

F: Ich brauche einen neuen Kolben, soll aber einen Originalkolben nehmen, sagt mein Freund, was sagen Sie dazu ?

A: Mit dieser Frage/Aussage wird auf die (angebliche ?) Klemmneigung und schlechte Qualität von Nachbaukolben angesprochen.

Da dies ein sehr vielschichtiges Problem ist, ist die Antwort darauf auch etwas länger.

1) Daß Kolben in Zweitaktmotoren der damaligen Zeit klemmen ist nicht nichts neues, das gab es schon damals. Im Buch "Besser machen – Arbeiten an Motorrädern" von Hertweck findet sich sogar die Aussage, daß ein Motor der nicht mindestens 2 mal geklemmt habe, eh nicht frei sei.

2) Klemmprobleme haben oftmals andere Ursachen:

- nicht originale Auspuffanlagen (billige Nachbauten !!!) führen zu einem anderen Staudruckverhalten und in der Folge dann zu Klemmern.

- Benzinnachfluß ist nicht ausreichend, z.B. wegen zugesetztem Benzinahn, verstopfter Tankbelüftung etc.

- Pleuelbuchse ist zu eng, erzeugt dadurch Wärme und der Kolben klemmt.

- nicht artgemäße Bewegung des Fahrzeuges: Fahrzeuge der 50er Jahre sind nicht dauer Vollgasfest, wer hier dauernd mit "Gas am Anschlag" fährt, bringt die Fahrzeuge immer kaputt, da die Straßen heute wesentlich besser sind als früher (und der Verkehr insgesamt wesentlich schneller), schaffen Sie das auf jeder besseren Landstraße. Wenn man sich an die Grundregel hält, eine Dauergeschwindigkeit von ca. 85 % der Höchstgeschwindigkeit nicht zu übersteigen, ist das für die Lebensdauer sehr förderlich ...

Erst wenn diese Punkte in Ordnung sind, sollte man sich mit dem Kolben beschäftigen.

Hierzu gilt dann folgendes:

Generell muß man nehmen was man bekommt. Deutsche (Original-) Kolben sind für viele DKW Motorräder nicht mehr lieferbar, Nachbauten (auch deutsche) entsprechen alle (!!!!!) nicht dem Original, teilweise sind nur ital. lieferbar. Diese sind auch nicht so schlecht wie immer wieder behauptet wird, viele Probleme kommen von der (falschen) Behandlung.

Grundsätzlich folgendes: Ein Kolben besteht aus einer Legierung, einer Ovalität, einer Balligkeit, einem Laufspiel, einer Oberflächengüte im Zylinder und einem zugehörigen Motor, wenn das alles zueinander paßt, dann geht's auch. Wenn ich daran verändere gibt es u.U. Probleme. Alle heute gefertigten Kolben haben eine andere Legierung als damals und haben auch nicht den früher teilweise eingegossenen Stahlring, entsprechen also nicht genau dem Original. Eigentlich gehört so ein Kolben neu berechnet, da das aber sehr aufwendig und damit teuer ist, wird es nicht gemacht, deshalb gibt es immer wieder Probleme auch mit deutschen (Nachbau-) Kolben.

Viele Probleme haben aber andere Ursachen: Die Schlitze im Zylinder müssen nach dem Honen verrundet werden mit ca. R 0,5 mm auf allen Seiten, damit kein Kolbenring einhaken kann; ein Kolben gehört vor dem Schleifen vermessen, man darf sich (bes. bei ital.) Kolben nicht auf das aufgestempelte Maß verlassen; die Oberfläche (im Zylinder) für einen ital. Kolben muß sehr glatt sein (techn. Angabe Rz 4), nicht so rau wie für deutsche Kolben üblich; das Laufspiel soll (für ital. Kolben) ca. 0,05 mm betragen, auf keinen Fall 0,08 bis 0,10 mm, da ist viel zu viel; der Kolbenbolzen muß ausreichend "Luft" in der Pleuelbuchse haben (ca. 0,01 bis 0,02 mm) nicht saugend wie bei 4-Takt Motoren üblich. Wenn das alles beachtet wird, die Auspuffanlage original (!!!!!) ist und das Fahrzeug der Zeit entsprechend bewegt wird (Dauervollgas auf der Landstraße ist eben nicht artgemäß), dann klappt's auch mit italienischen Kolben.

F: Ich finde versch. Angaben zur Lage der Dichtlippe bei den Simmerringen, wie herum soll ich sie einbauen ?

A: DKW hat die Einbaulage selber mehrfach geändert, warum ist nicht bekannt. Eigentlich ist jede Einbaulage falsch und richtig, da ein Simmerring mit der offenen Seite gegen den höheren Druck eingebaut werden soll. Da im Kurbelgehäuse aber sowohl Über- als auch Unterdruck besteht, müßte eigentlich beides gehen. Ich orientiere mich an der rechten Motorseite wo die offene Seite immer nach innen zeigt und montiere den linken entsprechend, also auch mit der offenen Seite zum Kurbelgehäuse.

F: Ich habe von Ihnen Kupplungskorke bekommen, die sind aber viel größer als die Löcher in der Scheibe, wie soll ich denn das reinbekommen ?

A: Die Korke müssen ca. 2 mm größer sein als die entsprechende Bohrung damit sie später stramm sitzen. Der Einbau geht folgendermaßen: Korke ca. 3 bis 6 Stunden in Wasser legen und zwar so, daß sie komplett mit Wasser bedeckt sind. Korke einzeln aus dem Wasser entnehmen und abwechselnd von links und rechts mit Hilfe eines kleinen Schraubendrehers in die Lamelle "hebeln". Korke mittig zur Lamelle ausrichten und Lamelle trocknen lassen (ca. 2 Tage auf dem Heizkörper). Anschließend die Lamelle plan und auf Maß schleifen (Stärke gesamt KS/SB 5,5 mm)

F: Meine Primärkette (z.B. RT 125) hat ziemlich Durchhang, muß ich die tauschen?

A: In den techn. Anleitungen von DKW sind die maximal zulässigen Durchhangmaße der Primärketten aufgeführt, allerdings interessieren die mich persönlich nur am Rande, da ich schon Primärtriebe komplette erneuert habe und einen Durchhang hatte, mehr als erlaubt, oder, anderes Extrem, den Primärtrieb gar nicht mehr montieren konnte. Für mich ist ein anderes Kriterium ausschlaggebend: Ich schaue die Kette von der Innenseite (Zahnradseite) her an, finde ich hier angerissene oder ausgebrochene Hülsen (u.U. sogar ganz fehlend) dann gehört die Kette in jedem Fall getauscht. Sonst nur, wenn der Durchhang so extrem ist, daß die Kette im Leerlauf stark rasselt oder am Gehäuse scheuert.

F: Ich habe an meiner DKW einen Motorölwechsel gemacht und jetzt greift die Kupplung nicht mehr richtig, was habe ich falsch gemacht?

A: Sie haben das falsche Öl erwischt. DKW schreibt zwar ein Getriebeöl vor, die heutigen Getriebeöle haben aber den Nachteil, daß sie fast alle sog. EP-Zusätze haben, die die sehr hohen Zahnflankenpressungen aushalten sollen, aber nicht für die Verwendung bei Kupplungen gedacht sind. Die Kraft der Kupplungsfedern reicht nicht aus, um das Öl total zu verdrängen. Ich empfehle deshalb die Verwendung eines normalen mineralischen Automotorenöles der Viskosität 15 W 40, 20 W 50 o.ä.

(Nach Möglichkeit ein Öl ohne jede besondere Zusätze, d.h. möglichst billig !!!)

Wer ein unlegiertes Einbereichsöl bekommen kann, kann das auch sehr gut nehmen.

F: Ich habe den Vergaser gereinigt und jetzt läuft das Fahrzeug ganz schlecht und hat keine Leistung mehr. (bei RT 175, RT 200/2, RT 175 S/VS etc. – Modelle mit Schrägdüsenvergaser)

A: Dann sind bei der Montage des Vergasers wahrscheinlich die Haupt- und Leerlaufdüsen vertauscht worden. Die Hauptdüse (Düse mit dem größeren Wert) kommt an die mit „H“ bezeichnete Stelle, Leerlaufdüse (kleinerer Wert) an die, über der die Leerlaufregulierschraube sitzt.

F: Mein Fahrzeug raucht unendlich und läuft schlecht (Fahrzeuge mit Schrägdüsenvergaser)

A: Schauen Sie sich bitte den Chokeschieber einmal an. Es gibt hier versch. Bauformen. Den älteren, rohrförmigen, der sehr gerne im Gehäuse festsitzt und auch sehr schnell ersetzt wurde. Der neuere besteht aus 2 Teilen, einem pilzförmigen unteren Teil in dem eine Gummischeibe zur Abdichtung sitzt und aus einem Ring/Hülse der den Bowdenzug festhält. Die älteren Gummisorten sind nicht beständig gegen den heutigen Kraftstoff und zersetzen sich, manchmal finden sich noch „teigige“ Rest. Wenn der Gummi weg ist, ist es so, als ob Sie dauernd mit vollem Choke fahren würden ...daher das rauchen. Die heute gelieferten Teile sind benzinbeständig.

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

F: Bei mir kommt es immer mal wieder vor, daß der Vergaser überläuft und dann ist es wieder tagelang gut, woran kann das liegen ? Der Schwimmer selber scheint okay zu sein. (Modelle mit Schrägdüsenvergaser)

A: An manchen der Schrägdüsenvergaser sind in der Schwimmerkammer 6 schmale Leisten, ich bezeichne sie immer als „Führungsleisten“. Ich vermute, daß sich die Schwimmer in diesen Leisten „verkeilen“ und dann auch wieder frei gehen. Erschwert wird die Sache dadurch, daß die Leisten offensichtlich ein bischen nach innen „wachsen“ und auch Ablagerungen bilden. Manchmal ist auch die Schwimbernadel nicht genau in der Mitte des Schwimmers, der Schwimmer „eiert“ beim verdrehen und klemmt sich dann auch gerne mal etwas fest.

Ich nehme eine Feile und fahre mehrfach kräftig über jede Führungsleiste, dann ist das Problem i.a. beseitigt.

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