

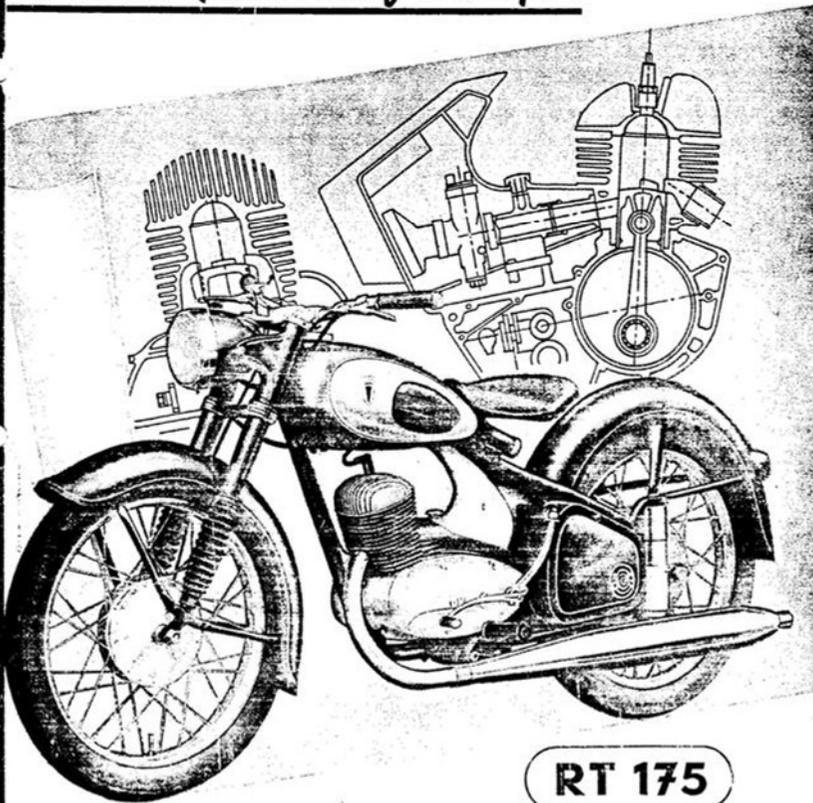
DKW

PRAXIS



Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de

Motorrad - Ausstellung Frankfurt



DKW

PRAXIS

HEFT 10 · OKTOBER 1953 · 2. JAHRGANG

Wenn wir über die Entwicklung der Auto Union seit dem Wiederaufbau einen kleinen Rückblick halten, so fällt dabei besonders die Fülle der Ereignisse, die das Jahr 1953 brachte, auf. Die Ausstattung der DKW-Meisterklasse mit einem Viergang-Getriebe, das Erscheinen der DKW-Sonderklasse und die, anlässlich der vor kurzem stattgefundenen Pressekonferenz, festgesetzten neuen Preise sind erfreuliche Ereignisse, die unsere DKW-Händler sicher noch in angenehmer Erinnerung haben. Die Titelseite der heutigen DKW-Praxis hat Ihnen über den Inhalt dieses Heftes schon einiges verraten. Auch auf dem Motorrad-Sektor warten wir noch in diesem Jahre mit verschiedenen Neuerungen auf, die der große Kreis unserer DKW-Freunde sicher mit großem Interesse begrüßen wird.

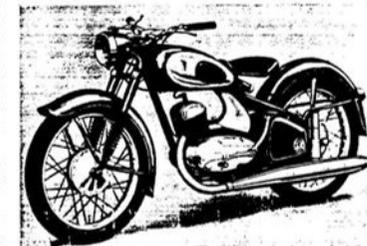
Daß seit Anlaufen der Motorrad-Produktion in Ingolstadt tausende DKW-Motorräder zufriedene Besitzer gefunden haben, ist nicht nur ein Zeugnis für die Beliebtheit und Leistungsfähigkeit unserer Maschinen, sondern beweist auch das große Vertrauen, das in den Namen „DKW“ gesetzt wird. Der Grundsatz, unseren Kunden das Beste zu bieten, findet nun wieder in den neuen und verbesserten Typen unseres Motorrad-Programms seinen Niederschlag. In Frankfurt ist erstmalig das neue DKW-Motorrad RT 175, die RT 250 und die ansprechende RT 350 mit zwei parallel angeordneten Zylindern zu sehen.

Lange vor dem Kriege war es die Auto Union, die mit der SB 500 erstmalig mit „Twin“-Motorradmotoren auf dem Markt erschien. Heute ist die Parallel-Zylinderanordnung nichts Neues mehr. Diese Tatsache spricht für sich und beweist die Richtigkeit des seinerzeit von uns eingeschlagenen Weges. Wenn wir nun mit der RT 350 wieder einen „Twin“-Motor vorstellen, dann haben wir



RT 175

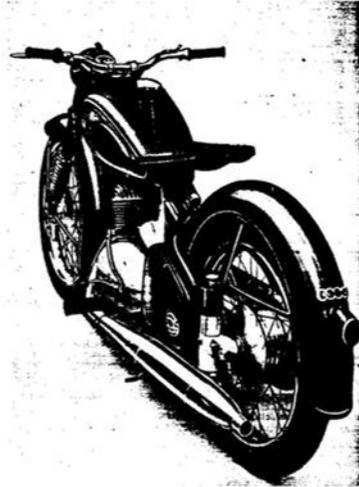
das Bewußtsein, daß wir damit auf Grund unserer jahrzehntelangen Erfahrung und neuester Erkenntnisse einen würdigen Nachfolger der Zweizylinder-Vorkriegsmaschinen geschaffen haben. Die RT 250 erscheint mit einer Menge Verbesserungen, die unsere Motorradfreunde mit Begeisterung aufnehmen werden. Wir wollen uns erst einmal mit der RT 175 befassen, die über viele 100 000 Kilometer harter Versuchsfahrten ihre Bewährungsprobe bestanden hat. Damit stellen wir unseren DKW-Freunden ein Fahrzeug vor, das ausgezeichnet in der Leistung und bestechend im Aussehen ist. Das blendende Finish und die liebevolle Gestaltung jedes Details dieser rassigen Maschine fällt besonders ins Auge. Dabei ist selbstverständlich eine Verwandtschaft mit den bisherigen Modellen nicht zu verleugnen. Diese Feststellung bezieht sich in erster Linie auf den Rahmen, den man aus gutem Grunde in fast derselben Ausführung wie bei der RT 200/250 übernommen hat. Daß die



Die RT 175 von der Ausspuffseite

← Motorschnitt RT 175

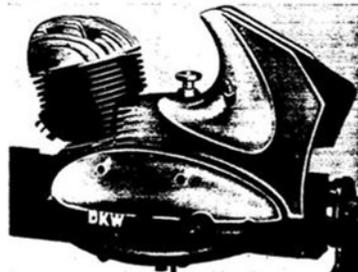
Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de



Eingebaute Hupa im Werkzeugkasten

Straßenlage und die Fahreigenschaften unserer DKW-Motorräder ausgezeichnet sind, brauchen wir wohl nicht besonders hervorzuheben. Das ist auch der Grund dafür, daß hinsichtlich des Fahrgestells im Prinzip keine grundlegenden Änderungen erfolgten. Der Rahmen ist in seinen Abmessungen selbstverständlich auf den neuen Typ abgestellt und die Verfeinerungen, die dabei durchgeführt wurden, stützen sich auf altbewährte Konstruktionsunterlagen.

Vielleicht wird der eine oder andere Kunde fragen, warum gerade ein Motorrad mit 175 ccm Hubraum? Bei näherer Überlegung ist dazu erst einmal festzustellen, daß das Fahrzeug hinsichtlich der Unterhaltskosten, also steuer- und versicherungsmäßig, keinen größeren Aufwand erfordert als beispielsweise eine Maschine mit



Der Motor von der Kupplungsseite

125 ccm Hubraum. Außerdem steht dem sportlichen Fahrer eine beachtliche Höchstgeschwindigkeit zur Verfügung. Auch für den gemächlichen Bummler, der auf Grund der großen Kraftreserve gute Reisedurchschnitte erzielen kann, ist diese Hubraumklasse ideal.

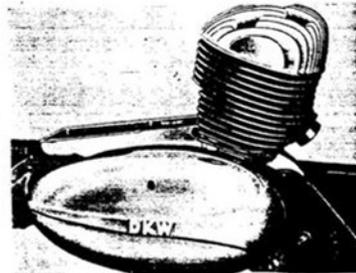
Unserem anschließend folgenden Erfahrungsbericht möchten wir hier nicht vorgreifen. Deshalb wollen wir uns die RT 175 zunächst einmal aus der Nähe betrachten.



Motor im Fahrgestell eingebaut

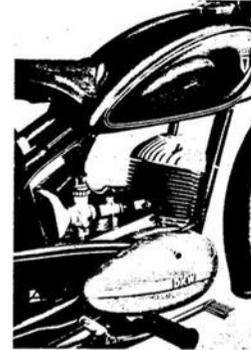
Fangen wir beim Herz der Maschine, also beim Motor, an. Daß hier auf dem großen Erfahrungsschatz unserer Motorrad-Konstrukteure aufbauend etwas ganz Neues entstand, fällt sofort auf. Mit der neuen Vergaserverkleidung, die innen als Ansaugeräuschkämpfer ausgebildet ist, bildet der formschöne Motor-Getriebe-Block ein harmonisches Ganzes.

Das geschlossene Gesamtbild wird durch die neuen Leichtmetall-Tonnennaben, die breiten, formschönen Kotflügel, die vollkommenen Schmutzschutz gewähren, den gekapselten Kettenkasten und die neuartige Auspuffanlage sehr günstig beeinflusst. Die Verbrennungsgase treten bei dieser Maschine auf der linken Seite des



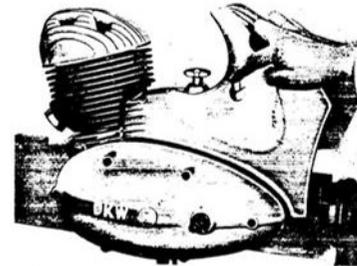
Der Motor von der Lichtmaschinen Seite

Zylinders aus. Besonders zweckmäßig erfolgt die Unterbringung des elektrischen Hornes im Werkzeugkasten. Alles in allem präsentieren wir hiermit ein Motorrad, dessen Ausstattung und Eigenschaften das Herz jedes Motorrad-Fahrers gewinnen wird.



Vergaserverkleidung abgenommen

Der Motor der RT 175 springt in kaltem Zustand nach leichtem Fluten des Vergasers und in warmem Zustand — ohne Tupfen — sofort an. Zum Tupfen wird dabei der an der linken Hälfte der Vergaserverkleidung angebrachte Ferntupfer benutzt. Beachtlich ist die mechanische Laufruhe des Motors und das stark gedämpfte Ansaug-

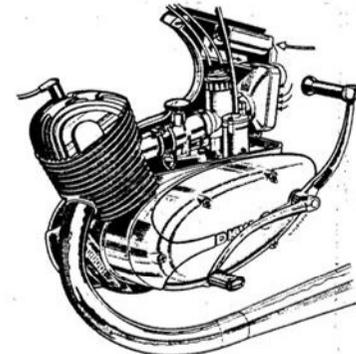


Der Vergaser-Tupfer

geräusch. Wie schon vorher erwähnt, erfüllt die Vergaserverkleidung neben Formschönheit und Schutz vor Verschmutzung als wichtigste Aufgabe die Beruhigung der angesaugten Luft. Um die gewünschte Wirkung zu erzielen, wurde in der Vergaserverkleidung ein Ansaugkanal vorgesehen, welcher den Luftstrom in labyrinth-artigem Verlauf genau vor den Luftfilter führt. Die Luft wird bei zweimaligem Richtungswechsel durch das Innere der Verkleidung geleitet, wobei die sonst vor dem Luftfilter entstehenden Wirbel beseitigt werden.

Bedingt durch die Verwendung der Vergaserverkleidung mit Ansaugeräuschkämpfer mußte auch der Vergaser nach hinten verlegt werden. Damit wurde jedoch kein Nachteil eingetauscht, weil der lange Ansaugweg genau auf die hohe Leistung der Maschine abgestimmt werden konnte.

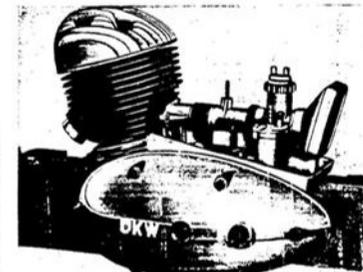
Der lange Weg zwischen dem Luftschieber des Vergasers und der Steuerkante des Kolbens hat eine geringere Schwingungsfrequenz der Kraftstoffluftgemischsäule beim Öffnen und Schließen des Luftschiebers zur Folge. Bei einem kurzen Ansaugweg treten kurze Schwingungen auf, die sich bei einer bestimmten Drehzahl mit den Steuerzeiten des Kolbens überschneiden können und in diesem Drehzahlbereich eine ungenügende Füllung, so wie in der Leistungskurve ein „Loch“ entstehen lassen.



Luft-Ansaugweg

Bei dem langen Ansaugweg der RT 175, RT 250 und RT 350 entstehen Schwingungen geringer Frequenz, die ein Überschneiden mit den Steuerzeiten des Kolbens ausschließen.

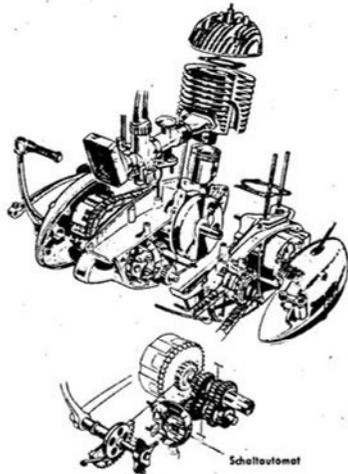
Charakteristisch für den leistungsstarken Motor ist der gleichmäßige Verlauf der Drehmomentkurve vom unteren Drehzahlbereich bis hinauf. Mit dem maximalen Drehmoment von 1,56 mkg bei 4000 U/min kommt diese Maschine der Leistung eines Motorrades mit 200 ccm



Die Verkleidung beidseitig abgenommen

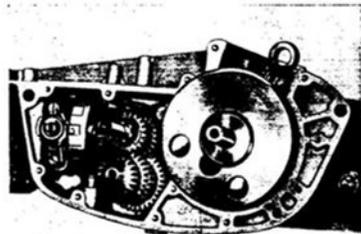
Hubraum gleich. Da bekanntlich der Drehmomentverlauf ausschlaggebend für die Beschleunigung sowie die Notwendigkeit des Schaltens ist, wird dem Sport- und Tourenfahrer gleichermaßen ein Fahrzeug in die Hand gegeben, mit dem erstaunliche Reisedurchschnitte erzielt werden können.

Die Bohrung des Zylinders mit 62 mm \varnothing und einem Hub von 58 mm ergibt einen Hubraum von 175 ccm. Bei einem Verdichtungsverhältnis von 1:6,1 bis 6,2 werden bei 5000 U/min 9,5 PS erreicht.

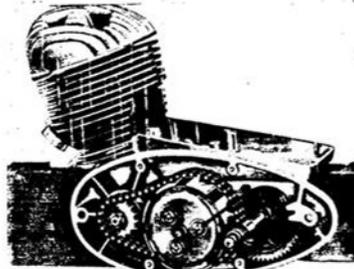


Motor, Getriebe und Schaltautomat

Das günstig abgestufte Viergang-Getriebe ist mitbestimmend für die gute Beschleunigung der Maschine. Die prägnante und schnell zu betätigende Schaltung sowie das lautlose Einrasten der Gänge machen das Schalten



Getrieberäder und Schaltautomat



Kupplungsseite

zur Freude. Im Aufbau gleicht das Getriebe der RT 250 mit Viergang-Getriebe. Auch bei der RT 175 wird zur Übertragung der Schaltvorgänge der bekannte Schaltautomat, der selbstverständlich wie die Räder und Wellen in den Abmessungen gegenüber der RT 250 unterschiedlich ist, benutzt (Bild).

Die leichtgängige neue Kupplung trennt im warmen und kalten Zustand leicht und sauber. Um die Lamellen zum Tragen zu bringen, werden nicht mehr die bisher bekannten Zugfedern (Bild), sondern drei stark dimensionierte Druckfedern verwendet, die in Hülsen in Kupplungsteller liegen und durch drei Schlitzschrauben auf den Stehbolzen des inneren Mitnehmers befestigt werden. Beim Auskuppeln wird der Druckstift gegen den Kupplungsteller bewegt — damit werden gleichzeitig die Federn zusammengedrückt — und die Lamellen sind frei. Das mühelose Bedienen der Kupplung ist nicht zuletzt auf das neue Übertragungsorgan, den Kupplungsknebel, der im Knebelgehäuse geführt wird, zurückzuführen (Bild). Zur Pflege der Kupplungs-Betätigung wurde ein übriges getan. Dazu ist auf der unteren Seite des Kupplungsdeckels eine Bohrung angebracht, durch welche der am Ende des Knebelgehäuses befindliche Schmier nipple mit der Fettpresse erreicht werden kann.

Die Kraftübertragung vom Kettenrad auf der Kurbelwelle (16 Zähne) über eine verstärkte Hülsenkette $\frac{3}{8} \times \frac{1}{8}$ mit 50 Gliedern zum Kupplungskettenrad (37 Zähne) ist durch die vorhandene Kupplungsdämpfung sehr elastisch. Das Übersetzungsverhältnis Motor/Getriebe errechnet sich aus:

$$\frac{16}{37} = 1:2,31$$

Der Antrieb des Hinterrades erfolgt vom Antriebsritzel (16 Zähne) über eine verstärkte Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ auf das große Kettenrad mit 47 Zähnen. Daraus resultiert die Übersetzung Getriebe/Hinterrad mit

$$\frac{16}{47} = 1:2,94$$

Das Gesamtübersetzungsverhältnis im direkten Gang beträgt demnach

$$\frac{1 \cdot 1}{2,31 \cdot 2,94} = 1:6,78$$

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de

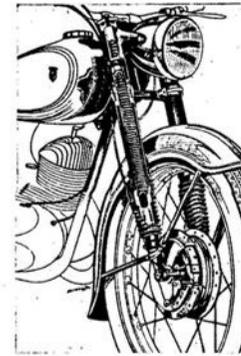
Die Abstufung des Getriebes und die Gesamtübersetzungsverhältnisse in den einzelnen Gängen sind aus der nachfolgenden Aufstellung zu ersehen:

Gang	im Getriebe	Gesamt- übersetzung
1	$\frac{15}{38} \times \frac{20}{29} = 1:3,19$	1:21,6
2	$\frac{21}{27} \times \frac{20}{29} = 1:1,86$	1:12,65
3	$\frac{25}{23} \times \frac{20}{29} = 1:1,33$	1:9,06
4	1:1	1:6,78

Bei unseren Fahrten durch die bayerischen Berge wurde der Maschine nichts geschenkt und auf den Gebirgsstraßen konnten wir so richtig feststellen, was in dem kleinen robusten Motor steckt. Die Drehzahlfreudigkeit ist besonders hervorzuheben. Daß sich unsere Maschine bei hohen Drehzahlen immer wohl fühlte und Leistungen vollbrachte, die beinahe einer Maschine mit 250 ccm entsprechen, sind Tatsachen, die dem Motor das beste Zeugnis ausstellen. So ziemlich alles, was an landläufigen Steigungen zu passieren war, konnte mit dem 4. Gang genommen werden. Selbstverständlich ist bei Spitzkehren und nachfolgender steiler Wegstrecke ein rechtzeitiges Zurückschalten notwendig, um nicht zuviel an Drehzahl zu verlieren. Die Elastizität des sportlichen Motors ist erstaunlich. Ein Dahinfahren mit 20 km/h im 4. Gang nimmt der Motor keinesfalls übel, sondern überrascht im Gegenteil mit einem schwingungsfreien Rundlauf. Von einem Stoßen ist dabei nichts zu merken. Diese angenehmen Eigenschaften machen das Fahren in allen Situationen zur Freude und wenn wir hier berichten, daß eine 13prozentige Steigung, die hinter einer Rechtskurve unvermittelt begann, im 3. Gang mit 40 km/h gefahren wurde, muß festgestellt werden, daß mit der RT 175 ein Motorrad zur Verfügung steht, mit dem gerade in den Bergen sehr günstige Reisedurchschnitte erzielt werden können. Wir errechneten bei einer Fahrstrecke von 1000 Kilometern 70 km/h und dieser Wert will schon etwas heißen. Selbstverständlich kommt das niedrige Eigengewicht mit 108 kg, woraus ein Leistungsgewicht von 11,4 kg PS resultiert, der Leistungsfähigkeit der Maschine besonders zugute. Wie schon anfangs erwähnt, steht die Beschleunigung in engem Zusammenhang mit dem Verlauf der Drehmoment-Kurve. Die große Leistung des Motors mit 9,5 PS im Verein mit dem günstigen Drehmoment hat unsere Erwartungen bei den durchgeführten Meßfahrten weit übertroffen.

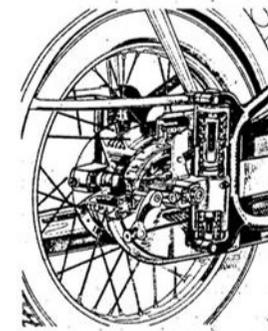
Der Kraftstoffverbrauch ist in Anbetracht der hohen Beanspruchung mit einem Durchschnitt von 2,8 Ltr./100 km als äußerst sparsam zu bezeichnen. Dazu ist noch zu bemerken, daß es sich um einen Reizeverbrauch handelt, der also unter aller möglichen Fahrverhältnissen ermittelt wurde. Der Normverbrauch ist natürlich unter den besonders festgelegten Bedingungen (Verbrauch bei gleichmäßigem Fahren mit $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit auf ebener, trockener Bahn bei Windstille) zu erreichen. Wie die maschinelle Leistung der RT 175 überzeugt, so

überzeugt auch die unvergleichliche Straßenlage, die hervorragende Kursstabilität und Spurhaltung des für die erhöhte Motorleistung besonders abgestimmten Fahrgestelles. Ganz besonders ist dies in schnell durchfahrenen Kurven festzustellen, wenn die Maschine, auf den leisesten Schenkeldruck reagierend, in jede ge-



Telegabel und Tonnennabe

wünschte Lage abgewinkelt werden kann. Die Telegabel mit progressiver Federcharakteristik und der gut abgestimmten Hinterradfederung vermittelt immer eine gute Bodenhaftung, die zur Fahrsicherheit und zum Fahrkomfort in entscheidendem Maße beiträgt. Beim scharfen Durchfahren von plötzlich auftretenden Quer-



Hinterradfederung und Nabe

rinnen und Schlaglöchern fängt die Federung auch die härtesten Schläge auf. Überdies hat man in jedem Geschwindigkeitsbereich durch die außerordentlich wirksamen neuen Bremsen das Gefühl unbedingter Sicher-

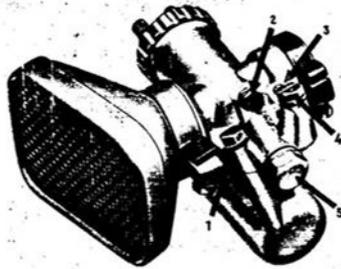
heit. Bei einer wirksamen Gesamtbremsfläche von insgesamt 127,5 cm² ergibt sich das sehr günstige Verhältnis des zulässigen Gesamtgewichtes zur Bremsfläche von: 2,11 kg/cm².

Durch die verrippten Leichtmetallnaben ist bei langen Talcbfahrten außerdem die Gewähr gegeben, daß die bei hoher Dauerbelastung auftretende Wärme auf schnellstem Wege abgeleitet wird. Die richtige Dosierung beim Bremsen fällt niemals schwer, da sowohl Fuß- als auch Handbremshebel günstig übersetzt sind und in angenehmer Reichweite liegen. Die Handlichkeit aller Bedienungshebel, und der ganzen Maschine überhaupt, hängt vor allem aber von den besonders günstig festgelegten Abmessungen der Sitzposition ab.

640 mm vom Sattel bis zur Fußraste und 700 mm vom Lenker bis zum Sattel schaffen selbst für große Personen die Voraussetzung für einen entspannten und auch bei langen Fahrten ermüdungsfreien Sitz.

Um das Bild abzurunden, wollen wir noch auf den geschlossenen Kettenkasten, der eine lange Lebensdauer der Antriebskette garantiert, und den Kraftstoffbehälter mit 13 Liter Inhalt hinweisen. Der Dreivegehebel ist erst bei näherem Hinsehen zu bemerken. Es handelt sich dabei um eine neue Ausführung und die Betätigung erfolgt nur in horizontaler Richtung. Bei Stellung „A“ = auf, zeigt der Hebel gegen das Hinterrad, während in entgegengesetzter Richtung auf Reserve geschaltet ist. Bei Mittelstellung ist der Kraftstoffzufluß zum Vergaser gesperrt.

Die Reinigung und Pflege der Maschine wird durch den glattflächigen Motorblock mit der Vergaserverkleidung wesentlich erleichtert. Nunmehr ist es ohne weiteres möglich, neben dem Fahrgestell auch den Motor abzuspitzen ohne die Gefahr, daß Wasser in den Vergaser oder in das Getriebe eindringen könnte. Die Vergaserverkleidung läßt sich jederzeit auch auf freier Strecke, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug, nach Lösen der zwei Handmuttern, abnehmen. Zur Einstellung des Ver-

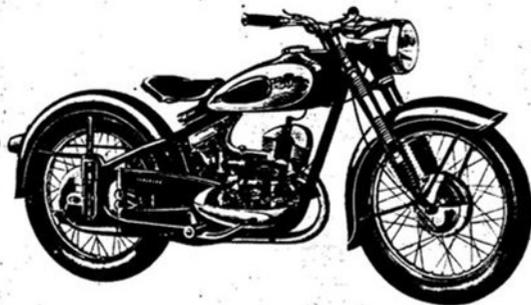


Die Düsen des neuen Vergasers

1. Hauptdüse
2. Gasschieberanschlagschraube
3. Leerlaufgemisch-Regulierschraube
4. Leerlaufdüse
5. Nadeldüse

gasers genügt es allerdings, wenn dabei nur die rechte Verkleidungshälfte heruntergenommen wird, da sich sämtliche Düsen auf einer Vergaserseite befinden. Die Kontrolle zur Ermittlung des Ölstandes im Getriebe kann bei heruntergenommener Vergaserverkleidung und Herausziehen des Ölmeßstabes vorgenommen werden. Es ist also nicht mehr nötig, zu diesem Zweck die Ölkontrollschraube am Kupplungsgehäusedeckel zu öffnen. Zur Erleichterung bei der Feineinstellung der Kupplungs- und Handbremse befinden sich an beiden Bedienungshebeln Verstellerschrauben, die mit der Hand eingestellt werden können. Daß der Fahrersattel dem jeweiligen Körpergewicht des Fahrers entsprechend eingestellt werden kann, wurde schon an anderer Stelle erwähnt. Die Hinterradfederung ist selbstverständlich für Sozialsbetrieb ausgelegt.

Die RT 175 ist das Ergebnis intensiver Konstruktions- und Versuchsarbeit, wobei Planung und Praxis Hand in Hand gingen. Mit dem Erscheinen dieser Maschine wird unser Grundsatz, leistungsfähige und solide Gebrauchsmaschinen auf den Markt zu bringen, wieder bekräftigt. Sie dürfen daher, mehr noch als schon bei den vorausgegangenen RT-Modellen, mit uns der Überzeugung sein, daß diese Maschine in kürzester Zeit der Freund eines jeden Motorradfahrers werden wird.



Schnittmodell RT 175

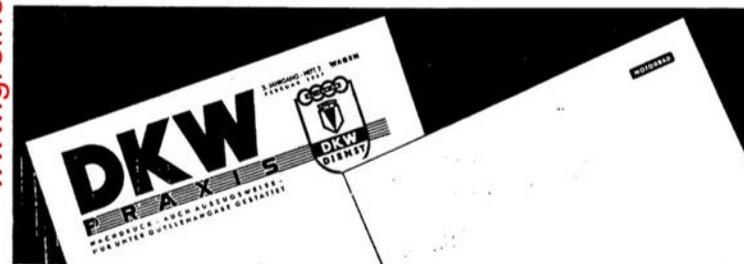
MOTORRAD

IN ZUKUNFT: *Eine Wagen- und eine Motorrad-DKW-Praxis*

Mit der vorliegenden Ausgabe der DKW-Praxis, die zum ersten Male ausschließlich als ein reines Motorrad-Heft herausgegeben wurde, verwirklichen wir eine schon seit längerem notwendig und auch für zweckmäßig befundene Aufteilung der DKW-Praxis. Hierfür lagen verschiedene Gründe vor. Das erweiterte Produktionsprogramm, sowohl auf dem Wagen- als auch auf dem Motorrad-Sektor, brachte natürlich gleichzeitig auch eine notwendige Zunahme der für die einzelnen Typen und für die Organisation des Kundendienstes anfallenden DKW-Praxis-Beiträge. In dem zur Verfügung stehenden monatlichen Seitenumfang der DKW-Praxis war es nicht immer möglich, alle anfallenden Artikel aus dem Wagen- und Motorrad-Programm gleichzeitig unterzubringen. Wir haben uns daher entschlossen, die jährlich erscheinenden 12 DKW-Praxis-Hefte in 6 Wagen- und 6 Motorrad-Hefte aufzuteilen. Damit ist es uns möglich, zu den einzelnen Arbeitsgebieten ausführlich Stellung zu nehmen und jeweils in einem Heft gesammelt einmal vom Wagen und das andere Mal von den Motorrädern das Wichtigste zu bringen. Und zwar erscheinen die **Wagenhefte** immer in den **geraden** und die **Motorradhefte** in den **ungeraden** Monaten.

Außerlich unterscheiden sich die beiden Hefte nur in der Farbe des Kopfes. Das **Wagenheft** wird, wie bisher, im Kopfteil mit **blauer** Farbe gedruckt, während der Kopf des **Motorradheftes** im **Gelbdruck** hergestellt wird. Rechts außen ist am Kopf das Wort „**Wagen**“ beziehungsweise „**Motorrad**“ angebracht.

Mit der Inhaltsaufteilung der DKW-Praxis wurde gleichzeitig auch folgendes festgelegt: Unsere **Wagenhändler** erhalten künftig nur noch die **Wagen-DKW-Praxis**, die **Motorradhändler** nur noch die **Motorradhefte** und die **kombinierten Händler** beide Hefte. Auf Wunsch kann jedoch selbstverständlich jeder unserer Wagen- bzw. Motorrad-Händler das Motorrad- bzw. Wagenheft der DKW-Praxis zusätzlich gegen Berechnung erhalten.



RT 175 RT 250/2

Was ist
bei Reparaturen
zu beachten?

Eine ausführliche Beschreibung der neuen DKW-Motorräder RT 175 und RT 250/2 haben wir in der DKW-Praxis, Heft 10/53, veröffentlicht. Heute wollen wir uns mit Einzelheiten, die bei der Demontage und Montage zu beachten sind, befassen.

Die Motoren beider Maschinen sind hinsichtlich des Aufbaus und der Funktion der einzelnen Teile bis auf die maßlichen Abweichungen nicht unterschiedlich. Aus diesem Grunde wird auf eine Trennung bei der Beschreibung der Demontage- und Montage-Vorgänge verzichtet, da die Handgriffe bei den einzelnen Arbeiten in der gleichen Reihenfolge vorgenommen werden.

Als erstes sind einige Neuerungen am Motor-Getriebe-Block beider Maschinen erwähnenswert. Bitte betrachten

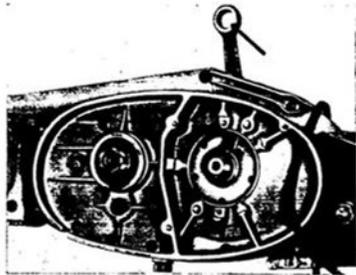
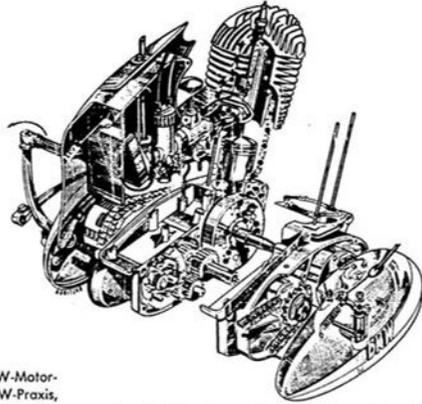


Bild 1

Sie die Abbildung 1. Sie werden dabei feststellen, daß die Abdichtung des Kugellagers für das Schaffrad auf der Kupplungswelle geändert wurde. Bei den DKW-Motorrädern RT 200/250 kam eine Dichtung mit Verschlussblech und Radialdichtung zum Einbau. Die Abdichtung am Schaffrad für die Kupplungswelle erfolgt bei der RT 175 und RT 250/2 durch einen Radialdichtung, der mit der Lippe nach innen eingebaut wird. Die Gehäusebo-



rung für die Vorgelegewelle wird mit der Verschluss-scheibe, Teile-Nummer 00470-004-01, abgedichtet.

Die linke Gehäusehälfte nimmt die neue Druckfeder-

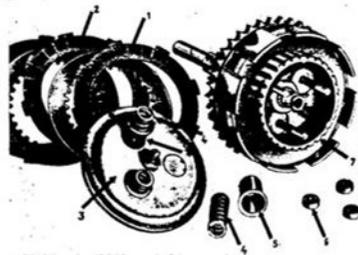


Bild 2

(Die Teile sind in der DKW-Praxis 1953/Heft 10 beschrieben.)



Bild 3

kupplung (siehe DKW-Praxis 10/53) — Bild 2 — und den Kickstarter auf. Der Schaltautomat wird wie bei der RT 250/1 mit zwei Sechskantschrauben befestigt und mit einem Blech gesichert.

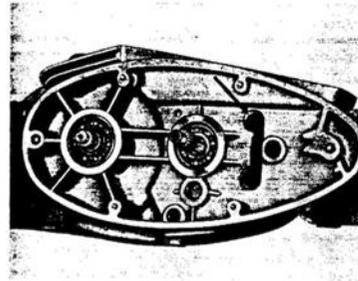


Bild 4

Nach diesem kurzen Überblick ist noch festzustellen, daß in jeder, ordentlichen Werkstatt ein Motorrad-Montagebock, der in der DKW-Praxis, Heft 7/53, Seite 21, beschrieben (Bild 5) wurde, vorhanden sein sollte. Leider

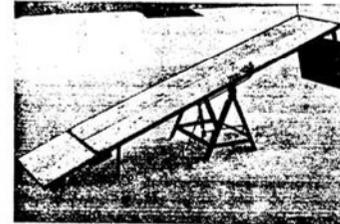


Bild 5

muß man aber in noch vielen Motorrad-Werkstätten sehen, unter welchen ermüdenden Arbeitsbedingungen irgendwelche Reparaturen an den Maschinen durchgeführt werden. Ein Montagebock hingegen, der auch selbst hergestellt werden kann, gestattet ein Arbeiten in aufrechter Körperstellung. Erreicht wird dadurch ein besserer Überblick, mehr Sauberkeit und Ordnung, kein Ermüden und somit eine höhere Arbeitsleistung.

Wir setzen also voraus, daß die zu demontierende Maschine auf einem Montagebock steht, und beginnen mit der Demontage auf der rechten Fahrzeugseite:

1. Sattel abbauen.
2. Kraftstoffbehälter nach Lösen des Kraftstoffschlauches und der Befestigungsmuttern abnehmen.
3. Handmuttern der Vergaserverkleidung herauserschrauben und rechte Vergaserverkleidung entfernen, nach Demontage des Luffilters und Herausnehmen der

Bowdenzüge zum Vergaser aus der linken Vergaserverkleidung ist auch die linke Vergaserverkleidung abzunehmen.

4. Deckelverschraubung des Vergaserschiebergehäuses lösen, Gas- und Luftschieber mit Schieberfedern herausziehen, Klemmschelle zur Vergaserbefestigung lockern und Vergaser entfernen (Bild 6).



Bild 6

5. Ansaugkanal-Mittelstück (2 Kreuzschlitzschrauben) demontieren und die Schlauchbinder zwischen Mittelstück und Ansaugflansch am Zylinder abnehmen. Anschließend Ansaugflansch am Zylinder entfernen.

6. Abschlußdeckel (Lichtmaschinenseite, 2 Kreuzschlitzschrauben) abnehmen (Bild 7), Kupplungsseil aus Kupplungsknebel aushängen, Anschlüsse 1, 30, D + und Masse am Regler und an der Lichtmaschine mit

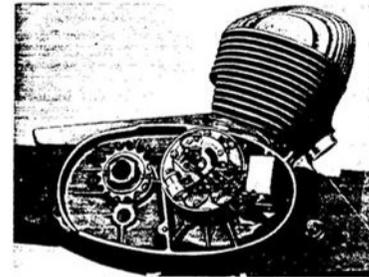


Bild 7

Steckschlüssel 5,5 mm lösen, Zündversteller (Schlitzschraube) ausbauen (nur bei RT 250/2 vorhanden) und die Lichtmaschine (2 Halteschrauben) mit Spannungsregler herunternehmen, Anker mittels Abdrückschraube, Teile-Nr. 4601-71701-003, abziehen, Zylinderrolle — Teile-Nr. 05402-005-40 — entfernen.

- Hinterradsteckachse herausschrauben, Distanzhülse entfernen.
- Kotflügelbefestigung lösen (4 Muttern) und das hintere Kotflügelende hochklappen. Hinterrad aus Mitnehmerverzahnung nehmen und nach hinten herausziehen.
- Abschlußdeckel für Kettenkasten entfernen (5 Schlitzschrauben), vorn am Kettenschutz eine Schlitzschraube lösen, beide Gummiabdichtringe für Kettenschutz hinten abnehmen, äußere Kettenabdeckung nach vorn herausziehen.
- Kupplungsdruckstange und Gummiabdichtung am Antriebskettenrad entfernen, Kettenradmutter entsichern.
- Gegenhalter für Kettenrad auf Schaftradwelle, Teile-Nr. 4701-71300-00.1, anlegen und Kettenradmutter (Linksgewinde) lösen.
- Kettenrad mit Kette von Hand aus oder mit Hilfe eines Schraubenziehers von der Schaftradwelle abnehmen, Abstandshülse entfernen.
- Sprengring unter Kettenrad auf Schaftrad (zur Arretierung des unteren Kettenschutzes) entfernen und innere Kettenschutzhälfte herausnehmen.
- Neu! Befestigungsschellen der Gummiabdichtung am Gehäuse oben und unten lockern, Abdichtgummi zwischen Kettenschutz und Lichtmaschinendeckel abnehmen.
- Kabelsatz aus dem Gehäuse herausziehen.
- Kabel für Leerlaufanzeigeleuchte lösen.
- Muttern der Motorbefestigungsschrauben entfernen. Die bis jetzt durchgeführten Arbeiten erfolgten auf der rechten Seite der Maschine. Die Reihenfolge der bisher beschriebenen Arbeitsvorgänge ist von Vorteil, da erst sämtliche auf der rechten Seite möglichen Arbeiten zu Ende geführt werden und erst dann auf der anderen Seite des Motorrades mit den dort nötigen Demontagearbeiten begonnen wird. Nach Wechseln des Arbeitsplatzes setzen wir also die Demontage auf der linken Seite der Maschine fort:
 - Linke Fußraste entfernen (zugleich Befestigung des Auspuffrohres) und vordere obere Motoren-Befestigungsschraube herausziehen (die Mutter wurde auf der Gegenseite schon entfernt).
 - Auspuffbefestigung hinten lösen und Auspuffrohr durch leichtes Hin- und Herbewegen aus dem Zylinder auslaß herausziehen.
 - Kickstarter- und Fußschalthebel abnehmen (Klemmschrauben lösen).
 - Kupplungsdeckel abschrauben (6 Kreuzschlitzschrauben) Dichtung wegnehmen und Getriebeöl ablassen.
 - Masseanschluß am Motorblock entfernen.
 - Sämtliche Motorbefestigungsschrauben (Muttern auf der rechten Seite schon heruntergenommen) herausziehen, Motor aus dem Fahrgestell herausheben und Motor auf der Werkbank in die Spannvorrichtung für Motoraggregate, Teile-Nr. 4701-75200-00.1, befestigen.

Ohne die genannte Spannvorrichtung hat der Motorblock auf der Werkbank keinen genügenden Halt, so daß beim Demontieren und besonders beim Montieren — abgesehen von möglichen Verunreinigungen — ein schnelles, präzises Arbeiten erschwert wird. Auf keinen

Fall den Motor in den Schraubstock einspannen. Ein Verzug des Gehäuses und damit Undichtigkeiten können die Folge sein.

Vor dem Abnehmen der Kupplung mit Kupplungskettenrad, Kette und Kettenrad auf der Kurbelwelle, ist der Kettendurchhang zu prüfen. (Gesamtmaß nach unten und oben.) Bei mehr als 15 mm Kettendurchhang Kette auswechseln! Außerdem ist die Kette, falls diese wieder verwendet werden soll, auf der Außenseite mit einem Farbpunkt zu kennzeichnen. (Wiedereinbau mit dem Farbpunkt nach außen.) In der Serienfertigung wird bei Bedarf zwischen dem Sprengring auf der Kupplungswelle und der Feder vor dem Kickstarterrad zur Erreichung der richtigen Kettenspur eine Ausgleichsscheibe montiert. Beim Zusammenbau des Motors diese Ausgleichsscheibe nicht vergessen!

Am Motor, der inzwischen in der Spannvorrichtung befestigt wurde, gehen Sie nun wie folgt vor:

- Das Arretierstück für Kupplungskettenrad und Kettenrad auf der Kurbelwelle, Teile-Nr. 4701-71400-00.1, einsetzen und die Mutter des Kurbelwellen-Kettenrades (Rechtsgewinde) entsichern und abschrauben. Sicherungsblech abnehmen.
- Mit Zapfenschlüssel (neues Spezialwerkzeug) die Schlitzmutter der Kupplungsdruckfedern lösen, Federn mit Federkorb und Kupplungssteller abnehmen, Lamellen entfernen (Lage der Lamellen beachten), beim Einbau in der gleichen Lage zur Montage bringen!
- Mutter für Kupplungskorb entsichern und mit Steckschlüssel (Linksgewinde) lösen. (Gegenhalter für Kupplung, Teile-Nr. 4601-71301-00.1, und Arretierstück, Teile-Nr. 4701-71400-00.1, verwenden.)
- Kettenrad auf Kurbelwelle mit Abzieher, Teile-Nr. 4699-71500-00.1, abziehen.
- Kupplungstrommel mit Kupplungskettenrad, Kette und Kettenrad auf der Kurbelwelle abheben.
- Kickstartersegment hochziehen, Feder entspannen, Segment mit Feder und den beiden Führungscheiben herausnehmen.

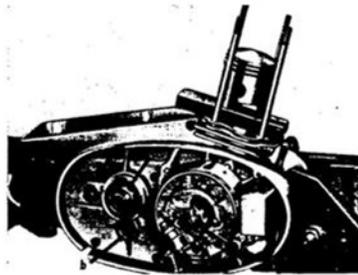


Bild 8

- Zylinderkopfschrauben lösen, Zylinderkopf mit Dichtung abnehmen, Zylinder mit Fußdichtung demonstrieren, Kolbenabstützgabel aus Holz, Teile-Nr. 4601-71001-00.1, unterschieben (Bild 8).

- Kolbenbolzensicherungen entfernen, Kolben leicht anwärmen und Kolbenbolzen mit Kolbenbolzenausdrücker (Teile-Nr. 2017-70301-00.1) Wagenausdrücker) von Hand herausdrücken.
- Die beiden oberen Halteschrauben aus der Montagevorrichtung entfernen und die Paßhülsen mit einem Ausdrückdorn herausschlagen, Hülschenabstützgabel, Teile-Nr. 4701-73201-00.1, bei Stellung des Pleuels im unteren Totpunkt einsetzen.
- 11 Stück Kreuzschlitzschrauben auf der Lichtmaschinenseite und 2 Kreuzschlitzschrauben auf der Antriebsseite entfernen. Vorrichtung dazu je nach Bedarf um 180° drehen, Kreuzschlitzschraubenzieher verwenden!
- Montagevorrichtung kippen, so daß Lichtmaschinenseite nach oben zeigt. Dichtungsflansch mit Dichtung und Simmerring entfernen (6 Schlitzschrauben).
- Flansch zum Ausdrücken der Kurbelwelle, Teile-Nr. 4601-73301-01.1, mit dem Abzieher für Kettenrad auf der Kurbelwelle (Lichtmaschinenseite) befestigen und rechte Gehäusehälfte abziehen.
- Wenn eine Demontage des Schaftrades nötig ist, mit einigen Schlägen des Gummihammers auf die Schaftradwelle Schaftrad lösen.
- Befestigungsschrauben des Schaltautomaten (2 Stück) entsichern, beide Schrauben lösen.
- Bz-Schraube der Schaltwelle am Schaltstück entfernen, dahinterliegende Scheibe herausnehmen und Schaltwelle nach der Antriebsseite zu herauschieben, freiliegendes Schaltstück mit Rückholfeder vom Halteblech wegnehmen.
- Halteblech durch Lösen der Schlitzschraube der Korbmutter und Herausschrauben des Exzenterstiftes demontieren.

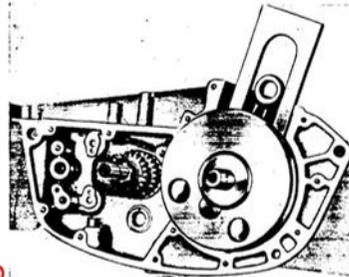


Bild 9

- Vorgelegewelle mit allen Rädern herausnehmen, Schaltautomat aus der linken Gehäusehälfte entfernen, Kupplungswelle von der Kupplungsseite aus herausdrücken (Bild 9).
- Schaltarrretierkugel und Feder aus der Arretierbüchse entfernen.

- Kurbelwelle mit Platte, Teile-Nr. 4601-73402-00.1, und Abzieher für Kettenrad auf der Kurbelwelle von der Kupplungsseite aus der Lagerung herauspressen.

Entfernen der Kugellager:

Ist eine Auswechslung der Kurbelwellenlager nötig, werden erst einmal die beiden Lager auf der Kupplungsseite entfernt. Dazu

- linke Gehäusehälfte anwärmen und das außenliegende Lager durch leichtes Klopfen auf einer Holzunterlage entfernen.
- Den zwischen den beiden Lagern befindlichen Außen-seegerring herausnehmen und dann das 2. Lager mit der Manschettendichtung mittels Treibbüchse für Kurbelwellen-Ringrillengeräte, Teile-Nr. 4705-71101-00.1, herausklopfen.
- Rechte Gehäusehälfte ebenfalls anwärmen und das Kurbelwellenlager mit der vorerwähnten Treibbüchse mit Dorn herausklopfen.
- Ist die Gummiabdichtung für das Schaftrad auf der Kupplungswelle undicht (nur dann wird das Herausnehmen des Simmerrings notwendig), wird die Abdichtung durch Unterhaken mit einem Schraubenzieher auf der Innenseite herausgeholt.
- Bei angewärmter Gehäusehälfte lassen sich nunmehr die zwei Getriebe-Ringrillengeräte 00625-013-40 austreiben, wozu die Treibbüchse für Getriebe-Ringrillengeräte, Teile-Nr. 4699-71101-00.1, mit Dorn Verwendung findet.
- Das Ringrillengerät 00625-043-40 auf der Kupplungsseite wird, wie vorher beschrieben, ausgebaut.

Bei der Montage des Motors wird in der umgekehrten Reihenfolge vorgegangen. Als erstes erfolgt das Einsetzen der neuen Kugellager in die linke Gehäusehälfte, wobei die Gehäusehälfte auf 80—90° anzuwärmen ist. In der Werkstatt-Information M/2, Nr. 1, wurde der Kurbelwelleneinbau ausführlich beschrieben, so daß an dieser Stelle ein Aufzählen der einzelnen Arbeitsgänge nicht notwendig wird. Wir möchten lediglich darauf hinweisen, daß in jedem Falle eine Kontrolle des axialen Spiels an den Kugellager-Innenringen durchgeführt werden muß. Wie beim Kurbelwelleneinbau der RT 200/250 beträgt für die neuen Typen das axiale Spiel der Kugellager-Innenringe mit dem Abstandsring auf der linken Gehäusehälfte 0,04—0,06 mm.

Nach Einpressen der Kurbelwelle (Einführhülse verwenden) in die linke Gehäusehälfte erfolgt das Justieren der Getriebeteile durch:

- Einschlagen der Fixierstifte für das Halteblech.
- Halteblech befestigen (mit Schlitzschraube und Exzenter-schraube).
- Arretierbüchse einschlagen und Druckfeder und Arretierbolzen einführen.
- Fixierstifte für den Schaltautomaten einschlagen, Schaltautomat in die beiden Fixierstifte einpassen (dabei mit einem Schraubenzieher den Arretierbolzen zurückdrücken (Bild 10).



Bild 10

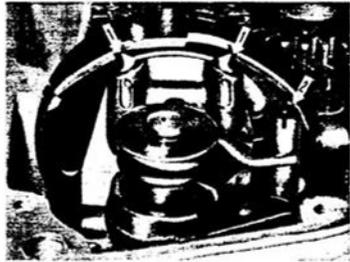
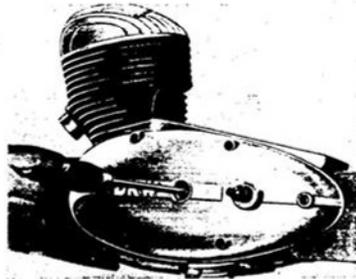


Bild 11

5. Schaltautomat von der Kupplungsseite aus nach Einlegen des Sicherungsbleches mit den zwei Sechskantschrauben, Teile-Nr. 00931-008-31, befestigen; beide Schrauben absichern.
6. Schaltwelle einführen und Schaltfinger mit Rückholfeder auf die Kerbverzahnung aufschieben. Schaltfinger durch Einbau des Sprenginges in die Nut der Schaltwelle absichern.
7. Kickstartersegment mit Kickstarterfeder und Führungsscheiben montieren.
8. Schaltrad des 3. und 4. Ganges sowie Zahnrad des 3. Ganges auf die Kupplungswelle schieben und die Kupplungswelle in das Ringrillenlager der linken Gehäusehälfte einführen. Es ist darauf zu achten, daß dabei die Schaltgabel des 3. und 4. Ganges auch in die Führungsleiste des Schaltrades des 3. und 4. Ganges eingreift.
9. Zahnrad des 1. Ganges und Schaltrad des 1. und 2. Ganges in die linke Gehäusehälfte legen (auf Eingriff der Schaltgabel für den 1. Gang achten).
10. Vorgelegewelle mit Zahnrad für 2. Gang in die Büchse zur Vorgelegewelle einschieben.

11. Schalthebel provisorisch auf Kerbverzahnung des Schalthebels schieben, Gänge durchschalten und Schaltung einstellen (Stellung des Schaltfingers durch Exzenterschraube verstellbar).
12. Nach Komplettieren der rechten Gehäusehälfte (Einsetzen der beiden Getriebe-Ringrillenlager, des Kurbelwellenlagers und des Leerlaufanzeigeschalters) kann die rechte Gehäusehälfte auf den Kurbelwellenzapfen aufgesteckt und durch leichte Hammerschläge mit einem Gummihammer in die richtige Lage gebracht werden (Gehäusedichtung einlegen). Auf jeden Fall ist dabei zur Vermeidung von Schäden des Simmerrings eine Einführhülse zu verwenden. Distanz zwischen Hauptlager-Lichtmaschinen- und Hubscheibe (0,02 mm) beachten.

Die nun folgenden Arbeiten: Kontrolle der Kurbelwelle auf Leichtgängigkeit, Auswinkeln des Pleuels und Montage des Kolbens und Zylinders, sind von den bisherigen Montagearbeiten an den Maschinen vom Typ RT 200/250 bekannt. Die Gummiabdichtung des Schafttrades auf der Kupplungswelle wird nach Bestreichen des Aufnahmesitzes mit Dichtungsmasse mit der Lippe nach innen eingepreßt, und das Abdeckblech für die Vorgelegewelle wird durch leichttreibende Schläge mittels Dorns in die dafür vorgesehene Gehäusebohrung gebracht.



Einstellen der Kupplung
Bild 12

Und nun noch einige Worte zu den in Frage kommenden Spezialwerkzeugen: Diejenigen DKW-Werkstätten, welche im Besitze unserer Spezialwerkzeug-Wandtafeln sind, kommen ohne wesentliche Neuanschaffungen aus.

An einigen vorhandenen Spezialwerkzeugen mußten zur universellen Verwendung zwar einige geringfügige Änderungen durchgeführt werden, die jedoch von jeder DKW-Werkstätte ohne weiteres selbst nachgearbeitet werden können. Wie dabei im einzelnen vorzugehen ist, wird Ihnen noch gesondert mitgeteilt. Somit bleibt nur die Anschaffung eines Kreuzschlitzschraubenziehers offen, der, da ausschließlich Kreuzschlitzschrauben verwendet werden, unbedingt vorhanden sein muß.

Spezialwerkzeuge für die Gruppe M - Motor

(Einzelteile von Werkzeugen und Vorrichtungen siehe im Werkzeugkatalog W 77)

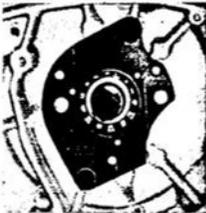
Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 1 M			
Gabel für Kolbenabstützung	4601-71001-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	
Abb. 2 M			
Gabelkeil für Kurbelwelle	4701-73201-01.1	M 2	
Abb. 3 M			
Hilfseindrücker für Kolbenbolzen RT 175 S / 200 S RT 250 S	2017-70401-00.1 4895-70401-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	
Abb. 4 M			
Lehrdorn für Pleuel (in Anwendung) RT 175 S / 200 S RT 250 S	2017-70501-00.1 4895-70501-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 5 M Lineal 200×25×6 (in Anwendung)	4601-72901-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	
Abb. 6 M Anschlagring zur Prüfung des Pleuels	4701-75501-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	
Abb. 7 M Richtgabeln für Pleuel	4701-70700-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	
Abb. 8 M Abzieher für Kettenrad	4699-71500-00.1	M 2 M 30 M 33	
Abb. 9 M Aus- und Einzieher für Pleuelbüchse (in Anwendung)	4701-70800-01.1	M 2 M 21	

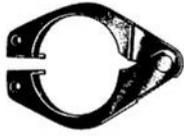
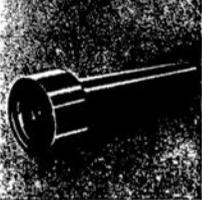
Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimer Teile.de

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 10 M Reibvorrichtung für Pleuelbüchse	4601-70900-10.1	M 2 M 21	
Abb. 11 M Abstandshülse 12×1,5×106 für Reibvorrichtung	4699-70701-00.1	M 2 M 21	
Abb. 12 M Treibdorn für Pleuhülse, Nennmaß 6/11 (in Anwendung)	4701-71101-00.1	M 2	
Abb. 13 M Arretierstück für Kettenrad auf Kurbelwelle und Kupplungskettenrad	4701-71400-01.1	M 2 M 30 M 33	
Abb. 14 M Arretierstück für Kupplungstrommel und inneren Mitnehmer RT 175 S / 200 S RT 250 S	4505-71301-00.1 4805-71301-00.1	M 2 M 30 M 33	

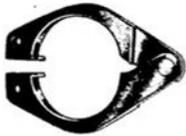
Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimer Teile.de

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 15 M Flansch zum Ausdrücken der Kurbelwelle . . . (in Anwendung)	4601-73301-10.1	M 2	
Abb. 16 M Platte zum Ausdrücken der Kurbelwelle . . .	4601-73400-01.1	M 2	
Abb. 17 M Druckstück für Kurbelwelle	4601-71901-00.1	M 2	
Abb. 18 M Druckkappe für Kurbelwelle M 14 x 1,5 . . .	4701-71901-00.1	M 2	
Abb. 19 M Sprezhülse für Sprengung auf Getriebewelle RT 175 S / 200 S	4785-73801-00.1	M 2	

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 20 M Spreize für Sprengung auf Getriebewelle RT 250 S	4805-73801-00.1	M 2	
Abb. 21 M Einziehvorrückung für Kurbelwelle	4601-73500-01.1	M 2	
Abb. 22 M Treibdorn	4805-71101-00.1	M 2	
Abb. 23 M Treibbüchse für Rillenger im Getriebe . . .	4699-71101-00.1	M 2	
Abb. 24 M Treibbüchse für Rillenger der Kurbelwelle	4705-71101-01.1	M 2	

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 20 M Spreize für Sprengring auf Getriebewelle RT 250 S	4805-73801-00.1	M 2	
Abb. 21 M Einziehvorrichtung für Kurbelwelle	4601-73500-01.1	M 2	
Abb. 22 M Treibdorn	4805-71101-00.1	M 2	
Abb. 23 M Treibbüchse für Rillennlager im Getriebe	4699-71101-00.1	M 2	
Abb. 24 M Treibbüchse für Fillennlager der Kurbelwelle	4705-71101-01.1	M 2	

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 25 M Ausheber für Kupplung	4505-71200-00.1	M 2	
Abb. 26 M Zapfenschlüssel für Schlitzmutter der Kupplungsstiftschrauben	4895-74301-00.1	M 2 M 30 M 33	
Abb. 27 M Halter für Arretierkugel (Schaltautomat) (in Anwendung)	4895-71401-00.1	M 2	
Abb. 28 M Zange für Verdichtungsringe	4701-73801-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	
Abb. 29 M Einspannvorrichtung für Motoraggregat (Nur zu verwenden, wenn kein Montagebock vorhanden ist)	4701-75200-01.1	M 2	

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 30 M Spanner für Verdichtungsringe (in Anwendung) RT 175 S / VS RT 200 S / VS RT 250 S / VS	4701-74200-00.1 4795-74200-00.1 4805-74200-00.1	M 2 M 17 M 19 M 21	
VI / 56 / 1010			
Abb. 31 M Lehring Nennmaß 18 RT 175 / 200 S / VS Nennmaß 20 RT 250 S / VS	2017-72501-00.0 4895-72501-00.0	M 2 M 17 M 19 M 21	
VI / 56 / 947			
Abb. 32 M Lehring Nennmaß 62 RT 175 S / VS Nennmaß 66 RT 200 S / VS Nennmaß 70 RT 250 S / VS	4701-72501-00.0 4795-72501-00.0 4805-72501-00.0	M 2 M 17 M 19 M 21	
VI / 56 / 948			
Abb. 33 M Meßuhr 10 mm Weg, Teilung 1/100 mm Meßuhr 3 mm Weg, Teilung 1/100 mm	4601-72701-00.0 1817-72701-00.0	M 2 M 17 M 19 M 21	
VI / 56 / 1054			
Abb. 34 M Innenfeinmeßgerät Nennmaß 12-20	1817-72600-00.0	M 2 M 17 M 19 M 21	
VI / 56 / 1055			

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 35 M Innenfeinmeßgerät Nennmaß 50-100	4601-72600-00.0	M 2 M 17 M 19 M 21	
VI / 56 / 949			
Abb. 36 M Gegenhalter für Kettenrad auf Schaftradwelle	4701-71300-00.1	M 1	
VI / 56 / 1916			
Abb. 37 M Meßbrücke	4801-70500-00.1	M 2	
VI / 56 / 1954			
Abb. 37 a M Gleithülse für Kurbelwelle	4601-73510-00.1	M 1-5	
VI / 58 / 1530a			

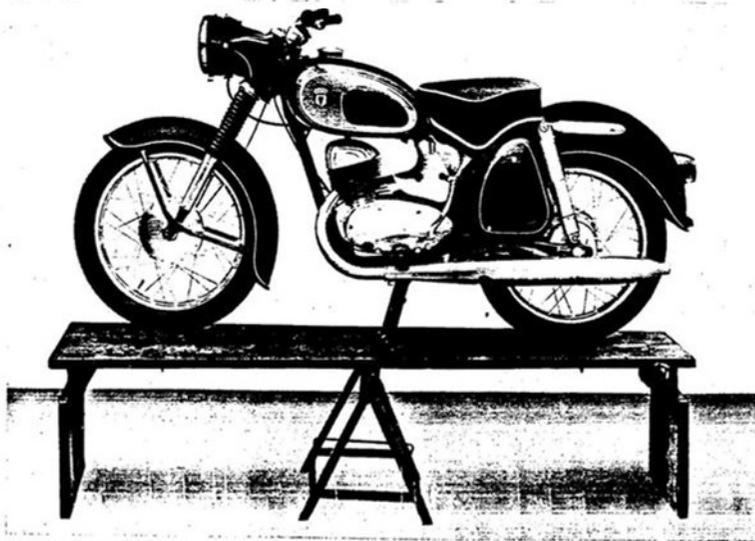
M 1 Motoraggregat aus- und einbauen

1. Motorrad auf Montagebank schieben, Kraftstoffhahn schließen und Kraftstoffschlauch vom Hahn abziehen. (Siehe Abb. 38 M)
2. Kraftstoffbehälter abbauen. (Siehe Arb.-Nr. K 20.)
3. Abschlußdeckel an der Lichtmaschine abbauen (2 Kreuzschlitzschrauben M 6X98; bei RT 250 S M 6 X 100) Kupplungszug am Kupplungsknebel aushängen und aus dem Deckel herausziehen, auf Druckstift im Knebelgehäuse achten.
- 3a Bei RT 250 S muß vor dem Abbauen des Abschlußdeckels die Zugfeder des Bremslichtschalters am Fußbremshebel ausgehängt werden.
4. Kabel an der Lichtmaschine und am Regler abklemmen, Maschinenkabelsatz aus dem Gehäuse herausziehen.
- 4a Bei RT 250 S werden nur die Kabel an der Lichtmaschine abgeklemmt, da der Regler im Werkzeugkasten untergebracht ist.

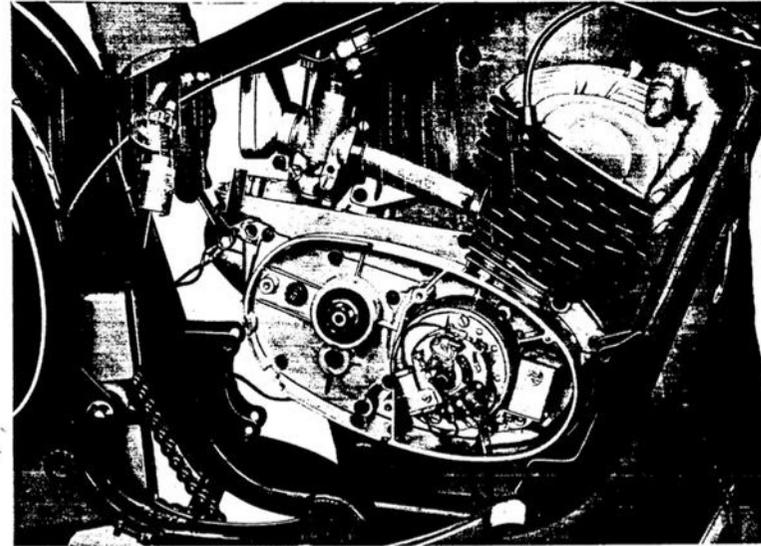
Hinweis:

Zur Vermeidung von Kurzschlüssen und Durchbrennen der Sicherung (auch Brandgefahr) ist der Zündlichtschalter auf Stellung 5 (2. Stellung nach rechts) zu schalten. Das Abklemmen eines Batteriekabels entfällt damit.

5. Muttern für Flanschbolzen und Steckachse lösen und Kette durch Vorschieben des Hinterrades entspannen.
6. Dichtkappe (Gummi) abnehmen, Kupplungsdruckstange aus der Kupplungswelle herausziehen, Sicherungsblech für Kettenradmutter aufbiegen und Mutter (SW 32) unter Verwendung des Gegenhalters für Kettenrad, Teile-Nr. 4701-71300-00.1, abschrauben. **Achtung! Mutter hat Linksgewinde.**
7. Kettenrad von Hand oder mit Schraubenzieher vom Wellenteil des Schafrades abdrücken.
8. Kettenkasten-Vorderteil nach Herausrauben der Sechskantschraube M 6X50 und Abnehmen des Abstandrohres, herausnehmen.
- 8a Bei RT 250 S vor Abnehmen des Kettenkasten-Vorderteiles, Kabel am Bremslichtschalter abklemmen und nach unten aus dem Gummiteil herausziehen.



38 M Motorrad auf Montagebank



39 M Motor ausbauen und Massekabel abklemmen

9. Kabel am Leerlaufanzeigeschalter abklemmen.
10. Auspuffanlage nach Entfernen der vorderen, oberen Motorbefestigungsschraube und der Befestigungsschraube am Auspufftopf abnehmen.
11. Zündkabelstecker von der Kerze abziehen.
12. Deckelverschraubung des Vergasers abschrauben und Gasseilzug am Gasschieber aushängen.
13. Verschlussschraube des Startvergasers abschrauben und Starterzug am Starterkolben aushängen.
14. Motorbefestigungsschrauben vorn unten und hinten nach Abschrauben der Sechskant-Springstop-Muttern (SW 14) entfernen.
15. Motor aus der Aufnahme heben und auf der linken Fußraste abstellen.
16. Massekabel, wie aus Abb. 39 M ersichtlich, abklemmen, Motor ganz ausheben und abstellen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Hinweis:

Das Anschließen der Kabel an der Lichtmaschine und am Regler wird nach dem Schaltschema Seite E 7 und 8 vorgenommen.

Bei Einbau eines Austauschmotors muß der Getriebeölstand kontrolliert und ggf. Getriebeöl nachgefüllt werden (500 ccm SAE 40)

Bei RT 250 S, 650 ccm SAE 40.

M 2 Motoraggregat vollständig überholen

(Motoraggregat ausgebaut).

1. Ölablaßschraube (SW 19) herausdrehen und Getriebeöl ablassen.
2. Motoraggregat auf Montagebock spannen. (Siehe Abb. 40 M)
3. Kohlebürsten der Lichtmaschine halb herausziehen und mit ihren Federn seitlich festklemmen.
- 3a Bei RT 250 S Zylinderschraube M 7 X 100 herausdrehen und Zündversteller vom Anker abziehen.