

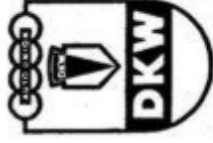


WERKSTATT-HANDBUCH

DKW - MOTORRÄDER

GRUPPE W

WARTUNG UND PFLEGE



GRUPPE **W** - WARTUNG UND PFLEGE

Arbeits- nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Wartung und Pflege			
		RT 175 S 200 S / 250 S	RT 350 S	RT 175 VS RT 200 VS RT 250 VS	
	Schmierplan	3—4	3—4	3—4	
	Abschmierarbeiten	5	5	5	
	Schmierstoffe	6	6	6	



1 W Kupplungshebel VI 56 2037



2 W Schwingenlager VI 56 2038



3 W Tachometerkabel VI 56 2039



4 W Anlaufkontakte des Unterbrechers VI 56 2138



5 W Vordere Bremszylinder VI 56 2041



6 W Hintere Bremszylinder VI 56 2042



16 W Öl in Teleskopgabel ergänzen VI 56 2051

Schmierstellen für DKW-Motorräder

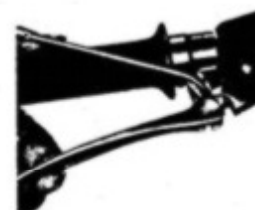
IT 175 S - 200 S - 250 S - 350 S

und RT 175 VS - RT 200 VS - RT 250 VS

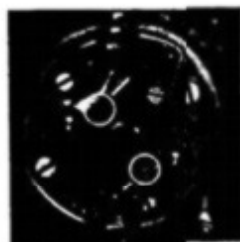


7 W Fußbremshebel VI 56 2043

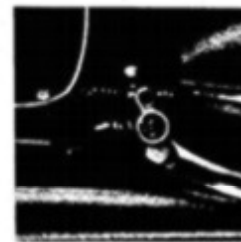
Zusätzliche Schmierstellen der RT 350 S



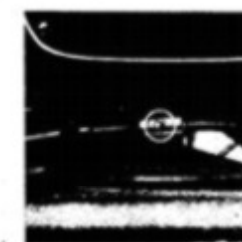
15 W Handhebel VI 57 570



17 W Ölstand im Zylinderkopf VI 56 2044



18 W Fußbremshebel VI 56 2045



8 W Fußbremszug VI 56 2046



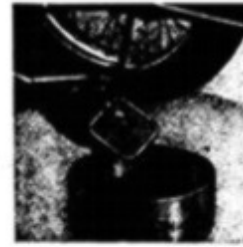
14 W Öl im Getriebe ergänzen VI 56 2050



13 W Ölstand im Getriebe VI 56 2049



12 W Antriebskette VI 56 2048



11 W Luftfilter VI 56 2047



10 W Handhebel VI 56 2040



9 W Bowdenzüge VI 57 1

Schmierplan für DKW-Motorrad

RT 175 S - RT 200 S - RT 250 S - RT 350 S
und RT 175 VS - RT 200 VS - RT 250 VS

Schmierstellen	Anzahl der Schmierstellen	Schmier- stoffart	Ab- schmieren alle km	Bild im Schmierplan		
				RT 175 S RT 200 S RT 250 S	RT 175 VS RT 200 VS RT 250 VS	RT 350 S
ABSCHMIERARBEITEN						
1. Vordere Bremsschüsselwelle	1	○	2 500	5	5	5
2. Hintere Bremsschüsselwelle (RT 175 S - 200 S - 250 S)	1	○	2 500	6	6	—
3. Fußbremshebellagerung	1	○	2 500	7	7	18
4. Fußbremsseilzug (RT 175 S - 200 S - 250 S / RT 175 VS - 200 VS - 250 VS)	1	○	2 500	8	8	—
5. Kupplungsknebel	1	○	2 500	1	1	1
6. Bowdenzüge	1	□	2 500	9	9	9
7. Tachometerantrieb	1	○	2 500	3	3	3
8. Handhebel am Lenker (Bedienungshebel)	2	□	2 500	10	15	10
9. Ölstand im Getriebe prüfen	1	□	2 500	13	13	13
10. Schwingarmlager (RT 250 S - RT 250 VS - RT 350 S)	1	○	2 500	2	2	2
11. Hauptbremszylinder überprüfen (RT 350 S)	1	▽	2 500	—	—	+
PFLEGE- UND ÜBERWACHUNGSARBEITEN						
Luftfilter (reinigen und ölen)	1	□	2 500	11	11	11
Anlaufkante des Unterbrechers fetten	2	■	2 500	4	4	17
Antriebskette reinigen und fetten	2	▼	5 000	12	12	12
Öl im Getriebe erneuern	2	□	10 000	14	14	14
Vorder- und Hinterradlager reinigen und fetten	2	▲	10 000	—	—	—
Öl in Telegabel ggf. ergänzen	4	□	10 000	16	—	16
VS-Gabel wartungsfrei	—	—	—	—	+	—

Zeichenerklärung für Schmierstoffe:

- Abschmierfette nach Schmierstofftabelle Seite W 6
- ▼ DKW-Kettenfließfett
- ▲ Wälzlagerfett

- Motorenöl SAE 50 oder SAE 40
- Motorenöl SAE 20
- Bosch-Heißlagerfett FT 1 V 4
- ▽ Bremsflüssigkeit ATE blau

Motorschmiierung

ACHTUNG! Das DKW-Motorrad arbeitet mit Frischölmischungsschmierung. Es ist deshalb dem Kraftstoff immer ein normales Qualitätsmotorenöl mit der SAE-Kennziffer 50 oder 40 beizumischen. Das Mischungsverhältnis Öl zu Kraftstoff ist zu allen Jahreszeiten auch während der ersten 1500 km (Einfahrzeit) gleichbleibend

1 : 25

Wir empfehlen nur Markenkraftstoffe und Qualitätsöle zu verwenden. Keine Einfahröle benutzen!
Das Triebwerk des Motors schützen Sie vor Korrosion durch Verwenden von DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE K. Er wird dem Kraftstoff anteilig in Höhe von 0,2% beigemengt; also auf je 5 Liter Kraftstoff 10 ccm DESOLITE K! Bei regelmäßiger Anwendung hält DESOLITE auch die Steuerschlitze und die Auspuffanlage sauber.

Schmierstoffe

Marken- bezeichnung der Schmierst.	Motor und Getriebe	Fahrgestell	Telegabel	Wälzlager	Unter- brecher	Antriebs- kette
	○	○	□	▲	■	▼
BV	BV-Autoöl 50 o. 40 (BV-Autoöl 50 o. 40) ** + DESOLITE K	BV-Mehrzweckfett (BV-Mehrzweckfett)	BV-Autoöl 20 (BV-Autoöl 20)	BV-Wälzlagerfett (BV-Wälzlagerfett)		
ESSO	ESSOLUB 50 o. 40 (ESSOLUB 50 o. 40) ** + DESOLITE K	ESSO Abschmierfett (ESSO Chassis Grease) (ESSO Spido Lubri Compound)	ESSOLUB 20 (ESSOLUB 20)	ESSO Wälzlagerfett (ESSO Bearing Grease (ESSO Spido RR)	Bosch- Heißlager- fett FT 1 V 4	DKW- Ketten- Fließfett
SHELL	SHELL-Autoöl 50 oder 40 (Triple Shell) ** + DESOLITE K	SHELL-RETINAX A oder C (SHELL RETINAX A ou C)	SHELL-Autoöl 20 (Single Shell)	SHELL-RETINAX A oder Wälzlagerfett (SHELL RETINAX A ou H)		
* o. je gleichwertige Markenschmierstoffe DE: OLITE K nur dem Kraftstoff beimischen						
** dem Kraftstoff im Verhältnis 1:25 beimischen						

Die Bezeichnung der Öle im Ausland ist in der Schmierstofftabelle eingeklammert.

In den Ländern, in denen von BV, ESSO und SHELL die in der Schmierstofftabelle stehenden Öle nicht angeboten werden, können Öle verwendet werden, welche BV, ESSO oder SHELL als gleichwertige Schmieröle empfehlen.



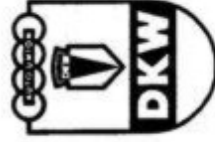
WERKSTATT-HANDBUCH

DKW - MOTORRÄDER

GRUPPE SZ

SPEZIAL-ZUBEHÖR

GRUPPE SZ - ZUBEHÖR



Arbeits- nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Zubehör		
		RT 175 S 200 S / 250 S	RT 350 S	RT 175 VS RT 200 VS RT 250 VS
SZ 1	Anschluß eines Beiwagens	—	3—5	8—9

SZ 1

Anschluß eines Beiwagens mit hydraulischer Seitenwagenbremse an das DKW-Motorrad RT 350 S.

Die DKW RT 350 S ist dank ihrer ganzen Motorcharakteristik und dem gut abgestuften Vierganggetriebe mit ihren 18,5 PS die ausgesprochene Maschine für Seitenwagenbetrieb. Die Voraussetzung dafür ist lediglich eine Änderung der Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad, und zwar ist das Antriebsritzel mit 19 Zähnen für Solobetrieb gegen ein solches mit 16 Zähnen für den Seitenwagenbetrieb auszuwechseln und die Kette um 2 Rollen zu kürzen. Ein gelegentliches Fahren mit Seitenwagenübersetzung als Solomachine ist bedenkenlos möglich und zieht nur eine geringe Einbuße der normalen Höchstgeschwindigkeit nach sich, bringt dafür aber eine gewisse Zunahme an Beschleunigung. Wird hingegen im Seitenwagenbetrieb mit Solobetrieb gefahren, so hat die Maschine vor allem im III. und IV. Gang eine schlechte Beschleunigung und muß im Stadtverkehr fast nur im II. und III. Gang fahren, wobei ein erhöhter Kraftstoffverbrauch zustande kommt. Auch würde sich im Gebirge das Fehlen der Seitenwagen-Übersetzung sehr ungünstig auf den Fahrbetrieb auswirken. Die Federung der Hinterradschwinge ist durch den Einbau härterer Federbeine auf Seitenwagenbetrieb abzustimmen, wenn zusätzlich noch mit Sozius (also mit 3 Personen) gefahren wird.

Zum Anschluß an die DKW RT 350 S eignen sich sowohl der Binder-Seitenwagen als auch der Steib-Seitenwagen (Modell S 350) in gleicher Weise. Beide von uns erprobten Seitenwagen gibt es ohne und mit hydraulisch gebremstem Rad, wobei die letztere Ausführung selbstverständlich für den Anschluß an die hydraulische Bremse bei der RT 350 S die gegebene ist und das Gespann bezüglich sicherster Bremswirkung erst vollen Wert erhält. Der Binder- wie auch der Steib-Seitenwagen werden an 4 Punkten an die Maschine angeschlossen, womit dem großen Gewicht und vor allem der Höchstgeschwindigkeit Rechnung tragend mehr Sicherheit als bei einem 3-Punkt-Anschluß gegeben ist.

A. Der Binder-Seitenwagen

hat ein starkes, U-förmig gebogenes Stahlrohr, dessen hinterer Schenkel den Torsions-Federstab für die Federung des Seitenwagrades trägt.

Das Seitenwagenboot selbst ist in Gummilagerung und -bändern im Rahmenrohr aufgehängt. Das Oberenteil läßt sich zum bequemen Ein- und Aussteigen mitsamt der Windschutzscheibe leicht hochklappen. Der Kofferraum ist von außen zugänglich und verschließbar.

Technische Daten des Binder-Seitenwagens

Gesamtlänge	ca. 1900 mm
Breite über Sitz gemessen	ca. 550 mm
Höhe vor Sitzpolster bei geschloss-nem Deckel	ca. 480 mm
Spurweite des Gespannes	ca. 1100 mm
Bodenfreiheit	205 mm
Bereifung	3,25-19
Gewicht des Seitenwagens	69 kg
Zul. Gesamtgewicht des Gespannes	480 kg
Leergewicht des Gespannes	245 kg
An Zuladung verbleibt	235 kg
Anschluß	4 Punkte
Bremse	hydr. Innenbacken

B. Der Steib-Seitenwagen (Modell S 350)

hat ebenfalls einen Rahmen aus nahtlosem Stahlrohr mit einem sogenannten Rennbügel vor dem Sitz. Das aufklappbare Schutzblech trägt einen kräftigen Griff, in dem vorn die Positions- und hinten die Rückleuchte eingebaut ist. Das Rad, das mit einer hydraulischen Bremse ausgerüstet sein kann, ist auf einer Schwingachse mit Dämpfungselementen und Anschlagbegrenzung gelagert. Der Gepäckraum ist nach Herausnehmen der verschließbaren Rückenleuchte zugänglich.

Technische Daten des Steib-Seitenwagens

Gesamtlänge	ca. 1990 mm
Breite über Sitz gemessen	ca. 420 mm
Höhe vor Sitzpolster	ca. 470 mm
Spurweite des Gespannes	ca. 1120 mm
Bodenfreiheit	180 mm
Bereifung	3,25-19
Gewicht des Seitenwagens	79 kg
Zul. Gesamtgewicht des Gespannes	480 kg
Leergewicht des Gespannes	255 kg
An Zuladung verbleibt	225 kg
Anschluß	4 Punkte
Bremse	hydr. Innenbacken

Bei Verwendung eines anderen, als der von uns im Fahrbetrieb erprobten beiden Seitenwagen, ist vor allem darauf zu achten, daß der Wagen einen 4-Punkt-Anschluß hat. Das Vorhandensein eines hydraulisch gebremsten Rades ist wohl als weitere Forderung zu stellen, um das höchste Maß an Sicherheit für das Gespann zu erreichen.

Hinweis:

Sämtliche Anschlußteile werden vom Seitenwagenhersteller mit dem Seitenwagen angeliefert.

Das Anschließen des Seitenwagens

1. Federbeine ausbauen. Siehe Arb.-Nr. H 31 und H 32.
2. Federbeine zerlegen und die Federn gegen solche der verstärkten Ausführung, Teile-Nr. 4996-24251-00,



1 SZ Beiwagen zum Anschluß an das Motorrad herangebracht

austauschen. Federbeine zusammenbauen (siehe Arb.-Nr. H 33).

3. Federbeine einbauen (siehe Arb.-Nr. H 31 und H 32).

4. Kettenrad (19 Zähne) auf dem Schaft des Kettenrads, Teile-Nr. 4996-13120-00, austauschen. (Siehe Arb.-Nr. G 3).

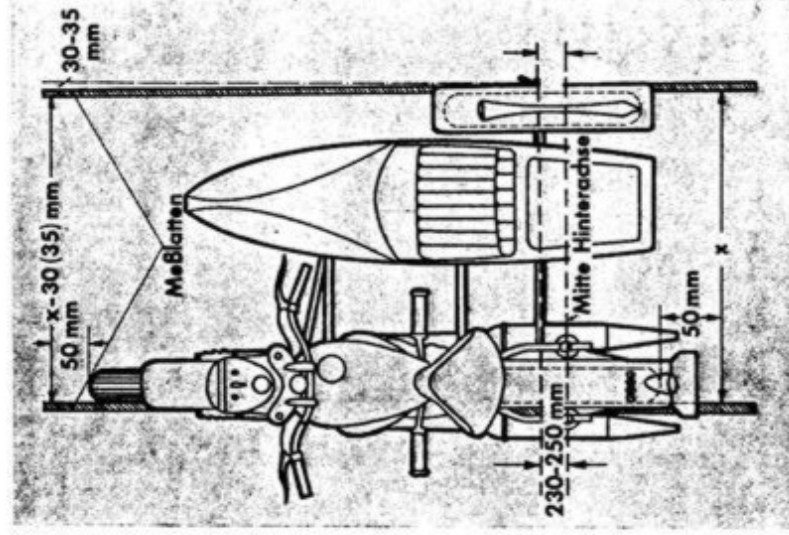
5. Antriebskette ausbauen, um 2 Rollen kürzen, Kette einbauen und Hinterrad einspuren. (Siehe Arb.-Nr. H 45).

6. Motorrad auf eine ebene Fläche stellen und Anschlußteile anbauen. Das Kabel für die Seitenwagenbeleuchtung ist nach Ausbau der rechten Vergaserverkleidung in der Lüsterklemme unter dem Sattel anzuklemmen.

7. Motorrad ohne Benützung des Kippständers bzw. Seitenständers (rechtwinklig zum Boden) aufstellen und abstützen.

8. Seitenwagen an die Maschine heranbringen (siehe Abb. 1 SZ) und mittels Holzklötzen so abstützen, daß der unbelastete Rahmen vorne und hinten zum Boden gleichen Abstand hat.

9. Hinteres Kugelschlußstück in der Klemmhülse lösen und so an den Kugelkopf am Beiwagen ausrichten, daß die Achse des Seitenwagrades 230–250 mm vor der Hinterachse des Kraftwagens liegt. (Vorlauf siehe Abb. 2 SZ).



2 SZ Beiwagen einspuren

10. Vorderes Kugelanschlußstück nach Lösen der Klemmhülse so verschieben, daß der Kugelkopf mit der Kugelpfanne vorläufig verbunden werden kann.

11. Einstellung der Vorspur:

Die Vorspur wird mit einer am Seitenwagenrad so wie am Vorder- und Hinterrad anliegenden 2 m langen Latte gemessen. Dabei ist die vordere und hintere Kugelanschlußstrebe so weit zu verkürzen bzw. zu verlängern, daß der vorn gemessene Abstand ca. 30–35 mm kleiner ist als der hinten gemessene. (Siehe Abb. 2 SZ).

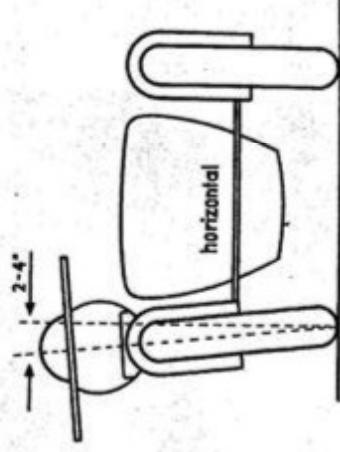
Hinweis:

Beim Binder-Seitenwagen sind die Kugelanschlußaufnahmen am Rahmen des Beiwagens verschweißt. Dadurch entfällt die Einstellung des Vorlaufes.

12. Mittlere Anschlußstrebe provisorisch anschließen.

13. Nach Einstellung des Vorlaufes und der Vorspur Unterlegklötze wegnehmen.

14. Der Sturz des Seitenwagenrades wird nicht mehr eingestellt, sondern der Seitenwagen-Rahmen nur horizontal zur Fahrzeugebene an das Krafttrad angeschlossen. Der Sturz der Maschine ist mit einem Sturzprüfgerät zu messen und beträgt bei Berücksichtigung der Schwerpunktlage des Kraftrades und der Straßenverhältnisse 2–4°. Die Einstellung des Sturzes der Maschine erfolgt durch die beiden oberen Verstrebungen. (Siehe Abb. 3 SZ).



3 SZ Sturz des Motorrades

15. Vordere Verstrebung spannungsfrei am Aufnahmeauge unter dem Lenkkopf am Rahmen anschließen und sämtliche Anschlüsse festziehen und sichern.

16. Bremschlauch der Seitenwagenbremse am Winkelstück des Werkzeugkastens anschließen und Seitenwagenradbremse entlüften. Kann das Fußbremspedal zu weit durchgetreten werden, so ist sowohl das Hinterrad als auch das Seitenwagenrad an der Bremsbackeneinstellung genau nachzustellen.

17. Leitung zur Seitenwagenbeleuchtung anschließen. (Arb.-Nr. H 20).

Hinweis:

Werden Seitenwagen angeschlossen, die noch nicht mit einer hydraulischen Beiwagenbremse ausgerüstet sind, kommt die Pos. 16 in Wegfall.



GRUPPE SZ-ZUBEHÖR

für RT 175 VS / 200 VS / 250 VS

Arbeits- nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Zubehör
Zusatz SZ 1	Anschluß eines Beiwagens	8—9

Zusatz zu Arb.-Nr. SZ 1

Anschluß eines Beiwagens an das DKW-Motorrad RT 250 S bzw. RT 250 VS

Die DKW-Motorräder RT 250 S und VS unterscheiden sich nur durch die Ausführung der Vorderradgabel. Die Rahmen- und Motorausführung ist bei beiden Typen gleich. Das Anschließen eines Beiwagens erfolgt nach den gleichen nachstehenden Richtlinien.

Technische Voraussetzungen:

1. Der Beiwagen soll nach Möglichkeit ein geringes Eigengewicht haben. Leichte Beiwagen werden mit Dreipunktaufhängung ausgestattet und sind für Motorräder bis 250 ccm zu verwenden. Beiwagen mit Vierpunktaufhängung sind für Motorräder vorgesehen, die über 350 ccm Zylinderinhalt verfügen.
2. Das Seitenwagenrad soll gefedert sein und einen langen Federweg aufweisen, damit die im Solobetrieb vorhandenen guten Federungseigenschaften auch im Beiwagenbetrieb erhalten bleiben.

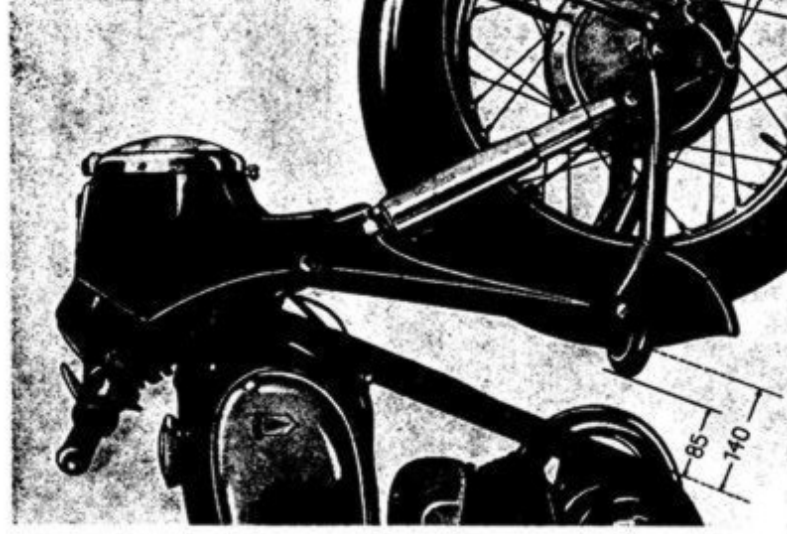
Wenn diese Punkte beim Kauf eines Beiwagens beachtet werden, so wird das Gespannfahrzeug auch im forcierten Fahrbetrieb allen Anforderungen gerecht.

Bevor der Seitenwagen angeschlossen werden kann, sind am Motorrad die nachstehend beschriebenen Änderungen vorzunehmen:

- a) Hintere Federbeine gegen solche mit der Teile-Nr. 4996-24202-10 links und 4996-24203-10 rechts auswechseln. (Siehe Arb.-Nr. H 31 und H 32 – Hinterrad 10)
- b) Bei der RT 250 VS vordere Federbeine ausbauen und durch solche mit der Teile-Nr. 4896-20350-00 ersetzen. (Siehe Arb.-Nr. V 51 – Vorderrad)
Mit diesen verstärkten Federbeinen wird der höheren Belastung, die durch die Anbringung eines Beiwagens entsteht, Rechnung getragen.
- c) Am Getriebe befindliches 19zähniiges Antriebskettenrad gegen ein 15zähniiges mit der Teile-Nr. 4802-13120-00 austauschen. (Siehe Arb.-Nr. G 3)
- d) Bei der RT 250 VS muß außerdem der Nachlauf des Vorderrades geändert werden. Als äußerlich ersichtliche Kontrolle kann der Abstand vom Schwingarm zum vorderen Rahmenrohr herangezogen werden. Das Abstandsmaß beträgt bei Soloeinstellung ca. 85 mm und bei Seitenwagen-einstellung ca. 140 mm. (Siehe Abb. 4 SZ)

Die Nachlaufverstellung ist wie folgt vorzunehmen:

- a) Lenker kpl. abbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 15)



4 SZ Nachlauf der Schwinggabel eingestellt:
85 – Soloeinstellung
140 – Seitenwagen-einstellung
VI / 57 / 206



5 SZ Nachlauf einstellen
a – Bohrung für Solobetrieb
b – Bohrung für Seitenwagenbetrieb
VI / 57 / 217

b) Scheinwerfer einsatz ausbauen, Tachometerwelle abschließen und Befestigungsmutter (SW 22) vom Tacho abschrauben. Tachometer etwas nach oben herausziehen und die drei Lampenfassungen mit Glühlampen herausnehmen.

c) Gabel- und Lenkerverkleidung nach Lösen der zwei Schrauben, die die Gabelverkleidung unten mit der Gabel verbinden, schräg nach vorn neigen. (Siehe Abb. „Nachlauf einstellen“)

d) Am oberen Lenkkjoch die Sechskantmutter M 10 der Gabelholmlagerung „a“ lösen, Sprengring abnehmen und Sechskantschraube M 10×140 herausziehen.

e) In umgekehrter Reihenfolge in Lagerung „b“ einbauen. Schraubenmutter festziehen.

Hinweis:

Beim Verstellen des Nachlaufes (von Pos. „a“ in „b“ Abb. 5 SZ) erst prüfen, ob die Bohrungen „b“ des Lenkkjoches fluchten. Etwaige Höhendifferenz durch Ausgleichscheiben (Pos. 7, Abb. 31 V) berichtigen. (Siehe Arb.-Nr. V 45 – Einbau)

Seitenwagenanbau

Motorrad auf eine ebene Fläche stellen und Anschlußteile (siehe Abb. a, b und c) an den Motorradrahmen befestigen.

Bei Verwendung eines Beiwagens mit Vier-Punkte-Aufhängung muß die vordere Seitenwagenverstrebung mit einer Schelle spannungsfrei angeschlossen werden. Der weitere Anbau des Seitenwagens ist, wie unter SZ 1 ab Pos. 6 beschrieben, vorzunehmen. Die angegebenen Maße der Abb. 2 SZ (Beiwagen einspuren), sind auch beim Einspuren der DKW-Motorräder RT 250 S und VS mit Beiwagen einzuhalten.



6 SZ Rechts Seitenansicht RT 250 VS mit Seitenwagenanschlußteilen

VI / 57 / 1415a



WERKSTATT-HANDBUCH

DKW - MOTORRÄDER

GRUPPE S
SPEZIAL-WERKZEUG



GRUPPE S-SPEZIAL-WERKZEUG

Nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Spezial- Werkzeug
S 1	Meßvorrichtung für DKW-Motorradrahmen	3—8
S 2	Der DKW-Elektroprüfstand	9

S 1 Meßvorrichtung für DKW-Motorrad-Rahmen

Verwendung:

1. Die Meßvorrichtung dient zum Prüfen der Rahmen auf Verformungen.

2. Anwendung:

Die Vorrichtungsteile sind in 5 Einheiten – entsprechend den jeweiligen Rahmenstellen, bei denen sie zur Verwendung gelangen – aufgeteilt. Siehe auch die Abbildungen 4 S bis 7 S.

Einheit A: Vorrichtungsteile zur Anbringung am Steuerkopf.

Einheit B: Vorrichtungsteile zur Anbringung am Sattelrohr.

Einheit C: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Gabel-Ausfallenden für Hinterradaufnahme bei Starr-Rahmen-Motorrädern.

Einheit D: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Gabel-Ausfallenden für Aufnahme der Hinterradfederungen.

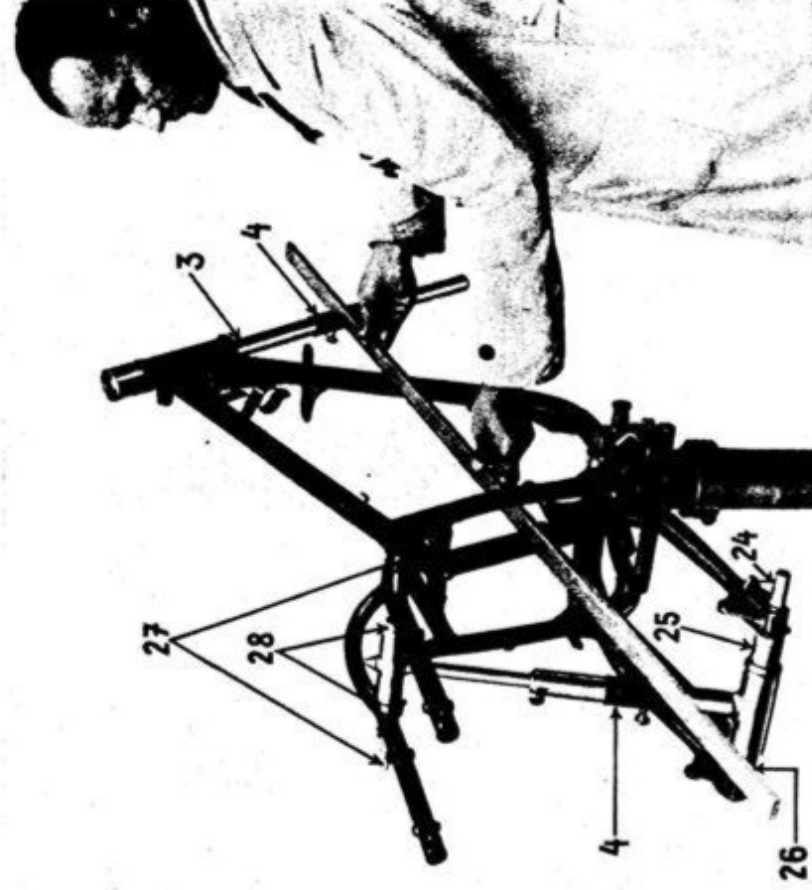
Einheit E: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Federbeinbefestigungsstellen (Schwingarm-Rahmen).

Aus der Tabelle auf Seite 7 S und 8 S sind die Verwendungsmöglichkeiten der Vorrichtungsteile ersichtlich.

Die Vorrichtung führen wir vorläufig nur in kleinen Stückzahlen am Lager – Einzelteile mit Ausnahme von Ersatzteilen für bereits gelieferte Vorrichtungen sind ebenfalls vorläufig nicht lieferbar.

Auf Anforderung übersenden wir zum Zwecke der Selbstanfertigung für den Eigengebrauch kostenlos die Fertigungsunterlagen.

3. Die Abb. 1 S bis 3 S erläutern, wie die Vorrichtung grundsätzlich anzuwenden ist und welche Teile bei den Rahmenmessungen der RT 175 S, RT 200 S und RT 250 S zur Verwendung gelangen.



1 S Rahmen bei tiefster Lage der Schwinge messen

4. Als Lineal empfehlen wir aus Gründen leichter Handlichkeit ein auf den hohen Kanten abgerichtetes Aluminiumprofil 30×10×2000 mm.

5. Zum Messen der Schwingenrahmen kommen nur die Einheiten A: Vorrichtungsteile zur Anbringung am Steuerkopf und E: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Federbeinfestigungsstellen zur Verwendung.

6. Nach Anbringung der Vorrichtungsteile muß sich die Schwinge noch leicht bewegen lassen. Die Schwingen der RT 175 S / 200 S sind mit Silentblöcken ausgerüstet und lassen sich etwas schwerer bewegen als die mit Nadellagern versehenen Schwingen der RT 250 S.

7. Die langlochförmig ausgebildeten Aufnahmeaugen für die Hinterräder sind nicht symmetrisch zur Rahmenmittellinie angeordnet. Da die verstellbare Abstands- und Fluchtlehre aus Gründen der Verwendbarkeit für alle RT-Typen und Baumuster symmetrisch ausgebildet ist, gelangen bei dieser Prüfung, zwei in ihren Abmessungen verschiedene Ausgleichsbuchsen, die Teile 25 und 26, zur Verwendung. (Teil 26 ist auf der Abb. 2 S von der Hand verdeckt.)

8. Um den Rahmen einwandfrei zu messen, wird dieser im **DKW-Universal-Montagebock für Motorradwerkstätten** festgespannt.

Dazu werden folgende Einzelteile verwendet:

1. Aus der Grundeinheit Abb. A 7 / Seite Allgemein 7 die Teile

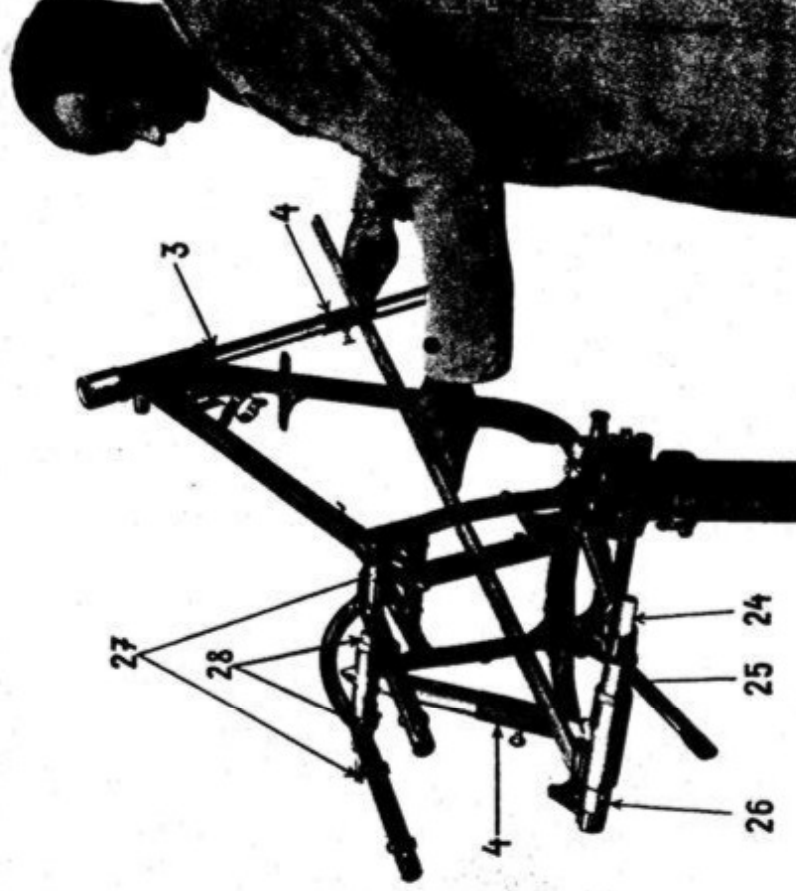
a) Rohrgestell, Teile-Nr. 2017-75200-00.0,
 f) Aufnahmehkopf II, Teile-Nr. 4605-75200-00.2.

2. Aus der Zubehöreinheit Abb. A 8 / Seite Allgemein 8 die Teile

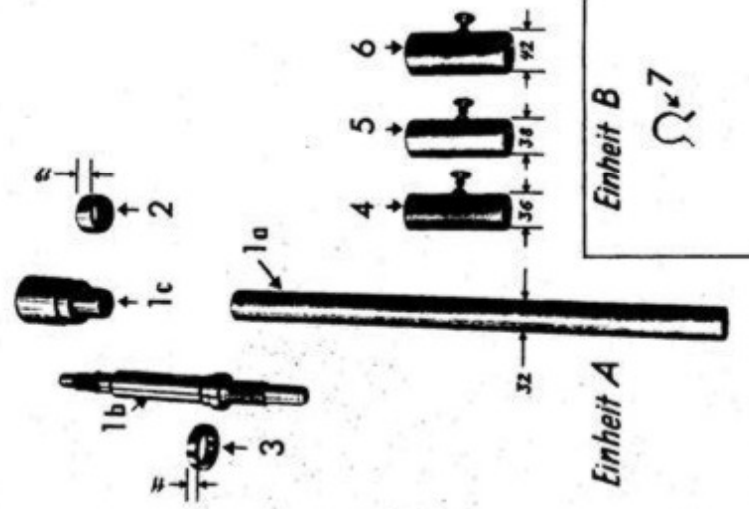
c) Spannprisma für Motorradrahmen, Teile-Nr. 4698-75200-00.2,
 f) Querstütze zum Spannprisma, Teile-Nr. 4701-75201-00.2.



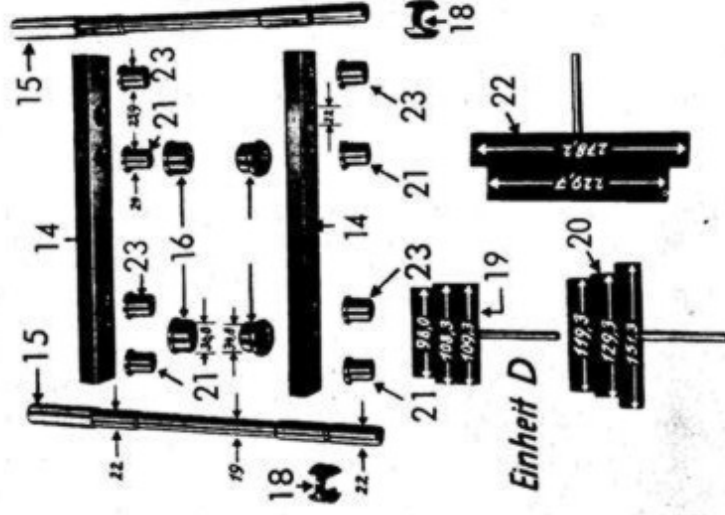
2 S Schwinge zur Mitte des Sattelrohres messen



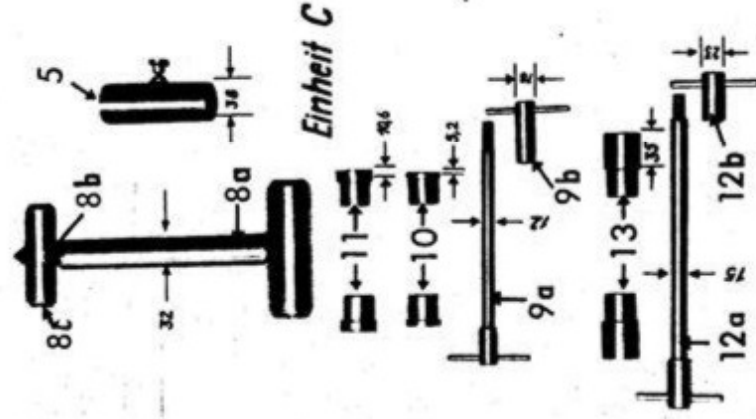
3 S Rahmen bei höchster Lage der Schwinge messen



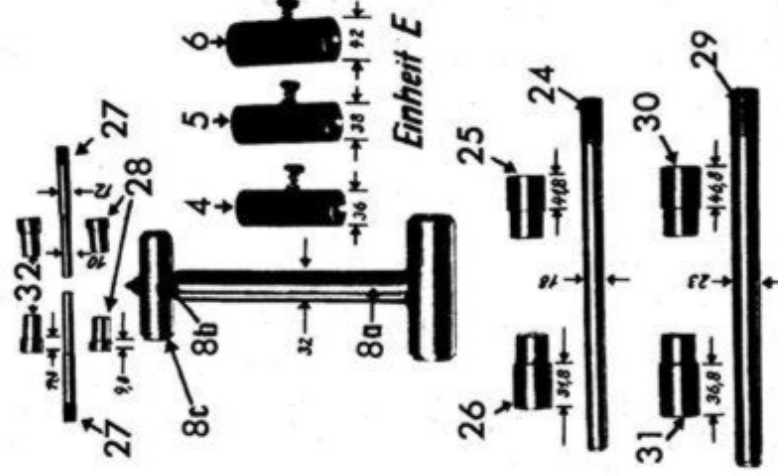
4 S Einheit A und B der Meßvorrichtung für Motorradrahmen



6 S Einheit D der Meßvorrichtung für Motorradrahmen



5 S Einheit C der Meßvorrichtung für Motorradrahmen



7 S Einheit E der Meßvorrichtung für Motorradrahmen

**Die Meßvorrichtung für Motorrad-Rahmen,
Teile-Nr. 4601-74700-10.2, besteht aus folgenden Einzelteilen:**

Bild-Nr.	Teile-Bezeichnung	Stück
1	a) Fluchtdorn, M 24 × 2,32 ϕ b) Gewindeeinsatz M 24 × 2 / M 20 c) Mutter M 20	1 1 1
2	Ausgleichring, 19 mm hoch, Bohrung 32,5 ϕ	1
3	Ausgleichring, 11 mm hoch, Bohrung 32,5 ϕ	1
4	a) Ausgleichbüchse, Außen- ϕ 36 b) Feststellschraube M 5	2 2
5	a) Ausgleichbüchse, Außen- ϕ 38 b) Feststellschraube M 5	2 2
6	a) Ausgleichbüchse, Außen- ϕ 42 b) Feststellschraube M 5	2 2
7	Klammer mit Ausgleichzapfen	1
8	Abstands- und Fluchtlehre a) Gleitrohr-T-Stück b) Feststellschraube M 5 c) Gleitzapfen-T-Stück mit Zentrum-Spitze	1 1 1
9	a) Knebelschraube M 12; 12 ϕ b) Knebelmutter M 12; 18 ϕ	1 1
10	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 5,2; Bohrung 12 ϕ	2
11	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 10,6; Bohrung 12 ϕ	2
12	a) Knebelschraube M 12; 15 ϕ b) Knebelmutter M 12; 23 ϕ	1 1
13	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 35; Bohrung 15 ϕ	2
14	Abstandslehre, Bohrungen 22 ϕ	2
15	Fluchtdorn, abgesetzt, 22/19 ϕ	2
16	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 36,8; Bohrung 22 ϕ	2
17	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 34,8; Bohrung 22 ϕ	2
18	Haltering, C-Form	2
19	Abstandsfluchtlehre, Nennmaße 98; 108,3; 109,3	1
20	Abstandsfluchtlehre, Nennmaße 119,3; 129,3; 151,3	1
21	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 24, Bohrung 22 ϕ	4
22	Abstands-Fluchtlehre, Nennmaße 229,7; 278,2	1
23	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 25,9; Bohrung 22 ϕ	4
24	Fluchtdorn, 18 ϕ	1

Bild-Nr.	Teile-Bezeichnung	Stück
25	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 41,8; Bohrung 18 ϕ	1
26	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 31,8; Bohrung 18 ϕ	1
27	Fluchtdorn, abgesetzt, 12/10 ϕ	2
28	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 9,8; Bohrung 10 ϕ	2
29	Fluchtdorn, 23 ϕ	1
30	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 46,8; Bohrung 23 ϕ	1
31	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 36,8; Bohrung 23 ϕ	1
32	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 14,8; Bohrung 10 ϕ	2

Anwendung der Meßvorrichtung

Bild- Nummer	Bezeichnung der Rahmenstellen, bei denen die Vor- richtungsteile zur Verwendung gelangen und Bezeichnung der Vorrichtungsstelle	Verwendung bei			
		RT 175 S RT 175 VS	RT 200 S RT 200 VS	RT 250 S RT 250 VS	RT 350 S
STEUERKOPF					
Einheit A					
1	Fluchtdorn (M 24×2,32 φ) mit Gewindeinsatz (M 24×2 / M 20) und Mutter M 20	×	×	×	×
3	Ausgleichring (11 mm hoch, Bohrung 32,5 φ) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	×	×	—	—
4	Ausgleichbüchse (Außen-φ 36) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	×	—	×	—
5	Ausgleichbüchse (Außen-φ 38) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	—	—	—	×
6	Ausgleichbüchse (Außen-φ 40) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	—	—	—	×
SCHWINGARM / RAHMEN					
AUFNAHMEN DER FEDERBEINE					
Einheit E					
8	Abstands- und Fluchtdorn, verstellbar, mit Feststellschraube	×	×	×	×
4	Ausgleichbüchse (Außen-φ 36) mit Feststellschraube für Abstands- und Fluchtlehre	×	×	—	—

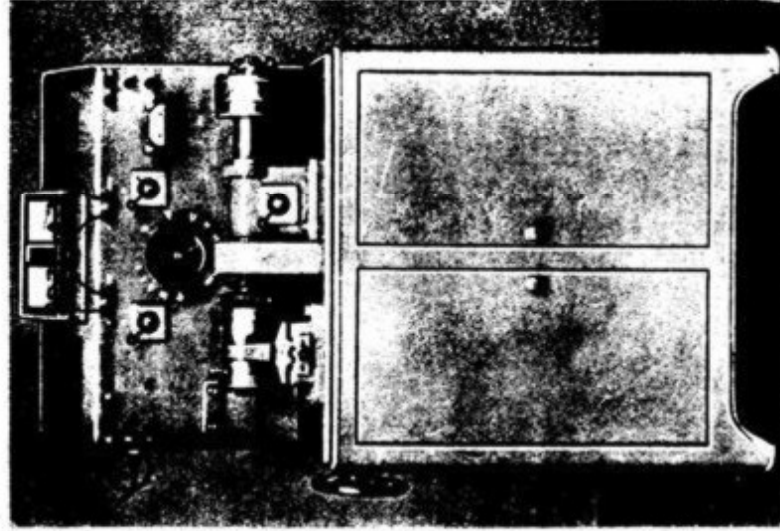
Bild- Nummer	Bezeichnung der Rahmenstellen, bei denen die Vor- richtungsteile zur Verwendung gelangen und Bezeichnung der Vorrichtungsstelle	Verwendung bei					
		RT 175 S RT 175 VS	RT 200 S RT 200 VS	RT 250 S RT 250 VS	RT 350 S		
24	Fluchtdorn (18 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Radaufnahme im Schwingarm)	X	X	—	—		
25	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 41,8; Bohrung 18 ϕ) für rechte Seite der Abstands- und Fluchtlehre	X	X	—	—		
26	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 31,8; Bohrung 18 ϕ) für linke Seite der Abstands- und Fluchtlehre	X	X	—	—		
27	Fluchtdorn, abgesetzt, (12/10 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Aufnahme der Federbeine im Rahmen)	X 2 Stück	X 2 Stück	X 2 Stück	X 2 Stück		
28	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 9,8; Bohrung 10 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Aufnahme der Federbeine im Rahmen)	X 2 Stück	X 2 Stück	—	—		
5	Ausgleichbüchse (Außen- ϕ 38) mit Feststellschraube für Abstands- und Fluchtlehre	—	—	X	—		
6	Ausgleichbüchse (Außen- ϕ 40) mit Feststellschraube für Abstands- und Fluchtlehre	—	—	—	X		
29	Fluchtdorn (23 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Radaufnahme im Schwingarm)	—	—	X	—		
30	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 46,8; Bohrung 23 ϕ) für rechte Seite der Abstands- und Fluchtlehre	—	—	X	—		
31	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 36,8; Bohrung 23 ϕ) für linke Seite der Abstands- und Fluchtlehre	—	—	X	—		
32	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 14,8; Bohrung 10 ϕ) Abstands- und Fluchtlehre (Aufnahme der Federbeine im Rahmen)	—	—	X 2 Stück	X 2 Stück		
a	Durchmesser der Rahmenrohre in mm Oberes Rahmenrohr (Steuerkopf / oberes Sattelrohrrende)	36	36	38	42		
b	Unteres Rahmenrohr (Steuerkopf / unteres Sattelrohrrende)	36	36	38	—		
c	Sattelrohr	36	36	38	42		

S 2 Der DKW-Elektro-Prüfstand

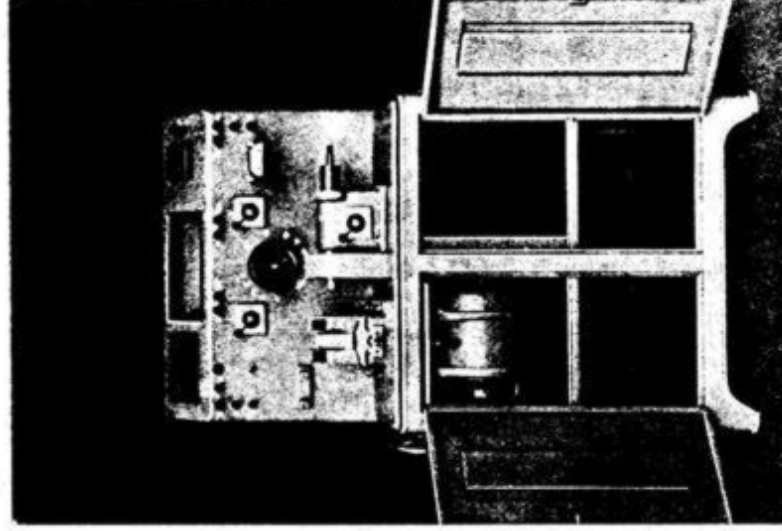
Nicht nur die Fahrzeuge werden ständig weiter entwickelt, wobei sich diese Entwicklungen, den steigenden Anforderungen entsprechend, teilweise von selbst ergeben, sondern auch die der Werkstatt zur Verfügung stehenden Meß- und Prüfgeräte unterliegen laufend aus der Praxis kommenden Verbesserungen.

Daß die vor Jahren gefertigten Prüfstände heute nicht mehr allen Anforderungen genügen, muß sich jeder Werkstattinhaber vor Augen führen. Aus der Abb. 8 S ist zu ersehen, daß die Erfahrungen der zurückliegenden Zeit ihren Niederschlag in unserer neuesten Ausführung gefunden haben. Bei der Entwicklung dieses Prüfstandes wurde die Zweckmäßigkeit als grundlegendes Konstruktionsprinzip in den Vordergrund gestellt, unter gleichzeitiger Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit.

Wer heute noch die Meinung vertritt, auf einen Prüfstand könne verzichtet und alle Arbeiten und Prüfungen ohne



8 S Elektroprüfstand



9 S Elektroprüfstand offen

diesen ausgeführt werden, kann oder will die Forderungen der heutigen Zeit nicht verstehen. Da der Kunde heute nicht mehr gewillt ist, bei vorkommenden Reparaturen an seinem Fahrzeug mehrere Werkstätten hintereinander aufzusuchen, andererseits aber eine gewissenhafte Instandsetzung in Verbindung mit einwandfreier Prüfung der aus dem Fahrzeug ausgebauten elektrischen Aggregate nur mit einem entsprechenden Prüfstand möglich ist, bleibt die Anschaffung eines Prüfstandes unerläßlich.

Der betriebsfertige Prüfstand wird bestückt mit

- a) einem 1,1 kW-Antriebsmotor
- b) einem 1,85 kW-Antriebsmotor

Der Anlieferungszustand entspricht der Abb. 9 S.

Abb. 8 S zeigt den Elektro-Prüfstand mit aufgespannter Lichtmaschine der DKW-Sonderklasse und der RT 350 S.

Auf Wunsch unterbreiten wir gerne ein spezielles Angebot. Bestellungen bzw. sonstige Anfragen bitten wir an die **Abteilung Ersatzteile und Kundendienst, Ingolstadt**, zu richten.