Entgraten vorgenommen werden. Schadhafte Bremsbeläge dürfen nicht verwendet werden.

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

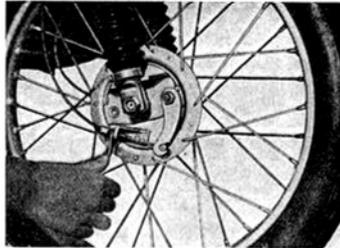
2. Die beiden schmalen Auslaufenden des Bremsbelages müssen abgeschrägt werden. Der Belag darf seitlich nicht über die Bremsbacken hinausragen.

3. Der weitere Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Der Lagerbolzen und die Anlaufflächen des Bremsknebels sind dünn mit DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 zu bestreichen.

Ab **Fg.-Nr. 03 532 770** wurde der Bremsknebel (0399-23425-00) zur Aufnahme einer größeren Fettreserve mit einer 8 mm breiten Schmiernut versehen. Es soll an dieser Stelle noch vermerkt werden, daß für die Erstschröpfung bei der Montage im Werk ein aktiv-graphitisiertes Dauerschmierfett UNIVISTON ZB 91 GG verwendet wird. Zur Nachschmierung kann selbststreichend das für die Gleit- und Lagerstellen des Keilriemengetriebes verwendete DKW-Spezialfett UNIVISTON DB 414 verwendet werden.

V 79 Handbremse einstellen, wenn erforderlich, Bremshebel umsetzen

1. Kontermutter (SW 10) der Stellschraube am Aufnahmewinkel der Bremsankerplatte lösen, Stellschraube (SW 9) herausdrehen, bis übermäßiger toter Gang am Lenkerbremshebel beseitigt ist.



28 V Vorderradbremse einstellen VI/55/865

2. Wenn bei dieser Einstellung der Bremshebel am Vorderrad zu weit vorgezogen wird und beispielsweise mit dem Bremsseilzug einen rechten Winkel bildet, bevor die Bremse betätigt wird, dann muß der Bremshebel auf dem kerbverzahnten Bremsknebel etwas umgesetzt werden.

3. Zur Durchführung von Punkt 2 ist die Stellschraube mit Kontermutter in den Aufnahmewinkel vollständig einzudrehen, Sechskantmutter (SW 14) (M 8 x 1 DIN 934 m) mit Federring (B 8 DIN 127) und Bremshebel vom Bremsknebel abnehmen und Bremshebel nach Bedarf um einige Zähne entgegengesetzt dem Bremsseilzug auf den Bremsknebel wieder aufdrücken. Dabei auf Gummi-Dichtungsscheibe achten.

Ab **Fg.-Nr. 03 509 650** wird am Bremshebel des Vorderrades die Biegungsfeder (0301-22226-00) eingebaut.

Diese Biegungsfeder soll nach der Bremsbetätigung den Bremshebel zurücknehmen und damit ein Hängenbleiben der Bremse verhindern. Der Einbau dieser Feder ist auch unter vorgenannter Fahrgestellnummer möglich.

4. Die weiteren Handgriffe erfolgen sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge.

V 80

Bremsseilzug aus- und einbauen oder ersetzen, einschl. Bremse einstellen

Ausbau:

1. Bremsseilzug aus Bremshebel am Vorderrad und Handbremshebel am Lenker aushängen.
2. Einstellschraube mit Kontermutter (SW 9/10) aus Aufnahmewinkel an Bremsankerplatte herausdrehen.
3. Vier Linsensensschrauben (AM 3 x 10 DIN 91) der Schnarrenbefestigung an Gabelverkleidung mit Schraubenzieher herausdrehen.
4. Schnarre mit Gummiringzwischenlage aus Gabelverkleidung herausnehmen. Elektrische Leitungen nicht abklemmen.
5. Obere Seilzuggummütülle mit Seifenwasser oder Bremsflüssigkeit benetzen und aus Gabelverkleidung über Schmiernippel vom Seilzug abziehen.
6. Seilzugschelle am Kotflügel etwas aufbiegen und Seilzug aus Schelle herausnehmen.
7. Bremsseilzug aus Gabelverkleidung nach unten herausziehen, dabei Gummütülle im unteren Lenkstock durch Schnarrenöffnung festhalten.

Einbau:

1. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, dabei Gummütülle im Lenkstock beim Durchziehen des Seilzuges aus Aufnahme nicht herausreißen.
2. Nach erfolgtem Einbau Bremseinstellung mit Einstellschraube vornehmen und mit Kontermutter sichern.

V 81

Tachometerantrieb aus- und einbauen

Ausbau:

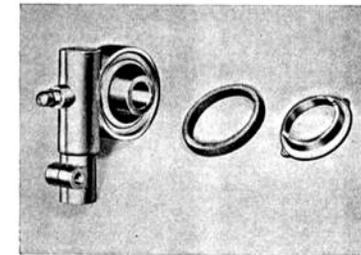
1. Vorderrad aus- und einbauen (V 75).
2. Achsmutter und Sechskantmutter (SW 19) auf Tachometerantriebsseite abschrauben, Scheibe, Tachometerantrieb, Filzring und Mitnehmer von Vorderachse abziehen. Nilosring verbleibt am Lager.

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

3. Mitnehmer, Filzring, Tachometerantrieb und Scheibe auf Vorderachse aufstecken und mit Sechskantmutter (SW 19) festschrauben.

Einbau:

Der weitere Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei anschließend der Tachometerantrieb über den Schmiernippel zu fetten ist.



29 V Einzelteile des Tachometerantriebs VI/55/852