

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

# Moped **DKW** *Hummel*



ab Fg. Nr. 01 551 101

Die nachstehenden Angaben beziehen sich nur auf die  
DKW Hummel ab Fg. Nr. 01 551 101

## Inhaltsübersicht

Bezeichnung	Seite
Baumuster des Moped DKW Hummel . . . . .	77
Typenschild, Motor- und Fahrgestell-Nummer ab Fg.-Nr. 01 551 101 . . . . .	78
Typenzeichnung DKW Hummel ab Fg.-Nr. 01 551 101 . . . . .	79
Technische Daten . . . . .	80—82
<b>Reparaturanweisungen</b>	
IV. Montagearbeiten am Fahrgestell . . . . .	83—96
V. Elektrische Anlage und Ausrüstung . . . . .	97—100
VI. Schmierplan . . . . .	101—102

Anmerkung: Außerdem sind die Angaben der 2. Spalte des Inhaltsverzeichnis  
[Seite 5] zu beachten.

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

DKW Hummel ab Fg.-Nr. 01 551 101

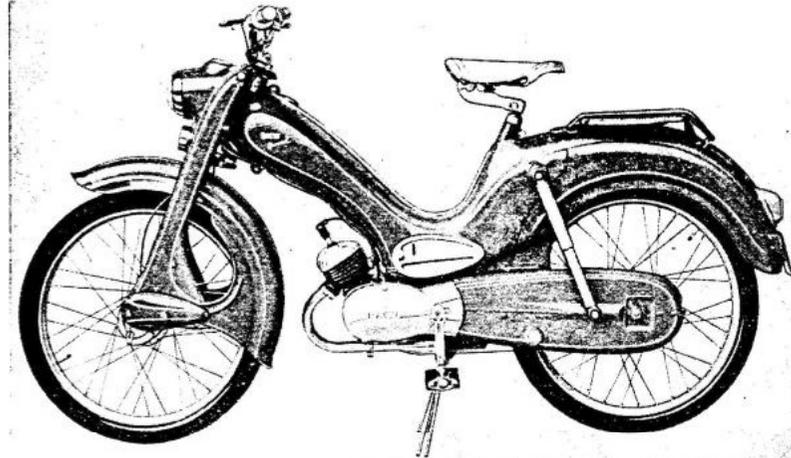


Abb. 91 DKW Hummel linke Seitenansicht

VI / 37 / 673

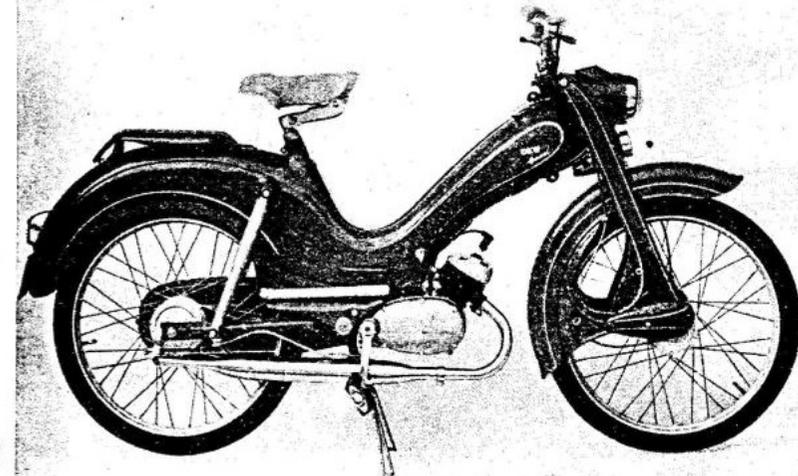


Abb. 92 DKW Hummel rechte Seitenansicht

VI / 57 / 869

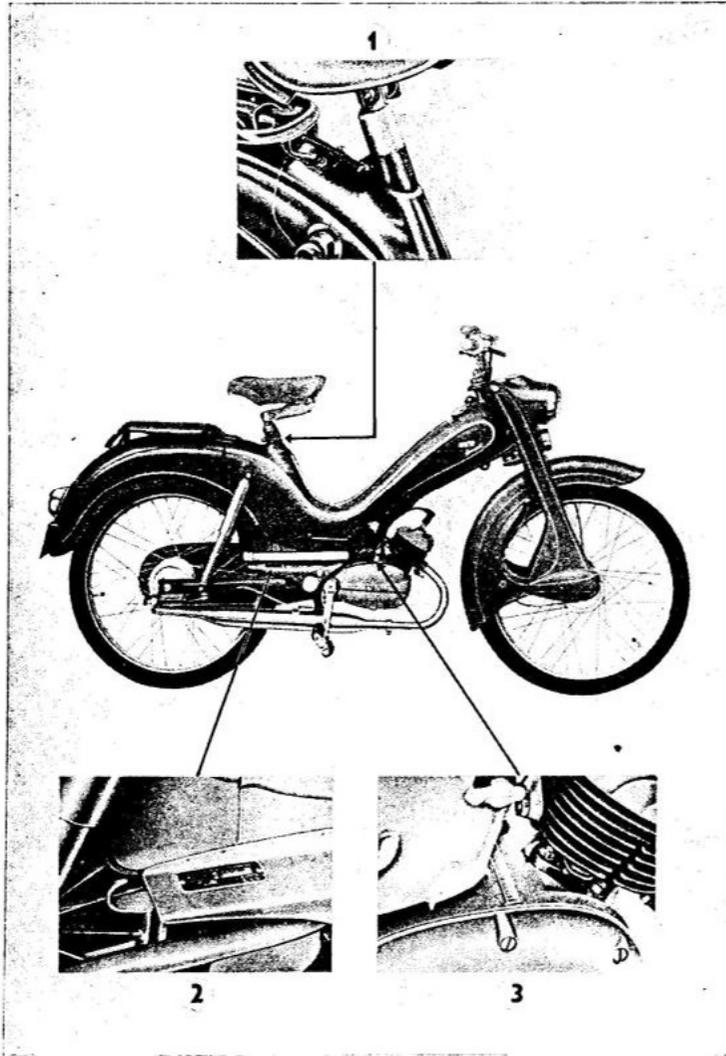


Abb. 93 DKW Hummel ab Fg.-Nr. 01 551 101  
 1 = Fahrgestell-Nummer 2 = Typenschild 3 = Motor-Nummer

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

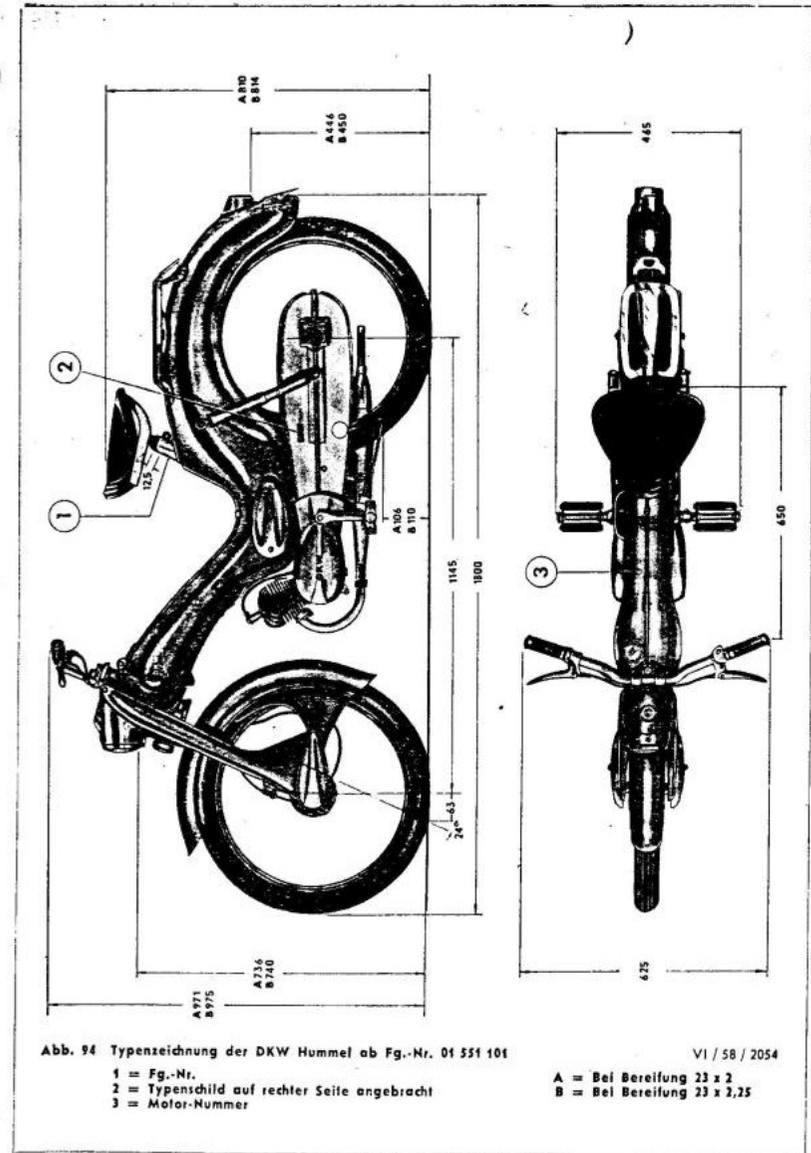


Abb. 94 Typenzeichnung der DKW Hummel ab Fg.-Nr. 01 551 101

VI / 58 / 2054

- 1 = Fg.-Nr.
- 2 = Typenschild auf rechter Seite angebracht
- 3 = Motor-Nummer

- A = Bei Bereifung 23 x 2
- B = Bei Bereifung 23 x 2,25

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

### Technische Daten

	Export	Inland	Export
<b>Motor:</b>	0,8 PS	1,35 PS	1,8 PS
Höchstgeschwindigkeit . . . . .	30 km/h	40 km/h	60 km/h
Anzahl der Zylinder . . . . .	1	1	1
Bohrung . . . . .	40 mm Ø	40 mm Ø	40 mm Ø
Hub . . . . .	39 mm	39 mm	39 mm
Hubraum . . . . .	49 cm <sup>3</sup>	49 cm <sup>3</sup>	49 cm <sup>3</sup>
Arbeitsweise . . . . .	Zweitakt	Zweitakt	Zweitakt
Spülung . . . . .	Umkehrspülung	Umkehrspülung	Umkehrspülung
Leistung . . . . .	0,8 PS bei 4000 U/min	1,35 PS bei 4400 U/min	2,0 PS bei 5500 U/min
Verdichtung . . . . .	1:6,5	1:6,5	1:7,0
Kühlung . . . . .	Luft (Fahrtwind)		
Zylinder-Anordnung . . . . .	schrägstehend		
Werkstoff für Zylinder . . . . .	Grauguß		
Zylinderkopf . . . . .	Alu — abnehmbar		
Steuerung . . . . .	durch Schlitze im Kolben und Zylinder		
Kurbelwelle . . . . .	geteilt zusammengepreßt und zweifach gelagert		
Art der Kurbelwellenlagerung . . . . .	Rillennager		
Art der Pleuellager . . . . .	Rollenlager unten, Gleitlager oben		
Pleuelstange . . . . .	ungeteilt Stahl		
Schwungmassen . . . . .	innenliegend (2 Hubscheiben) außen Schwungscheibe		
Kolbenwerkstoff . . . . .	Alu-Legierung		
Kolbenbolzen-Anordnung . . . . .	schwimmend durch Drahtsprengringe gesichert		
Motoraufhängung . . . . .	3-Punkt-Aufhängung		
Schmierung . . . . .	Öl-Kraftstoffmischung 1:25		
Zündung . . . . .	Schwung-Magnet AU		
Zündung mm v. o. T. . . . .	2,6 bis 2,8	2,6 bis 2,8	2,6 bis 2,8
Zündkerze . . . . .	Bosch W 225 T 1 oder Beru 225/14 u 2		

	Export	Inland	Export
<b>Vergaser:</b>	Bing-Kleinvergaser mit Start-Luftschieber und Luffilter		
Typ . . . . .	1/9/17/18	1/9/15	1/12/68
Hauptdüse . . . . .	50	52	60
Nadeldüse . . . . .	2,17	2,15	2,15
Nadelstellung (Kerbe von oben) . . . . .	2	3	3
Leerlaufschraube . . . . .	3 bis 4 halbe Umdrehungen offen		
Durchlaß Ø . . . . .	9 mm	9 mm	12 mm
Kraftstoff-Verbrauch* . . . . .	1,25 L/100 km	1,3 L/100 km	1,45 L/100 km

### Kupplung und Getriebe:

Kupplung . . . . .	Mehrscheibenkupplung in Öl laufend		
Kupplungsbetätigung . . . . .	Handhebel mit Schaltsperre		
Getriebe . . . . .	Zahnrad-Getriebe (Ziehkeil)		
Anordnung des Getriebes . . . . .	Motor- und Getriebegehäuse ein Gußstück		
Schaltung . . . . .	Drehgriff-Schaltung		
Übertragung v. Motor z. Getriebe	Zahnradpaar schrägverzahnt		
Übersetzung v. Motor z. Getriebe	78:23=3,39:1	78:23=3,39:1	78:23=3,39:1
Füllmenge im Getriebe . . . . .	ca. 600 cm <sup>3</sup> Getriebeöl SAE 80		
Zahl der Gänge . . . . .	3		
Übersetzung in den Gängen I . . . . .	38:11=3,45:1	38:11=3,45:1	38:11=3,45:1
II . . . . .	33:16=2,06:1	33:16=2,06:1	33:16=2,06:1
III . . . . .	29:20=1,45:1	29:20=1,45:1	29:20=1,45:1
Übertragung vom Getriebe zum Hinterrad . . . . .	Einfachrollenkette		
Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad . . . . .	11:33=1:3	12:33=1:2,75	13:33=1:2,53
Gesamtübertragung in d. Gängen I . . . . .	1:35	1:32,22	1:29,75
II . . . . .	1:21	1:19,23	1:17,75
III . . . . .	1:14,75	1:13,52	1:12,48
Übersetzung des Kickstarters . . . . .	1:17,51	1:17,51	1:17,51
Art des Kickstarters . . . . .	Tretkurbel		
Übersetzung der Tretkurbel zum Getriebe . . . . .	1:1,495	1:1,495	1:1,495

### Fahrgestell:

Art des Rahmens . . . . .	Stahl-Preßrahmen		
Art der Rahmenverbindungen . . . . .	Schweißverbindungen		
Art der Federung vorn . . . . .	Schwinghebel mit Gummibandfederung		

\* Verbrauch nach DIN 70030 bei 3/4 der ermittelten Höchstgeschwindigkeit auf ebener, trockener Straße bei Windstille +10%

	Export	Inland	Export
Art der Federung hinten . . . . .	Schwinge mit Federbeinen		
Stoßdämpfer vorn . . . . .	keiner		
Stoßdämpfer hinten . . . . .	Gummidämpfung progressiv		
Felgenart vorn und hinten . . . . .	23×2,00 verstärkt (sonst wie DIN 7815)		
Reifenart vorn und hinten . . . . .	23—2,00 Moped DIN 7801   23—2,25		
Reifenluftdruck vorn . . . . .	1,6 atü	1,6 atü	1,6 atü
Reifenluftdruck hinten . . . . .	2,2 atü	2,2 atü	2,2 atü
Vorderradbremse . . . . .	Innenbackenbremse 100 mm Ø × 15 mm		
Hinterradbremse . . . . .	Innenbackenbremse 100 mm Ø × 15 mm		
Inhalt des Kraftstoffbehälters . . . . .	ca. 5,5 Ltr., davon ca. ½ Ltr., Reserve		

**Abmessungen und Gewichte:**

	1145 mm	1145 mm	1145 mm
Radstand . . . . .	1145 mm	1145 mm	1145 mm
Gesamtlänge . . . . .	1800 mm	1800 mm	1800 mm
Gesamtbreite . . . . .	625 mm	625 mm	625 mm
Gesamthöhe . . . . .	971 mm	971 mm	975 mm
Sattelhöhe (niedrigste Stellung) . . . . .	810 mm	810 mm	814 mm
Bodenfreiheit (belastet) . . . . .	106 mm	106 mm	110 mm
Leergewicht . . . . .	44 kg	44 kg	47 kg
Zulässiges Gesamtgewicht . . . . .	130 kg	130 kg	140 kg
Nutzlast . . . . .	86 kg	86 kg	93 kg

**Elektrische Anlage:**

Leistung . . . . .	6 Volt 17 Watt
Zündung . . . . .	Magnetzündung
Vorzündung . . . . .	2,6 bis 2,8 mm v. o. T.
Unterbrecher-Kontaktabstand . . . . .	0,35 bis 0,40 mm
Abriß . . . . .	9 bis 12 mm
Beleuchtung (Scheinwerfer) * . . . . .	6 Volt 15 Watt
Rücklicht . . . . .	6 Volt 2 Watt
Zündkerze . . . . .	Bosch W 225 T 1 oder Beru 225/14 u 2
Elektrodenstand . . . . .	0,4 bis 0,5 mm
Art des Schallzeichens ** . . . . .	Fahrradglocke

\* Für Export auch Abblendeinrichtung 15/15 W

\*\* Für Export auch Schnarre  
In den Schaltbildern Seite 69—71 ist die Kabelverlegung für die Abblendeinrichtung und Schnarre angegeben.

Technische Änderungen vorbehalten!

**IV. Montagearbeiten am Fahrgestell**

Ab Fahrgestell-Nr. 01 551 101

**A. Vorderrad aus- und einbauen**

1. Zierkappe nach Lösen der Hutmuttern „a“ (Abb. 95) (SW 14) abnehmen. (Auf Federscheiben achten.)
2. Überwurfmutter „g“ (Abb. 96) vom Nabenantrieb für Tachometer abschrauben und Antriebswelle aus dem Nabenantrieb herausziehen.
3. Gegenmutter „c“ der Stellschraube „d“ für Handbremsseil lösen, Stellschraube eindrehen und Seilzug am Bremshebel aushängen.

Stellschraube „d“ aus der Bremsträgerplatte herausdrehen.

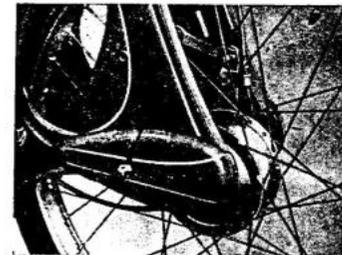


Abb. 95 Vorderrad eingebaut  
a = Hutmutter (SW 14)

4. Gegenhalterlasche „h“ nach Lösen der zwei Hutmuttern (SW 10) ca. 20 mm nach innen drücken und Gegenhalterlasche vorn aushängen.

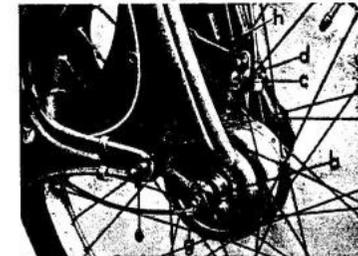


Abb. 96 Vorderrad eingebaut und Zierkappen abgenommen

b = Achsmutter  
c = Gegenmutter  
d = Stellschraube  
e = Mutter M 8  
f = Abstandsrohr  
g = Überwurfmutter  
h = Gegenhalterlasche

5. Beide Achsmuttern „b“ (SW 19) abschrauben und Vorderrad aus der Gabel herausnehmen.

**Einbau:**

6. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge.

Der Nabenantrieb muß so montiert werden, daß die Mitnehmerlaschen in die Nuten der Nabe einrasten und die Arretierwarzen des Tach oantriebes in die Aussparungen des Schwingarmes zu liegen kommt.

**Hinweis:**

Tach oantrieb so befestigen, daß Tachospirale — wie in Abb. 96 — leicht gekrümmt verläuft, sonst Bruchgefahr.

**B. Vorderen Kotflügel aus- u. einbauen**

1. Vorderrad ausbauen.
2. Tachometer-Antriebswelle mit Gummi-

tülle aus dem Kotflügel bzw. dem Halte-  
winkel am Kotflügel herausziehen.

3. Beide Sechskantmuttern „e“ (Abb. 96)  
(M 8 SW 14) von den Schwingarm-Befestigungsschrauben (M 8×60) lösen und  
Abstandsrohre „f“ (Abb. 96) (9,5 lg) ab-  
nehmen. Schrauben nach innen drücken.

4. Zwei Sechskantschrauben „a“ (Abb. 97)  
(M 6×10 SW 10) mit Federscheiben, die  
den Kotflügel von innen mit der Gabel  
oben verbinden, herausdrehen.

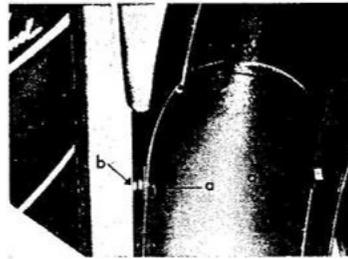
**Hinweis:**

Zwischen Kotflügel und Gabel sind je  
zwei Unterlegscheiben „b“ (Abb. 97)  
(6×16×3,5) beigelegt.

5. Kotflügel nach hinten herausnehmen.

**Einbau:**

6. Der Einbau erfolgt umgekehrt in um-  
gekehrter Reihenfolge. Zwischen Kot-  
flügel und Gabel je 2 Beilagscheiben  
montieren.



VI / 58 / 1524

Abb. 97 Vorderkotflügel von innen gesehen  
a = Sechskantschraube (M 6 x 10)  
b = Beilagscheiben (6 x 16 x 3,5)

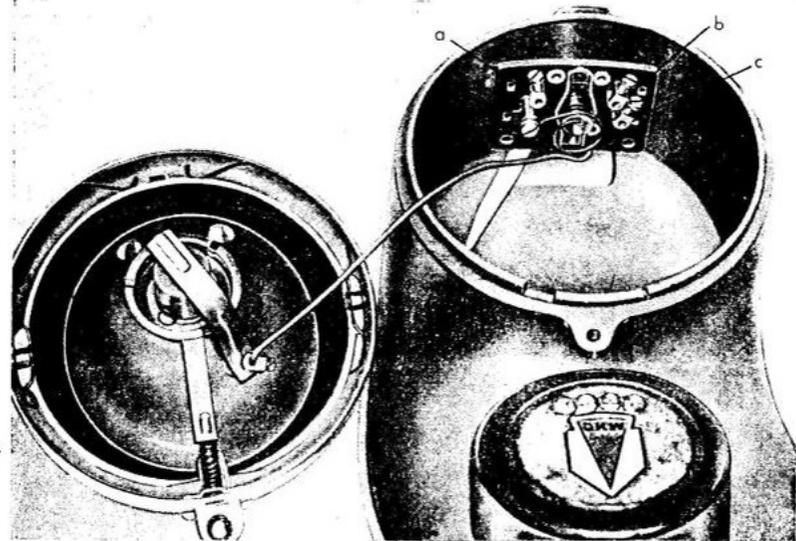


Abb. 98 Scheinwerfer geöffnet  
a = Klemme 51 für Lichtkabel (rot)  
b = Klemme 2 für Kurzschlußkabel (grün)

VI / 58 / 1527

c = Klemme 58 für Schlußlichtkabel (grau)

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

**C. Schwinghebel aus- u. einbauen**

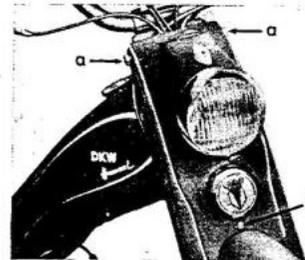
1. Vorderrad ausbauen (siehe Pos. A  
Seite 83)
2. Vorderen Kotflügel ausbauen (siehe  
Pos. B Seite 83—84)

**Scheinwerfereinsatz kpl. abbauen.**

3. Schlitzschraube herausdrehen u. Schein-  
werfereinsatz kpl. von unten nach vorne  
oben abnehmen.
4. Lichtkabel (rot) „a“ (Abb. 98 Seite 94)  
und Schlußlichtkabel (grau) „c“ vom  
Lichtschalter abklemmen und Kabel aus  
dem Scheinwerfergehäuse heraus-  
ziehen.

**Gabelverkleidung mit Tachometer ab-  
nehmen.**

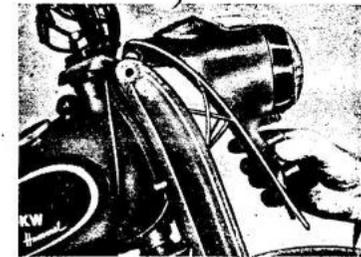
5. Sechskantschrauben „a“ (Abb. 99)  
(M 8×22 SW 14) u. Linsenschraube „b“  
(Abb. 99) (M 6×15) herausdrehen.



VI / 58 / 1522

Abb. 99 Befestigungsschrauben der Gabel-  
verkleidung  
a = Sechskantschraube  
b = Linsenschraube

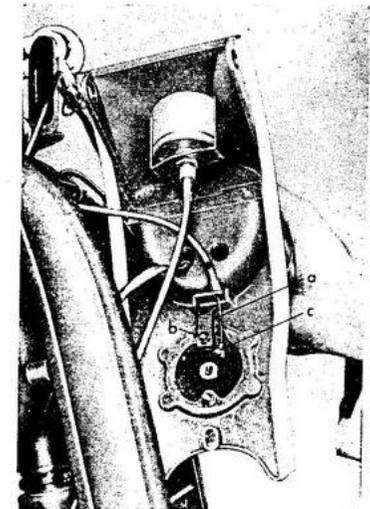
6. Gabelverkleidung von unten nach oben  
schwenkend vorsichtig — wegen Bow-  
denzug für Glocke — abheben.



VI / 58 / 1525

Abb. 100 Gabelverkleidung abheben

7. Gabelverkleidung nach der Seite  
drehen und Stahldrahtsicherung „a“  
(Abb. 101) vom Bowdenzuganschluß der  
Glocke abnehmen. Sechskantmutter „b“  
(M 4 SW 7) lösen, Sicherungsbügel „c“  
nach hinten drücken und Bowdenzug  
aushängen.



VI / 58 / 1526

Abb. 101 Gabelverkleidung nach der Seite  
gedreht  
a = Sicherungsbügel  
b = Sechskantmutter (M 4 SW 7)  
c = Stahldrahtsicherung

8. Seilzug für Schaltung aus- und einbauen (Siehe Arbeitsgruppe M Seite 93—94).

### C.1.) Lenker kpl. einschließlich Seilzug für Schaltung aus- und einbauen

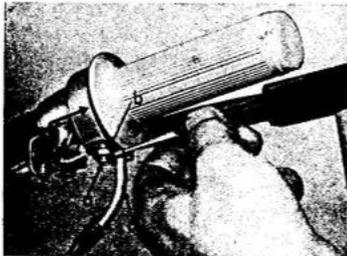
1. Handbremsseil aushängen, Kontermutter lösen und Bowdenzug-Stellschraube herausdrehen.
2. Seilzug für Glocke am Betätigungshebel lösen.

#### Hinweis:

Seilzug ist im Nippel mit einer Madenschraube befestigt.

#### Seilzug am Gashebel ausbauen

3. Kontermutter „b“ (Abb. 102) lösen und Halteschraube „a“ herausdrehen.
4. Gasdrehgriff ca. 5 mm abziehen (siehe Pfeil) und Spannstift mit Durchschlag (2 mm Ø) ca. 2/3 heraustreiben.
5. Seilzug-Führungsrohr „c“ etwas nach unten ziehen und Vergaserdrehgriff mit Seilzug abziehen.

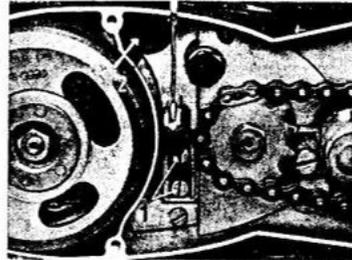


VI / 58 / 1528

Abb. 102 Vergaserdrehgriff abbauen  
a = Halteschraube für Vergaserdrehgriff  
b = Kontermutter  
c = Seilzugführungsrohr

6. Auf der linken Motorseite die zwei Zylinderschrauben (M 6x20) lösen und Abschlußdeckel abnehmen.

7. Befestigungsschrauben „1“ (Abb. 103) des Lagerbockes herausdrehen und Kupplungsseilzug aushängen.



VI / 56 / 2076

Abb. 103 Lösen der Befestigungsschrauben  
1 = Befestigungsschrauben des Lagerbockes  
2 = Vordere Motorbefestigungsschraube

8. Seilzug für Schaltung aus- und einbauen (siehe Arbeitsgruppe M Seite 95 bis 96).
9. Beide Spring-Stop-Muttern (M 8 SW 14) der Lenkerbefestigungsschrauben (M 8 x 40) lösen. Schrauben herausdrehen und Lenker abnehmen.
10. Kontermutter „a“ (Abb. 104) (SW 32) abschrauben, oberes Lenkjoch und Ausgleichsscheibe nach oben abheben.
11. Kugelauftring vom Steuerrohr abschrauben und Gabel nach unten herausnehmen.
12. Lenkungslager gut reinigen und kontrollieren ob Kugellaufflächen einwandfrei.

#### Hinweis:

Beschädigte bzw. verschlissene Teile müssen erneuert werden.

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)



VI / 58 / 1512

Abb. 104 Vorderradgabel  
a = Kontermutter [SW 32]

#### Einbau:

13. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge.

#### Hinweis:

Die Lenkung ist so einzustellen, daß sie sich leichtgängig und spielfrei nach beiden Seiten einschlagen läßt.

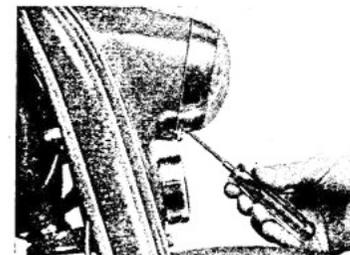


Abb. 105 Scheinwerfer einstellen IV / 57 / 1284

#### Scheinwerfer einstellen

14. Wie aus Abb. 105 ersichtlich, kann mit einem schmalen Schraubenzieher der Reflektor verstellt werden.

### D. Einbauteile der Vorderradnabe aus- und einbauen

1. Vorderrad ausbauen und Tachoantrieb abnehmen.
2. Kappe „b“ (Abb. 106 Seite 88) von der Bremsträgerplatte „a“ abnehmen, Kontermutter „c“ (SW 19) lösen und dabei Aufnahmehülse „d“ mit Gabelschlüssel (SW 19) (Gabelstärke ca. 3,5 mm) gegenhalten.
3. Kontermutter „c“ abschrauben, Nasenscheibe „e“ abnehmen und Aufnahmehülse „d“ von der Achse abschrauben.
4. Bremsträgerplatte „a“ und Nasenscheibe „f“ abnehmen.
5. Kontermutter „g“ für Stellkonus „h“ abschrauben. (Mit Konusschlüssel SW 15 gegenhalten.) Nasenscheibe „k“ abnehmen, Stellkonus „h“ von der Achse abschrauben und diese aus der Nabe herausziehen.
6. Lagerschalen „l“ und Dichtringe „m“ (Radialdichtringe) mit einem Durchschlag vorsichtig heraustreiben.

#### Hinweis:

Um ein Ausweiten des Lagersitzes zu vermeiden, ist der Durchschlag so zu führen, daß nach jeweils erfolgtem Schlag (leichter Hammer) die gegenüberliegende Seite der Lagerschale (siehe Abb. 108 Pfeil) nachgeschlagen werden kann.

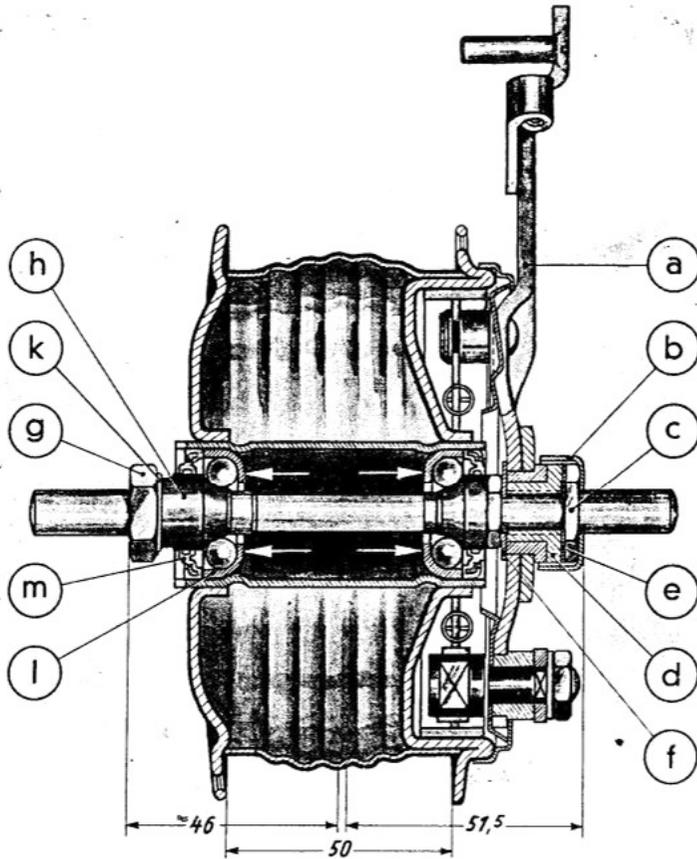


Abb. 106 Einbauteile der Vorderradnabe

a = Bremsträgerplatte  
b = Koppe  
c = Kontermutter  
d = Aufnahmhülse

e = Nasenscheibe  
f = Nasenscheibe  
g = Kontermutter  
h = Stellkonus

k = Nasenscheibe  
l = Lagerschale  
m = Radialdichtring

VI / 58 / 1581

7. Sämtliche Teile in sauberem Waschbenzin reinigen und auf Verschleiß prüfen.

**Hinweis:**

Beschädigte Teile müssen erneuert werden.

**Einbau:**

8. Lagerschalen in den Nabenkörper einpressen oder mit Weichmetaldorn eintreiben und Kugelauffläche mit Mehrzweckfett bestreichen. Je Lager zehn Kugeln einsetzen und Dichtringe so einpressen, daß die Dichtlippen nach innen zeigen.

9. Achse von der Bremsträgerseite aus einsetzen und Stellkonus „h“ mit Gefühl anziehen. Nasenscheibe „k“ aufsetzen und Kontermutter „g“ anziehen.

**Achtung!**

Die Radlager sind so einzustellen, daß die Achse ein gerade noch fühlbares Spiel hat. Wenn das Rad eingebaut und die Achsmutter angezogen sind, verringert sich das Axialspiel noch. Die Felge muß aber bei eingebautem Rad ein eben noch fühlbares Seitenspiel aufweisen.

10. Nasenscheibe „f“ und Bremsträgerplatte „a“ auf die Achse schieben. Die Aufnahmhülse „d“ (Messing) bis zur Anlage einschrauben, Nasenscheibe „e“ aufsetzen und dann mit Kontermutter „c“ leicht kontern.

**Achtung!**

Die Achse mit Schlüssel (SW 19) auf der rechten Seite festhalten und prüfen, ob sich die Bremsträgerplatte „a“ leicht bewegen läßt. Nötigenfalls muß Kontermutter „c“ nochmals gelöst und die Aufnahmhülse „d“ geringfügig zu-

rückgedreht werden. Anschließend wieder kontern und wie beschrieben festziehen.

**Hinweis:**

Diese Prüfung ist sehr wichtig, da hiervon die einwandfreie Funktion der Vorderradfederung abhängt.

**E. Gummibänder für Schwingarme aus- und einbauen**

1. Vorderrad ausbauen. (Siehe A Seite 83)
2. Vorderen Kotflügel ausbauen. (Siehe B Seite 83—84)
3. Sechskantschrauben „a“ (Abb. 107) (M 8 x 60) (Schwingarmlagerung) aus der Gabel herausdrücken.
4. Dichtringe und Zwischenscheiben herausnehmen (je Schwingarm zwei Dichtringe und zwei Zwischenscheiben)
5. Sechskantschraube „b“ (Abb. 107) (M 6 x 45) mit Gegenhalterlaschen „c“ und Abstandsrohr herausziehen. Ggf. mit Durchschlag 6 mm Ø nachhelfen.

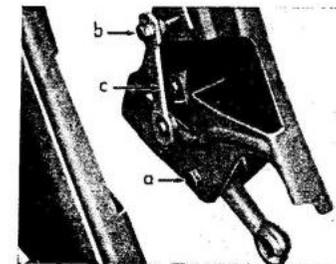
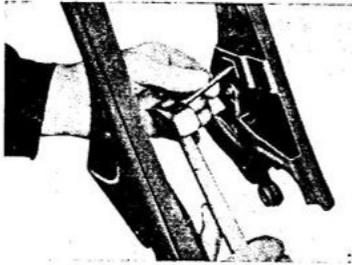


Abb. 107 Schwingarm mit Gummibänder eingebaut

a = Sechskantschraube (M 8 x 60)  
b = Sechskantschraube (M 6 x 45)  
c = Gegenhalterlasche

VI / 58 / 1515

6. Jetzt das Lagerrohr der Kunststoffrolle (worauf die Gummibänder liegen) mit 6 mm Ø Durchschlag von innen nach außen treiben und mit einer Zange herausziehen.



VI / 58 / 1517

Abb. 108 Lagerrohr herausziehen

7. Hohlbolzen „b“ (Abb. 110) (rechte Gabelseite) entsplinten und mit Durchschlag aus der Aufnahme herausdrücken.

**Hinweis:**

Auf der rechten Seite ist kein Lagerrohr.

8. Schwingarme mit Gummibänder und Rollen nach unten herausnehmen.

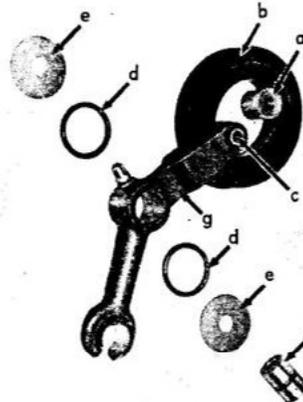
9. Sicherungsringe von dem Hohlbolzen „c“ (Abb. 109) der Schwingarmlagerung rechts und links mit einer Seegerring-Zange abnehmen. Bolzen herausdrücken und Gummibänder mit Rolle „a“ aus dem jeweiligen Schwingarm herausziehen.

10. Buchsen „f“ aus den zwei Schwingarmen drücken. Alle Teile reinigen und auf Verschleiß prüfen. Ggf. Teile erneuern.

**Einbau:**

11. Gummibänder mit Kunststoff-Rollen in die Schwingarme links und rechts einsetzen. Hohlbolzen so einführen, daß die Sicherungsringe im montierten Zu-

stand der Schwinge nach der Gabelmitte zeigen und Sicherungsringe montieren. Buchsen „f“ (Schwingarmlagerung) mit Mehrzweckfett bestreichen und in die Schwingarme eindrücken.



VI / 58 / 1513

Abb. 109 Schwingarm mit Einbauteilen

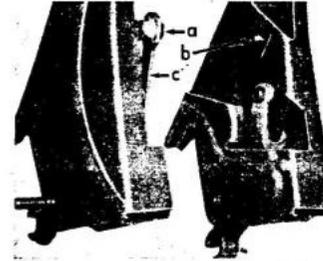
- a = Kunststoffrolle
- b = Gummiband außen und innen
- c = Hohlbolzen
- d = Dichtringe
- e = Zwischenscheiben
- f = Buchse
- g = Schwingarm

**Hinweis:**

Sicherungsringe für Hohlbolzen nach jeder Demontage erneuern. Zu weit aufgegebene Sicherungsringe haben zu wenig Vorspannung und können sich lösen.

12. Schwingarme mit Gummibändern so weit nach oben in die Gabel einführen, daß sich der Hohlbolzen (rechte Seite) bzw. das Lagerrohr (linke Seite) in die jeweils eingelegte Kunststoff-Rolle von außen einschieben läßt. Hohlbolzen „b“ (Abb. 110) mit neuem Splint sichern.

Information und Bestellung auch unter [www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)



VI / 58 / 1518

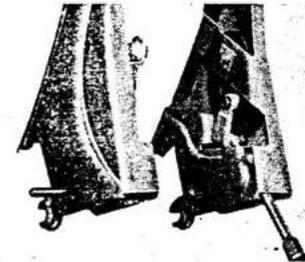
Abb. 110 Schwingarm-Gummibänder eingebaut  
a = Sechskantschraube [M 6x45]  
b = Hohlbolzen  
c = Gegenhalterlasche

An der linken Gabelseite Sechskantschraube „a“ (Abb. 110) mit Gegenhalterlasche und Abstandsrohr von innen in das Lagerrohr einführen.

**Hinweis:**

Schraube erst dann befestigen, wenn Gegenhalterlasche des Vorderrades mit der Bremsträgerplatte im Eingriff steht.

13. Einen kräftigen Schraubenzieher, wie Abb. 111 zeigt, in die Gabel des Schwingarmes eindrücken und Schwing-



VI / 58 / 1519

Abb. 111 Schwingarmgummi spannen

arm über die vordere Aufnahme hinausdrücken. (Siehe Abb. 112)

Dichtringe und Zwischenscheiben beiderseits am Schwingarm auflegen, festhalten, und mit dem Schwingarm zu-



VI / 58 / 1516

Abb. 112 Dichtringe und Zwischenscheiben einbauen

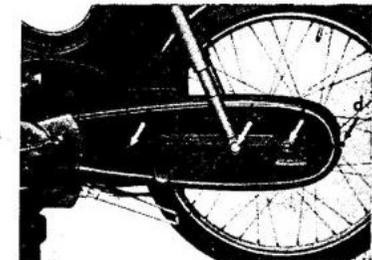
sammen in die Aufnahme zurückschieben. Mit einem Hilfsdorn (Durchschlag) Scheiben und Schwingarm zur Aufnahme der Sechskantschraube (M 8 x 60) ausrichten und diese von innen nach außen eindrücken.

14. Kotflügel anbauen.

15. Vorderrad einbauen.

**F. Kettenschutz ab- und anbauen**

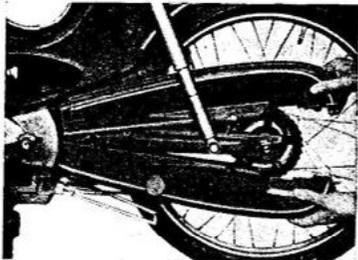
1. Sechskantschrauben „a“ (Abb. 113) (M 6 x 40 SW 10) herausschrauben.



VI / 58 / 1508

Abb. 113 Kettenschutz abgebaut  
a = Sechskantschraube [M 6x40 SW 10]  
b = Federbein-Befestigungsschraube [M 8x50 SW 17]  
c = Achsmutter [SW 21]  
d = Zylinderschraube [M 4x10]

- Federbein-Befestigungsschraube „b“ (M 8 x 50 SW 17) und Achsmutter „c“ (SW 21) für Hinterachse lösen.
- Zylinderschraube „d“ (M 4 x 10) mit Schraubenzieher herausdrehen.
- Kettenschutz-Unterteil nach unten hin- und Oberteil nach oben hinten aus dem Gehäuse und Abschlußdeckel herausnehmen.



VI / 58 / 1509

Abb. 114 Kettenkasten aus- und einbauen

#### Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge. Darauf achten, daß erst die beiden Befestigungslaschen des Oberteiles in das Gegenstück eingreifen. Das Unterteil muß nur in der Mitte etwas zusammengedrückt werden, damit sich beide Teile ineinander schieben lassen.

#### G. Antriebskette aus- und einbauen

Siehe Seite 61 (Kettenschutz ab- und anbauen beim Moped ab Fg.-Nr. 01 5551 101 siehe Seite 91—92)

#### H. Hinterrad aus- und einbauen

Siehe Seite 61 (Kettenschutz ab- und anbauen beim Moped ab Fg.-Nr. 01 5551 101 siehe Seite 91—92)

#### J. Einbauteile der Hinterradnabe aus- und einbauen

Kettenschutz ab- und anbauen beim Moped ab Fg.-Nr. 01 551 101 siehe Seite 91—992.

Hinterradnabe instandsetzen, wie Seite 61 beschrieben.

#### K. Hinterradbremse instandsetzen

Kettenschutz ab- und anbauen beim Moped ab Fg.-Nr. 01 551 101, siehe Seite 91—92, sonst wie Seite 62 beschrieben.

#### L. Hinteren Schwingarm aus- und einbauen

Kettenschutz ab- und anbauen beim Moped ab Fg.-Nr. 01 551 101, siehe Seite 91—92, sonst wie Seite 62 beschrieben.

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

#### M. Seilzug für Schaltung aus- und einbauen

- Deckel für Vergaserraum nach Öffnen des Verschlusses abnehmen.
- Zweiten Gang einschalten, Sechskantmutter „a“ (M 6 SW 10) von der Schaltgabelwelle abschrauben, Federscheibe abnehmen und Schalthebel „c“ von der Schaltwelle abziehen, ggf. mit einem kräftigen Schraubenzieher abdrücken.

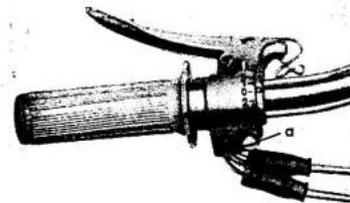


VI / 58 / 1529

Abb. 115 Abbau des Schalthebels

a = Sechskantmutter [M 6 SW 10]  
b = Klemmschelle  
c = Schalthebel

- Beide Seilnippel am Schalthebel aufhängen.
- Klemmschellen „b“ (Abb. 115) am Rahmen (links 3 St., rechts 2 St.) aufbiegen, Seilzug herausnehmen.



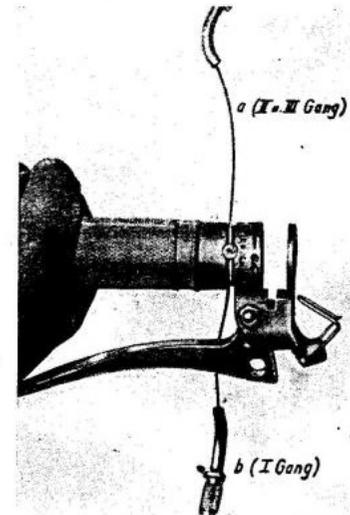
VI / 58 / 1514

Abb. 116 Schaltdrehgriff  
a = Linsenschraube [M 6 x 26]

- Linsenschraube „a“ (Abb. 116 Schaltdrehgriff) (M 6 x 26) lösen und den Schaltdrehgriff kpl. vom Lenker abziehen.
- Beide Rohrbogen aus dem Gehäuse herausziehen und dieses nach hinten aus dem Griffrohr herausnehmen.
- Seilnippel aus dem Griffrohr herausziehen und Seilzug kpl. abnehmen.

#### Einbau:

- Beide Bowdenzughüllen auf ihre Länge vergleichen.



VI / 56 / 2085

Abb. 117 Schaltseil richtig in das Griffrohr einlegen

#### Hinweis:

Das Seil mit der kürzeren Hülle ist für den 2. und 3. Gang und das mit der längeren Hülle für den 1. Gang bestimmt.

- Griffrohr so in die linke Hand nehmen, daß der Kupplungshebel nach unten zeigt. (Siehe auch Abb. 117)

10. Den Seilnippel, der zwischen beiden Bowdenzughüllen angebracht ist, fest in die Bohrung eindrücken, aber nicht verkanten. Dabei darauf achten, daß das kürzere Seilende „a“ (Abb. 117 (2. und 3. Gang) nach oben und das längere Seilende „b“ (1. Gang) nach unten zeigt.

**Hinweis:**

Der Nippel vom Schaltseilzug muß bei der Montage so tief in die Aufnahmebohrung des Griffrohres gedrückt werden, bis das beiderseits am Nippel heraufführende Seil auf dem Grund der Führungsnut aufliegt.

Der Nippel erhält somit einen festen Sitz in der Aufnahmebohrung und beim Drehen des Schaltgriffes wird ein Streifen am Griffrohr-Gehäuse vermieden.

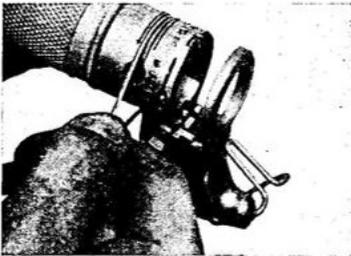


Abb. 118 Richtige Lage des Schaltseiles

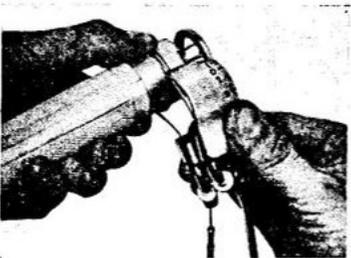


Abb. 119 Gehäuse in das Griffrohr einsetzen

11. Beide Seile um das Griffrohr in die Nut einlegen, mit der Hand spannen und leicht einfetten.

**Achtung!**

Die Seile dürfen sich in der Nut des Griffrohres nicht kreuzen. (Siehe auch Abb. 118)

12. Gehäuse bei Leerlaufstellung in das Griffrohr einsetzen. Schaltseile in die seitlichen Schlitzlöcher einführen und beide Rohrbogen in das Gehäuse eindrücken.
13. Griff ganz auf den Lenker aufschieben, dann etwa 5 mm zurückziehen und mit der Linsenschraube (M 6 x 26) festziehen.

**Hinweis:**

Der Kupplungshebel soll bei eingearbeiteter 3.-Gangstellung waagrecht mit dem Lenker in einer Höhe stehen.

14. Beide Schaltseile so durch die Öffnung des oberen Lenkjoches schieben, daß das längere Seil (1. Gang) rechts und das kürzere (2. und 3. Gang) links nach unten zum Rahmen gelegt werden kann.
15. Beide Schaltseile durch die linke bzw. rechte Gummihülle in den Vergaserraum einziehen. Der längere Seilzug muß an der rechten Seite also am hinteren Auge des Schalthebels eingeführt werden.
16. Die Schaltseile am Rahmenkörper in die Klemmschellen einlegen und festklemmen.
17. Beide Seilnippel in den Schalthebel und die Bowdenzughüllen in die Widerlager einhängen.
18. Den Schalthebel, nach vorherigem Lösen der Stellschrauben am Schaltgriff, auf die Schaltgabelwelle stecken, Federscheibe auflegen und mit Sechskantmutter (M 6) festschrauben.

## N. Schaltung einstellen

**Hinweis:**

Der Ausgangspunkt der Schalteinstellung ist der 2. Gang. Die Einstellung wird wie folgt vorgenommen:

1. Das Fahrzeug wird bei stillstehendem Motor im Leerlauf (Nullstellung am Drehgriff) geschoben und dabei am Schaltdrehgriff die 2.-Gang-Stellung, möglichst ohne Überschalten, eingelegt.
2. Dieser Schaltvorgang wird nach entsprechendem Einstellen des Schaltzuges A (siehe Abb. 120) am Drehgriff so oft wiederholt, bis der 2. Gang von der Leerlaufstellung aus sicher einrastet.

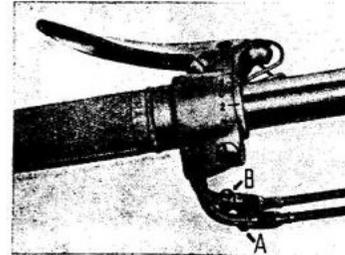


Abb. 120 Stellschrauben A und B des Schaltseilzuges

3. Der gleiche Schaltvorgang wird nun von der anderen Richtung kommend, wiederholt, d. h. die Leerlaufstellung zwischen 2. und 3. Gang am Schaltdrehgriff gesucht und wiederum der 2. Gang vorsichtig und möglichst, ohne zu überschalten eingelegt.

**Hinweis:**

Wenn der Kupplungshebel in das Griffrohr am Lenker einrastet, müssen auch die einzelnen Gänge im Getriebe richtig arretieren.

4. Hierbei muß der Schaltzug B so eingestellt werden, daß der 2. Gang vom 3. Gang her (beim Zurückschalten) sicher einrastet. (Siehe auch Abb. 120)

**Hinweis:**

Beide Bowdenzüge dürfen nicht zu straff eingestellt werden, da sonst die Leichtgängigkeit der Schaltung darunter leidet. Die gleiche Einstellung kann auch während der Fahrt durchgeführt werden, wobei bei abgeschaltetem Motor und rollendem Fahrzeug das Anschäbeln des Ziehkeiles an den Kugeln besonders deutlich hörbar ist und die notwendige Mittelstellung des 2. Gangrades leicht gefunden werden kann.

Sollte es nicht gelingen, die Schaltung so einzustellen, daß der 2. Gang aus beiden Drehrichtungen (Drehgriff) ohne Überschalten einrastet, so ist zu großes Spiel in den Übertragungselementen vom Handschalthebel bis zum Ziehkeil vorhanden. Wenn erforderlich, nach Prüfung, verschlissene Teile erneuern.

## O. Hinteren Kotflügel ab- und anbauen

1. Kettenkasten abbauen.
2. Hinterrad ausbauen.
3. Gepäckträger kpl., nach Herausdrehen der vier Sechskantschrauben (M 6 x 10), abnehmen. (Die zwei hinteren Schrauben haben Federscheiben und Mutter.)
4. Schlußlicht-Oberteil, nach Lösen der Linsenschraube, abnehmen, Kabel abklemmen und vom Kotflügel entfernen.

5. Luftpumpe abnehmen und die zwei Schlitzschrauben „a“ (Abb. 121) (M 4 x 8 mit Mutter) herausdrehen.

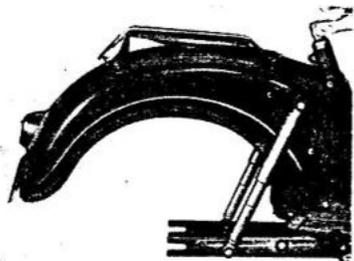


Abb. 121 Hinterkotflügel eingebaut  
b = Sechskantschrauben  
a = Schlitzschrauben

6. Die sechs Sechskantschrauben „b“ (M 6 x 10) herausdrehen, Werkzeug-Befestigungsriemen aus der Schlaufe ziehen und Kotflügel nach hinten unten abnehmen.

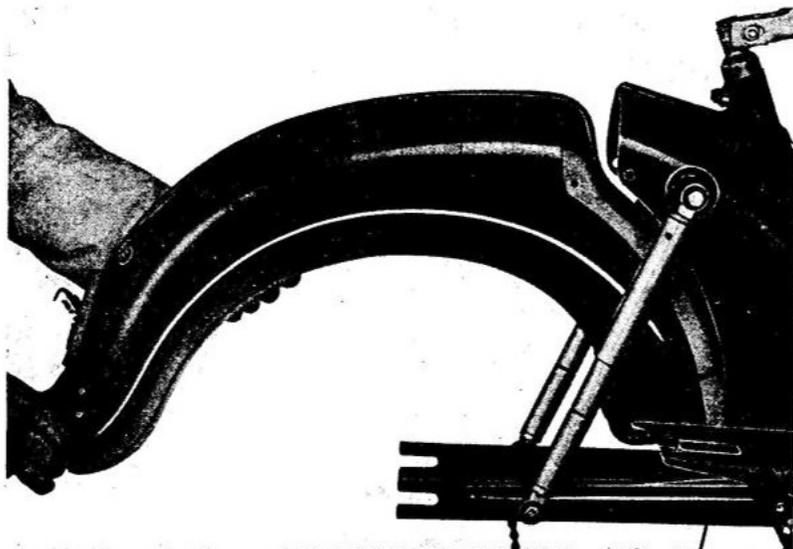


Abb. 122 Hinterkotflügel aus- und einbauen

VI / 58 / 1511

**Einbau:**

7. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge, wobei zum Abdichten des Vergaserraumes (Auflagefläche Kotflügel-Rahmen) Dichtungsmasse Horral P 268 F, Teile-Nr. 91-35046, zu verwenden ist.

**V. Elektrische Anlage u. Ausrüstung**

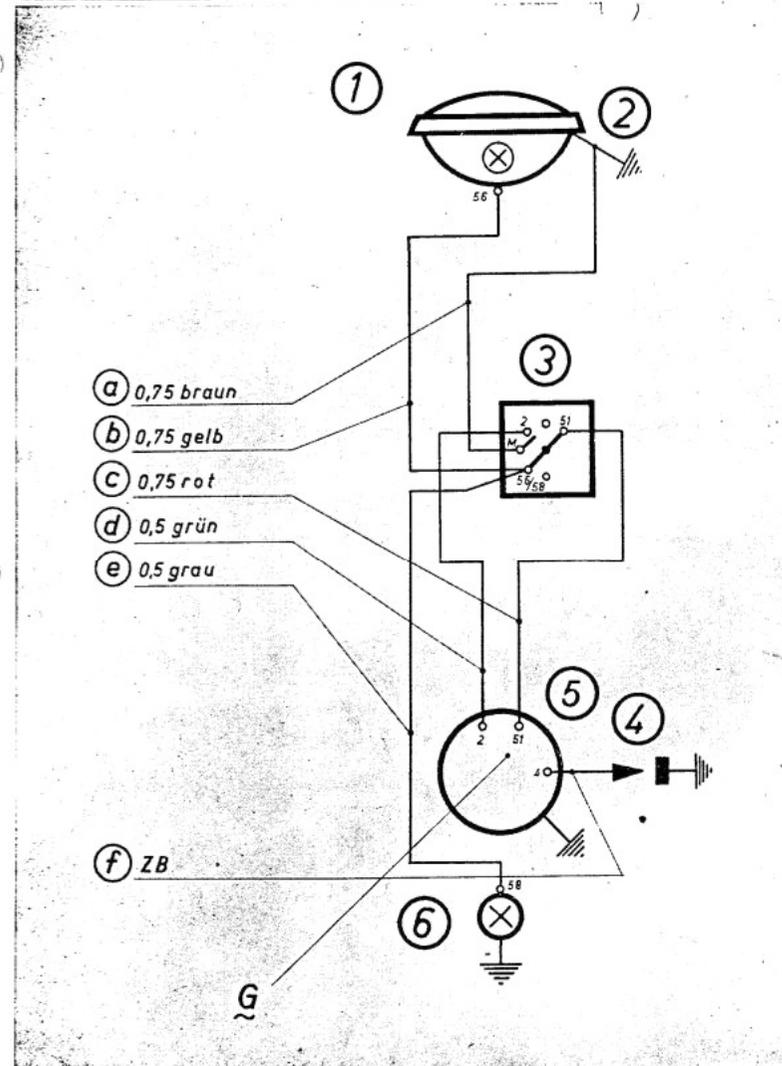


Abb. 123 Schaltbild der DKW Hummel ab Fg.-Nr. 01551101 (Normalausführung) 1 / 57 / 1058  
1 = Scheinwerfer einsatz    3 = Einbau-Lichtschalter    5 = Schwung-Lichtmagnetzündler  
2 = Masse an Gabelverkleidung    4 = Zündkerze    6 = Schlußleuchte  
a = 0,75 m braun    c = 0,75 m rot    e = 0,5 m grau  
b = 0,75 m gelb    d = 0,5 m grün    f = Zündkabel

Werkstoff-Handbuch DKW Hummel, 1. Nachtrag

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

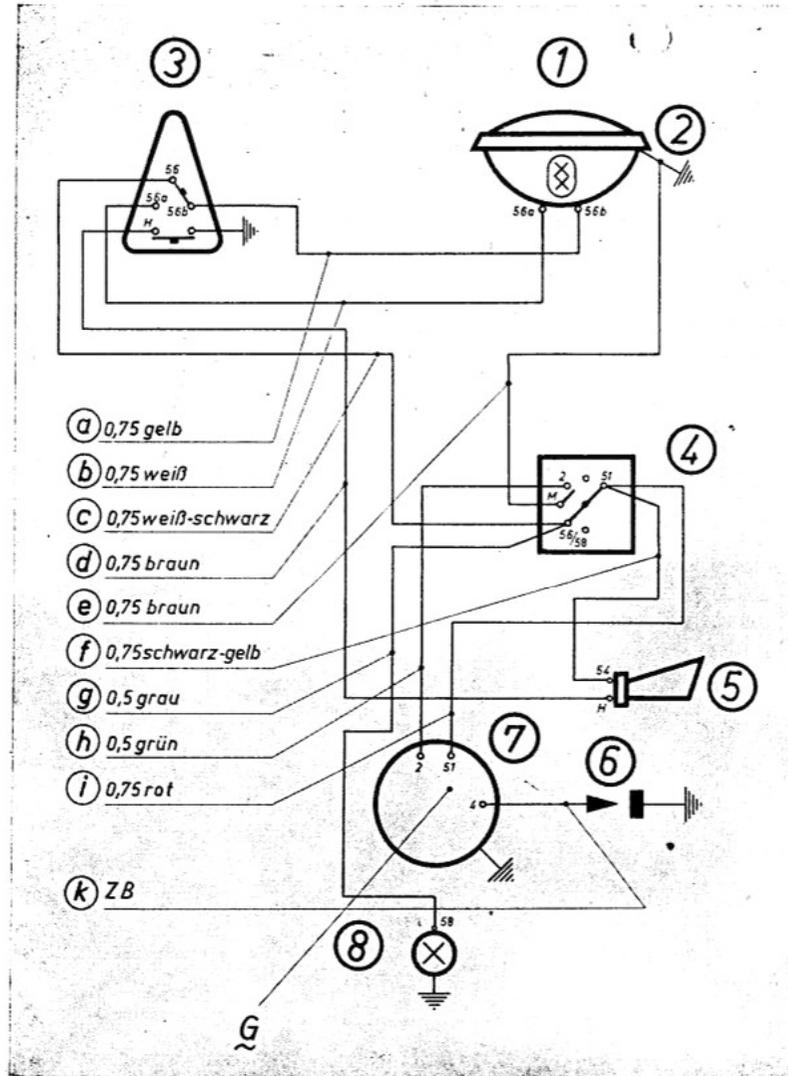


Abb. 124 Schaltbild der DKW Hummel ab Fig.-Nr. 01 551 101 mit Fern-Abblendlicht und Schnarre [Export] 1/57/1061

1 = Scheinwerfereinbausz	4 = Einbau-Lichtschalter	7 = Schwung-Lichtmagnetzünd	
2 = Masse an Gabelverkleidung	5 = Schnarre	8 = Schlupflichte	
3 = Abblendschalter	6 = Zündkerze		
a = 0,75 m gelb	d = 0,75 m braun	g = 0,5 m grau	k = Zündkabel
b = 0,75 m weiß	e = 0,75 m braun	h = 0,5 m grün	
c = 0,75 m weiß-schwarz	f = 0,75 m schwarz-gelb	i = 0,75 m rot	

98

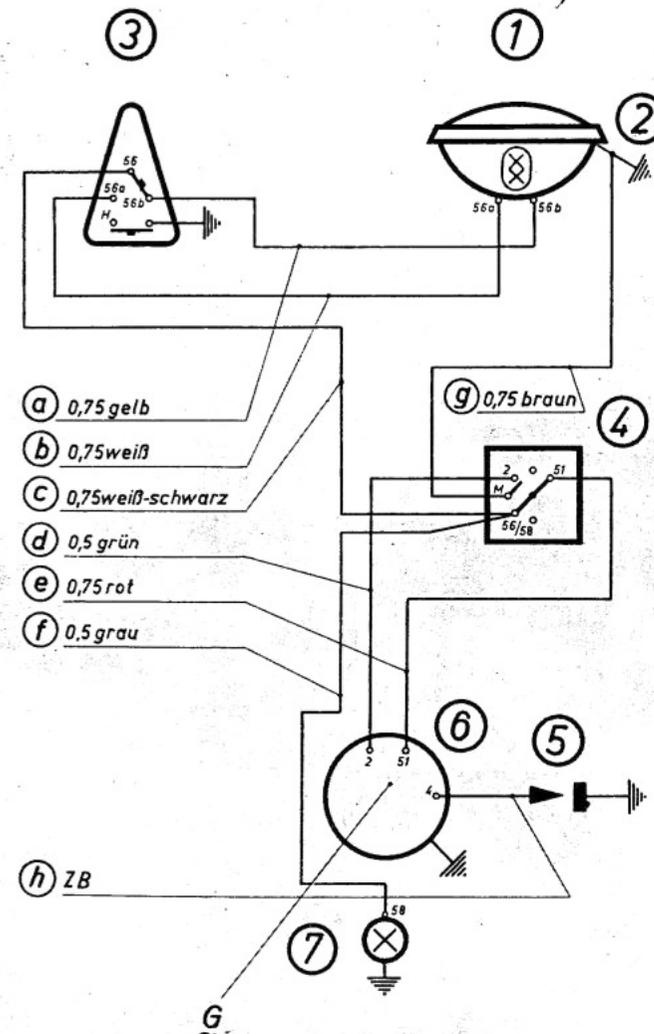


Abb. 125 Schaltbild der DKW Hummel ab Fig.-Nr. 01 551 101 mit Fern- und Abblendlicht [Export] 1/57/1060

1 = Scheinwerfereinbausz	4 = Einbau-Lichtschalter	7 = Schlupflichte
2 = Masse an Gabelverkleidung	5 = Zündkerze	
3 = Abblendschalter	6 = Schwung-Lichtmagnetzünd	
a = 0,75 m gelb	d = 0,5 m grün	i = 0,5 m grau
b = 0,75 m weiß	e = 0,75 m rot	g = 0,75 m braun
c = 0,75 m weiß-schwarz	f = 0,75 m schwarz-gelb	h = Zündkabel

99

Information und Bestellung auch unter  
[www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)

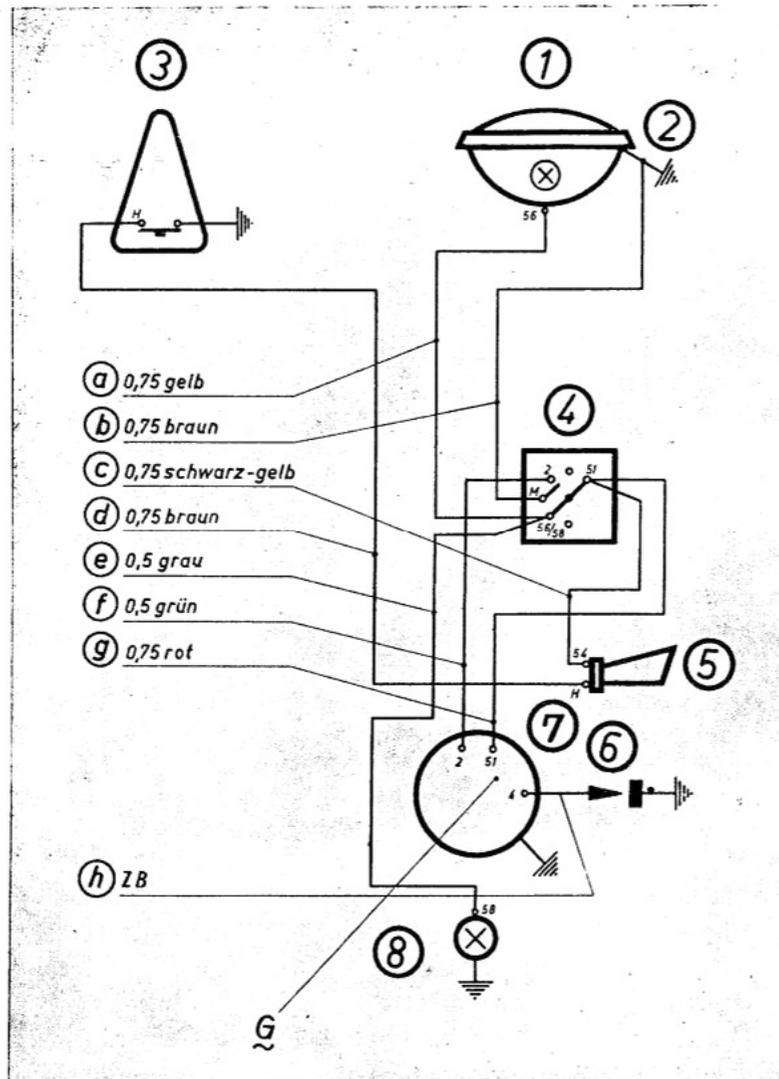


Abb. 126 Schaltbild DKW Hummel ab Fig.-Nr. 01 551 101 mit Schnarre [Export] 1 / 57 / 1059  
 1 = Scheinwerfereinsatz 3 = Horndruckknopf 5 = Schnarre 7 = Schwung-Lichtmagnetzünd-  
 2 = Masse an Gabelverkleidung 4 = Einbau-Lichtschalte 6 = Zündkerze 8 = Schlußleuchte  
 a = 0,75 m gelb c = 0,75 m schwarz-gelb e = 0,5 m grau g = 0,75 m rot  
 b = 0,75 m braun d = 0,75 m braun f = 0,5 m grün h = Zündkabel

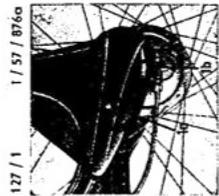
### VI. Schmierplan für das Moped DKW Hummel

Nr.	Schmierstellen	Schmierstoffart	Bild Nr. Schmierplan	Abschmieren alle km
1.	Ölstand im Getriebe	Getriebeöl SAE 80	8 (b)	2000
2.	Schaltgriff	Mehrzweckfett	3	2000
3.	Gasdrehgriff	Mehrzweckfett	2	2000
4.	Bowdenzug Hinterradbremse	Mehrzweckfett	6	2000
5.	Schalt-Bowdenzug	Mehrzweckfett	4	2000
6.	Vorderrad-Schwingarme	Mehrzweckfett	1 (a)	2000
7.	Tachometerantrieb	Mehrzweckfett	1 (b)	2000
8.	Anlaufkante des Unterbrechers	Bosch-Heißlagerfett FT 1 V 4	7	4000
9.	Ölwechsel	Getriebeöl SAE 80 600 ccm	8 (a)	6000
10.	Antriebskette reinigen und fetten*	DKW-Kettenfließfett	5	6000
11.	Vorder- und Hinterradlager reinigen und fetten	Wälzlagerfett oder Mehrzweckfett	—	6000

\* Je nach Fahrbetrieb und Witterungsverhältnissen kann sich ein Fetten schon früher erforderlich machen.

Information und Bestellung auch unter

Werkstoff-Handbuch DKW Hummel [www.greiner-oldtimerteile.de](http://www.greiner-oldtimerteile.de)



127 / 1  
1 / 57 / 076a

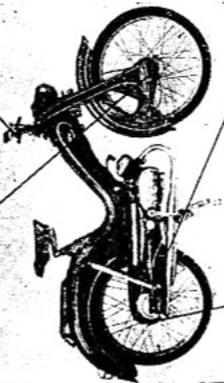
1a  
Vorder-  
rad-  
Schwinge  
1b  
Tot-  
homel-  
antrieb

2

Gas-  
drehgriff



127 / 2  
VI / 56 / 2174



**Schmierstellen  
für die  
DKW Hummel**

ab Fg.-Nr. 01 551 101

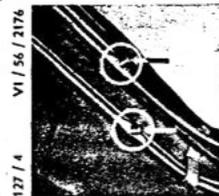
127 / 9  
1/57/069 a



127 / 3  
VI / 58 / 2097

3  
Schallgriff

4  
Schall-  
Bowdenzug



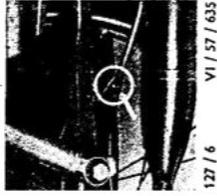
127 / 4  
VI / 56 / 2176



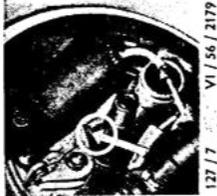
127 / 5  
VI / 56 / 2177

5  
Antriebskette

6  
Bowdenzug  
Hinter-  
rad-  
bremse

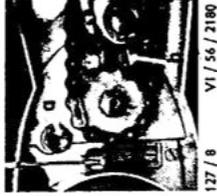


127 / 6  
VI / 57 / 635



127 / 7  
VI / 56 / 2179

7  
Anlaufkante des  
Unterbrechers  
8a  
Getriebeöl  
ergänzen  
8b  
Ölstand im  
Distand im  
Getriebe prüfen



127 / 8  
VI / 56 / 2180

Abb. 127 Schmierstellen für die DKW Hummel ab Fg.-Nr. 01 551 101