

GRUPPE M-MOTOR

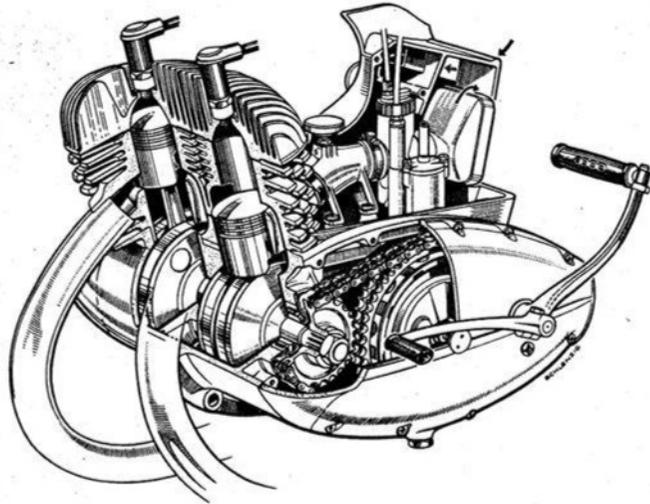
für die RT 350 S



Arbeits- Nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Motor
	Spezialwerkzeuge für die Gruppe MOTOR	38
M 1	Motoraggregat aus- und einbauen	39—40
M 2	Motoraggregat vollständig überholen (Motoraggregat ausgebaut)	40—49
	Beinhaltet nicht:	
	M 30 Kupplung aus- und einbauen, Kupplung vollständig überholen	
	G 2 Getriebe aus- und einbauen, Getriebe vollständig überholen	
M 6	Kupplungsdeckel ersetzen einschl. Getriebeöl auffüllen Zusatz für RT 350 S	49
M 7	Abschlußdeckel (Lichtmaschinen-seite) oder Knebelgehäuse ersetzen Zusatz für RT 350 S	49
M 16	Beide Zylinderköpfe ab- und anbauen, Zylinderkopfdichtungen ersetzen und Verbrennungsrückstände von den Kolbenböden und den Zylinderköpfen ent- fernen	49
M 22	Beide Zylinderkörper, Kolben und Pleuelbüchsen ersetzen (Motoraggregat eingebaut)	49—50
	Beinhaltet:	
	M 18 Beide Zylinderkörper ab- und aufbauen, Laufflächen und Kolben prüfen (Motoraggregat eingebaut)	
	M 20 Beide Zylinderkörper und Kolben ersetzen (Motoraggregat eingebaut)	
M 23	Auspuffstutzen ersetzen (Motoraggregat eingebaut)	50
M 30	Kupplung aus- und einbauen, Kupplung vollständig überholen	50—52
	Beinhaltet:	
	M 31 Dämpfungsgummi oder Mitnehmerscheibe ersetzen	
	M 33 Antriebskette (Hälsenkette) ersetzen, einschl. Getriebeöl erneuern (Motoraggregat eingebaut)	

Spezialwerkzeuge für die Gruppe M - Motor der RT 350 S

Benennung	Teile-Nr.	Abb. Nr.	Seite
Gabel für Kolbenabstützung	4601-71001-00.1	1 M	Motor 3
Gabelkeil für Kurbelwelle	4701-73201-00.1	2 M	Motor 3
Hilfseindrücker für Kolbenbolzen	2017-70401-00.1	3 M	Motor 3
Lehrdorn für Pleuel	2017-70501-00.1	4 M	Motor 3
Lineal 200×25×6	4601-72901-00.1	5 M	Motor 4
Anschlogring zum Prüfen der Pleuel	4701-75501-00.1	6 M	Motor 4
Richtgabeln für Pleuel	4701-70700-00.1	7 M	Motor 4
Abzieher für Kettenrad	4699-71500-00.1	8 M	Motor 4
Aus- und Einzieher für Pleuelbüchsen	4701-70800-00.1	9 M	Motor 4
Reibvorrichtung für Pleuelbüchsen	4601-70900-00.1	10 M	Motor 5
Abstandshülse 12×1, 5×106 für Reibvorrichtung	4699-70701-00.1	11 M	Motor 5
Treibdorn für Paßhülse Nennmaß 6/11	4701-71101-00.1	12 M	Motor 5
Arretierstück für Kettenrad auf Kurbelwelle mit Kupplungskettenrad	4701-71400-01.1	13 M	Motor 5
Arretierstücke für Kupplungstrommel und inneren Mitnehmer	4995-71301-00.1	14 M	Motor 5
Flansch zum Ausdrücken der Kurbelwelle	4601-73301-10.1	15 M	Motor 6
Platte zum Ausdrücken der Kurbelwelle	4601-73400-11.1	16 M	Motor 6
Druckstück für Kurbelwelle	4601-71901-00.1	17 M	Motor 6
Druckkappe für Kurbelwelle	4701-41901-00.1	18 M	Motor 6
Einziehvorrichtung für Kurbelwelle	4601-73500-01.1	21 M	Motor 7
Treibdorn	4896-71102-00.0	22 M	Motor 7
Treibdorn-Einsatz	4896-71108-00.0	23 M	Motor 7
Treibdorn-Einsatz	4896-71109-00.0	24 M	Motor 7
Ausheber für Kupplung	4995-71200-00.1	25 M	Motor 8
Zapfenschlüssel für Schlitzmutter der Kupplungs- stiftschrauben	4895-74300-00.1	26 M	Motor 8
Zange für Verdichtungsringe Nennmaß 62	4701-73801-00.1	28 M	Motor 8
Spanner für Verdichtungsringe	4701-74200-00.1	30 M	Motor 9
Lehrring Nennmaß 18 mm	2017-72501-00.0	31 M	Motor 9
Lehrring Nennmaß 62 mm	4701-72501-00.0	32 M	Motor 9
Meßuhr 10 mm Weg Teilung 1/100 mm	4601-72701-00.0	33 M	Motor 9
Meßuhr 3 mm Weg Teilung 1/1000 mm	1817-72701-00.0		
Innenfeinmeßgerät Nennmaß 12-20	1817-72600-00.0	34 M	Motor 9
Innenfeinmeßgerät Nennmaß 50-100	4601-72600-00.0	35 M	Motor 10
Gegenhalter für Kettenrad auf Schaftradwelle	4701-71300-00.1	36 M	Motor 10
Meßbrücke	4801-70500-00.1	37 M	Motor 10



95 M - DKW-Motor RT 350 im Schnitt

M 1

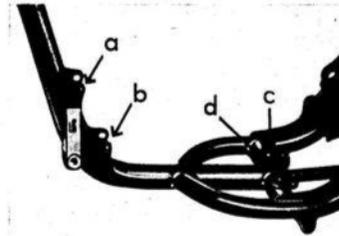
Motoraggregat aus- und einbauen

1. Motorrad auf Montagebank schieben, Kraftstoffhahn schließen und Kraftstoffschlauch vom Hahn abziehen.
2. Vergaserverkleidung nach Herausdrehen der beiden Kreuzschlitzschrauben abnehmen.
3. Fahrersattel abbauen. 1 Sechskantschraube M 10×75 (SW 17) und 2 Sechskantschrauben M 6×40 (SW 10).
4. Kraftstoffbehälter nach Abschrauben der Muttermutter und Abnehmen der Zahnscheiben an den Gimmetall* Lagern vom Rahmen abheben.
5. Abschlußdeckel an der Lichtmaschinen Seite abbauen (2 Kreuzschlitzschrauben M 6×100), Kupplungszug am Knebel aushängen und aus dem Deckel herausziehen. Auf Druckstück im Knebelgehäuse achten, kann herausfallen.
6. Kabel an der Lichtmaschine und an der unteren Befestigungsschraube des Polgehäuses abklemmen und nach unten aus dem Gehäuse herausziehen.

*) Abkürzung von Gummi-Metall

7. Muttern der Steckachse und Flanschbolzen lösen und Kette durch Verschieben des Hinterrades entspannen.
8. Dichtkappe (Gummi) abnehmen, Kupplungsdruckstange aus der Kupplungswelle herausziehen, Sicherungsblech für Kettenradmutter aufbiegen und Mutter (SW 41) unter Verwendung des Gegenhalters für das Kettenrad, Teile-Nr. 4701-71300-00.1, abschrauben.
- Achtung! Mutter hat Linksgewinde.**
9. Kettenrad von Hand oder mit Schraubenzieher vom Wellenteil des Schaftrades abdrücken. (Siehe auch Abb. 49.)
10. Kettenkastenvorderteil (Gummi) nach Herausdrehen der Sechskantschraube M 6×55 (SW 10) und Abnehmen des Abstandsrohres herausnehmen.
11. Kabel am Leerlaufanzeigeschalter abklemmen.
12. Auspuffanlage nach Entfernen der vorderen, oberen Motorbefestigungsschraube „a“ Abb. 96 M und der Befestigungsschrauben an den Auspufftöpfen abnehmen.

13. Deckelverschraubung des Vergasers abschrauben und Gasseilzug am Gasschieber aushängen.
14. Verschlusschraube des Startvergasers herausdrehen (SW 11) und Starterzug am Startkolben aushängen. Zündkabelstecker von den Kerzen abziehen.
15. Motorbefestigungsschrauben vorn unten „b“ und hinten unten „c“ und „d“ (siehe Abb. 96 M) herausdrehen, Motor aus der Aufnahme heben, auf der linken Fußraste abstellen und Massekabel am Motorgehäuse abklemmen.



96 M Motorbefestigung im Rahmen
a = Sechskantschraube M 10×65
b = Sechskantschraube M 10×40
c = Sechskantschraube M 10×40
d = Sechskantschraube M 10×70

16. Motor ganz ausheben und abstellen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Hinweis:

Das Anschließen der Kabel wird nach dem Schaltplan Abb. 69 E, Seite E 40, vorgenommen. Bei Einbau eines Austauschmotors Ölstand im Getriebe kontrollieren ggf. Motorenöl SAE 40 oder 50 nachfüllen.

M 2

Motoraggregat vollständig überholen (Motoraggregat ausgebaut)

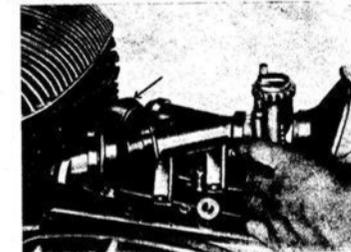
1. Motor in Aufnahmemarm, Teile-Nr. 4995-75200-00.1, auf Montagebock spannen.

4. Polgehäuse nach Herausdrehen der Zylinderschrauben M 5×72 abnehmen.
5. Ankerbefestigungsschraube M 7×85 (SW 11) aus dem Kurbelwellenstumpf herausdrehen, Unterbrecherrücken abnehmen, Anker mit Abdrückschraube, Teile-Nr. 4601-71701-00.3, abdrücken und Zylinderrolle 4×6 (Fixierstift) aus dem Kurbelwellenzapfen mit Kombizange herausziehen.
6. Vergaser mit Ansaugrohr nach Herausdrehen der 4 Kreuzschlitzschrauben M 6×18 und Lösen der Spannschellen abnehmen. Dabei wenigstens eine Gummimuffe (siehe Abb. 97 M Pfeil) über den Ansaugstutzen eines Zylinders schieben.

Hinweis:

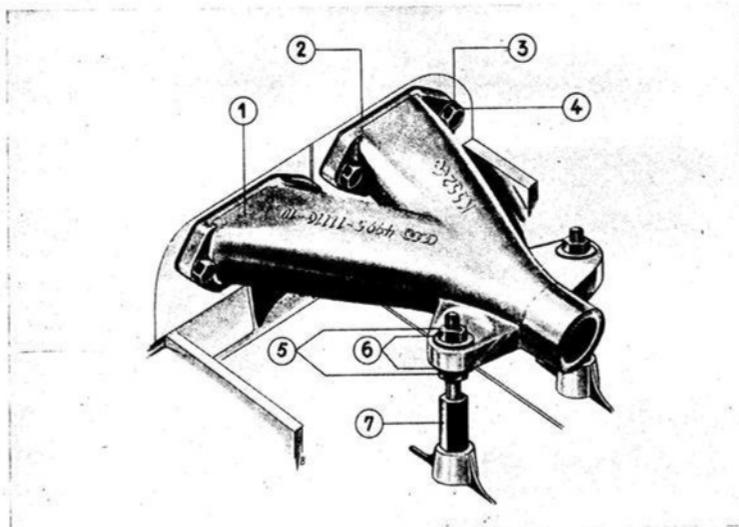
Ab Motornummer 49003784 wird nur noch das einteilige Ansaugrohr, Teile-Nr. 4995-11116-10, verwendet (siehe Abb. 98 M auf Seite M/41). Zum Abbauen dieses Ansaugrohres müssen die oberen Sechskantmuttern mit den Unterlegscheiben und die Sechskantschrauben mit den Unterlegscheiben der Abb. 98 M abgeschraubt werden. Dann kann das Ansaugrohr mit den Dichtungen entfernt werden.

7. Kupplung ausbauen und überholen, siehe Arb.-Nr. M 30.



97 M Vergaser mit Ansaugrohr abgebaut

8. Getriebe ausbauen und überholen, siehe Arb.-Nr. G 2.
9. Beide Zylinderköpfe nach Abschrauben der Sechskantmuttern M 8 (SW 14) abnehmen, dabei auf Federscheiben achten!
10. Beide Zylinder und die Zylinderfußdichtungen über die Stiftschrauben (Stehbolzen) abheben.
11. Kurbelgehäuse mit sauberem Lappen abdecken und Drahtreineingänge mit Spitzzange aus beiden Kolben



98 M Einstelliges Ansaugrohr

- 1 = Ansaugrohr
- 2 = Dichtung
- 3 = Scheibe
- 4 = Sechskantschraube

- 5 = Sechskantmutter
- 6 = Scheiben
- 7 = Stiftschraube

Hinweis:

Bei Ölkohlenansatz den Kolbenbolzen unter Gegenhalten von Hand, durch leichte Hammerschläge austreiben.

13. Dichtflansch mit Radialdichtung von der lichtmaschinenseitigen Gehäusehälfte, nach Herausdrehen der 6 Zylinderschrauben M 5x10 (auf Zahnscheiben achten), mit Schraubenzieher lockern und von der Kurbelwelle abnehmen.

14. Sicherungsring vom lichtmaschinenseitigen Kurbelwellenzapfen mit Außenseegerringzange abnehmen.

Hinweis:

Vor dem Trennen des Gehäuses müssen unbedingt die Arbeiten der Pos. 14 und 15 durchgeführt werden, da sonst die Nut für den Sprengring im Gehäuse austreißt.

15. Dichtflansch mit Radialdichtung von der kupplungsseitigen Gehäusehälfte, wie in Pos. 15 beschrieben, abnehmen.

16. 12 Kreuzschlitzschrauben (Gehäuseschrauben) aus der rechten Gehäusehälfte herausdrehen.

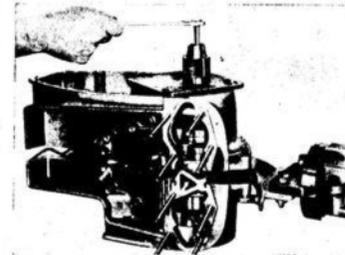
Achtung!

Bis Motor-Nr. 49 001 989 ist die Kurbellentrennwand mit 3 Kreuzschlitzschrauben M 6x40 fixiert. Diese Schrauben müssen vor dem Trennen der Gehäusehälften herausgedreht werden.

Hinweis:

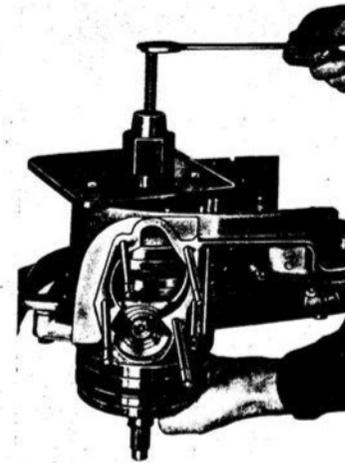
Die vordere und hintere rechte Befestigungsschraube muß vor dem Abdrücken der Gehäusehälfte aus dem Aufnahmearm herausgedreht und in die Paßhülse mit einem Dorn eingeschlagen werden.

17. Nach Aufschrauben der Druckkappe, Nennmaß 16x1,5, Teile-Nr. 1817-71901-00.1, Ausdrückvorrichtung für Kurbelwelle auf linker Gehäusehälfte befestigen, Gehäusehälfte von der Kurbelwelle abdrücken (siehe Abb. 99 M) und Füllstück von der Trennwand abnehmen.



99 M Linke Gehäusehälfte abziehen

18. Druckstück für Kurbelwelle, Teile-Nr. 4601-71901-00.1, in den lichtmaschinenseitigen Kurbelwellenzapfen einschrauben. Ausdrückvorrichtung anbauen und Kurbelwelle ausdrücken (Siehe Abb. 100 M).



100 M Kurbelwelle ausdrücken

Achtung!

Beim Ausdrücken der Kurbelwelle besonders darauf achten, daß die Pleuel im Zylinderhals der Gehäusehälften nicht eingeklemmt werden.

19. Radialdichtung für Schaftrod, nach Entfernen der Abstandshülse für das Kettenrad, mit Dorn von innen nach außen ausschlagen.

20. Sprengring mit Innenseegerringzange aus der Bohrung für das Nadellager herausheben.

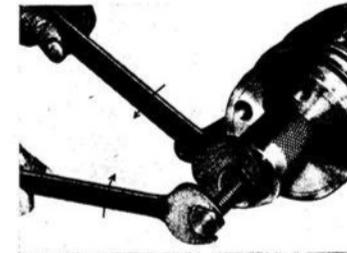
21. Beide Gehäusehälften mit einer Heizplatte oder besser noch im Heizofen auf 80 bis 90° C anwärmen. Möglichst nicht mit Lötlampe oder Schweißbrenner anwärmen, da die Gefahr der Deformierung zu groß ist.

22. Lager mit Dorn ausdrücken bzw. ausschlagen und Sprengring aus dem Gehäuse herausnehmen.

Hinweis:

Werden die Gehäusehälften richtig angewärmt, fallen die Lager meistens schon durch leichtes Aufschlagen auf eine Holzunterlage aus dem Gehäuse. Ist das nicht der Fall, muß ein vorher bereitgelegter, passender Ring unterlegt und das Lager mit einem Dorn auf einer Hebelpresse ausgedrückt bzw. ausgeschlagen werden. Niemals ohne passende Unterlage den Druck bzw. Schlag auf die ganze Gehäusehälfte ausüben, da sich sonst das Gehäuse verziehen kann.

23. Zylinderlager-Innenring mit Abzieher, Teile-Nr. 4995-71500-00.1, vom antriebsseitigen Kurbelwellenzapfen abziehen (Siehe Abb. 101 M).



101 M Zylinderlager-Innenring abziehen

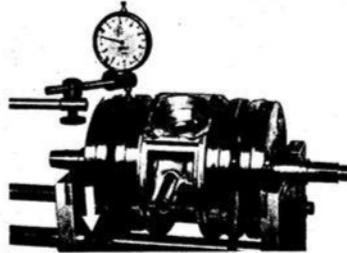
24. Sämtliche Teile in sauberem Waschbenzin reinigen und trocknen.

25. Kurbelwelle überprüfen.

- a) Mittellager auf leichten und geräuschlosen Lauf untersuchen. Bei nicht einwandfreiem Mittellager, Kurbelwelle austauschen.
- b) Radiales Pleuelspiel messen, wie Abb. 102 M zeigt.

Hinweis:

Das Höhenpiel der Pleuel darf 0,25 mm nicht überschreiten, andernfalls muß die Kurbelwelle ausgetauscht werden.



102 M Radialspiel der Pleuellager messen

c) Bohrungen der beiden Pleuelbüchsen mit dem vorher auf den Nenndurchmesser (18 mm) eingestellten Innenfeinmeßgerät ausmessen. Die Einstellung mit einem Leehring oder Mikrometer vornehmen. Siehe auch Abb. 52 M Seite Motor 17.

Hinweis:

Neue Kolben und Kolbenbolzen werden nach 2 Passungen geliefert, die zur Unterscheidung mit einem weißen oder schwarzen Farbpunkt gekennzeichnet sind. Die weiß gezeichneten sind im Durchmesser stärker. Die Bolzen werden mit einem Schiebeseitz von 3 µ in die Kolben eingebaut. Ist das Spiel größer als 5 µ, muß ein Austausch erfolgen.

In die Pleuelbüchsen sind die Bolzen mit einem Schiebeseitz von 30 µ eingepaßt. Das Spiel darf 50 µ nicht überschreiten, sonst muß die Pleuelbüchse ersetzt werden.

Kolbenbolzen-Toleranzen RT 350 S

schwarz 18 mm ϕ	- 0,0025
	- 0,005
weiß 18 mm ϕ	- 0
	- 0,0025

Bolzen-Lochtoleranzen im Kolben

schwarz 18 mm ϕ	- 0
	- 0,002
weiß 18 mm ϕ	+ 0,005
	+ 0,0025

Büchsen-Lochtoleranzen im Pleuel

schwarz 18 mm ϕ	+ 0,031
	+ 0,027
weiß 18 mm ϕ	+ 0,035
	+ 0,031

26. Die Kolben auf Riefen, losen Sitz der Verdichtungsringe und der Kolbenbolzen sowie äußere Beschädigungen (Freßstellen) untersuchen.

Hinweis:

Starker Ölkohlensatz am ganzen Kolbenschaft zeigt, daß das Kolbenspiel im Zylinder infolge ein-

gefallenen Kolbens oder ausgearbeiteten Zylinders zu groß ist. Zeigen die Kolben ein einseitiges Tragbild, kann auf nicht ausgewinkelte Pleuel geschlossen werden.

27. Kolbenbolzenauge mit Innenfeinmeßgerät messen. Siehe Abb. 55 M Seite Motor 19.

28. Höhenspiel der Verdichtungsringe mit Fühllehre messen, siehe Abb. 56 M Seite Motor 19. Das Spiel muß zwischen 0,06 (Neumaß) und 0,1 mm liegen.

Hinweis:

Ausgeschlagenes Kolbenbolzenauge oder ein Höhenspiel der Verdichtungsringe von mehr als 0,1 mm, erfordern einen Kolbenwechsel.

29. Kolben und Kolbenbolzen mit Mikrometer messen. Siehe Abb. 57 M und 58 M Seite Motor 19 und 20. Das Einbauspiel der Kolben ist auf dem Kolbenboden (Abb. 103 M) angebracht.

30. Stoßspiel der Verdichtungsringe prüfen, wie Abb. 60 M Seite Motor 20 zeigt.

Hinweis:

Die Verdichtungsringe werden gekennzeichnet und mit der Kolbenringzange, wie Abb. 59 M Seite Motor 20 zeigt, vom Kolben abgenommen. Zum Messen werden die Ringe einzeln ca. 10 mm in die Zylinderlaufbahn eingeführt und mit der Fühllehre gemessen. Das Stoßspiel darf 0,4 mm nicht überschreiten, andernfalls sind die Ringe durch neue zu ersetzen, soweit dies mit der Ovalität der Zylinderlaufbahn noch vertretbar ist.

31. Ringnuten im Kolben, mit handelsüblichem Ringnutenreiniger oder einem Kolbenring-Bruchstück vorsichtig reinigen. Dabei dürfen die Ringnuten nicht ausgeweitet werden.

32. Leichte Freßstellen am Kolben werden nach Abnehmen der Kolbenringe mit einer sauberen Doppelschichtfeile vorsichtig abgetragen und mit einem, in Kraftstoff-Ölgemisch feucht gehaltenen, Korundstein mit feiner Körnung nachpoliert. Kolben anschließend in Benzinbad reinigen.

Schmirgelleinen darf nicht verwendet werden, da dieses von der harten Freßstelle weniger wegnimmt als von der umliegenden weichen Fläche.

33. Zylinderlaufbahn auf Riefen überprüfen. Leichte Freßstellen (Kolbenmaterial) im Zylinder, müssen mit Korundstein und Polierleinen entfernt werden, da sonst der Kolben an dieser Stelle wieder zum Fressen neigt. Verschleiß mit Innenfeinmeßgerät feststellen. Steuerschlitze und Kanäle von Ölkohlensatz befreien.

Hinweis:

Die Meßuhr wird mittels Leehring oder Mikrometer auf den Nenndurchmesser 62 mm eingestellt, wie in Abb. 52 M gezeigt.

34. Zylinder an verschiedenen Stellen ausmessen. Siehe Abb. 61 M Seite Motor 20.

Hinweis:

Wurde beim Nachprüfen mit dem Innenfeinmeßgerät festgestellt, daß der Zylinderverschleiß an irgend einer Stelle mehr als 0,15 mm beträgt, dann ist ein Austausch oder Ausschleifen des Zylinders erforderlich. Nur wenige Werkstätten werden in der Lage sein, das Zylinderschleifen selbst durchzuführen. Wir haben daher durch unser DKW-Austauschverfahren, jeder DKW-Werkstatt ermöglicht, von unseren Generaldepos gegen Rückgabe der alten Zylinder, auf schnellstem Wege ausgeschliffene Übergrößenzylinder zu erhalten. Jeder ausgeschliffene Zylinder wird mit einem entsprechenden Übermaßkolben zurückgeliefert. Für die vom Werk bezogenen Austauschzylinder wird eine Garantiezeit von 2 Monaten oder 3000 Fahrkilometern nach Einbau gewährt.

Über den normalen Verschleiß hinausgehende Beschädigungen, beispielsweise Riefen in der Zylinderlaufbahn, sind bei der Ersatzanforderung zu beachten. Es kann für den eingesandten Altzylinder nur ein solcher Übergrößenzylinder geliefert werden, auf dessen Maß der eingesandte Zylinder noch ausgeschliffen werden kann. Nachfolgende Auf-

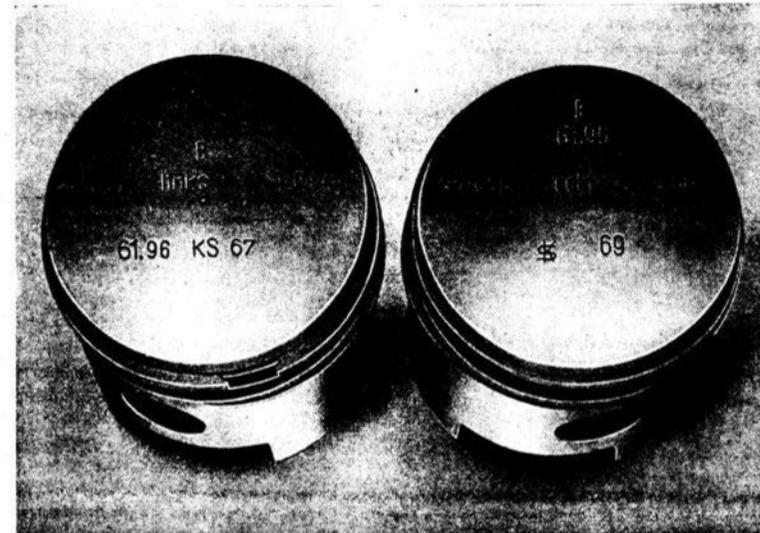
gliederung gibt über die serienmäßig eingebauten Zylinder sowie die Übergrößenzylinder und Kolben Aufschluß.

Die Zylinderkörper und Kolben der Serienausführung sind nach 3 Klassen, A, B und C sortiert. Diese Kennbuchstaben sind am Zylinderfuß bzw. am Kolbenboden angebracht (Siehe Abb. 103 M).

Kolbengröße	Zylindergröße
A 61,95 ϕ	A 61,99 ϕ
B 61,96 ϕ	B 62,00 ϕ
C 61,97 ϕ	C 62,01 ϕ

Im DKW-Austauschdienst werden nachgeschliffene Zylinder mit eingepaßten Kolben in folgenden Übergrößen geführt:

Teilebezeichnung	Teile-Nummer	Abmessung
Zylindersatz kpl. mit eingepaßten Kolben (Vollmaß)	7-4995-11175-010	62,05 mm ϕ
1. Übergröße	7-4995-11175-011	62,25 mm ϕ
2. Übergröße	7-4995-11175-012	62,5 mm ϕ
3. Übergröße	7-4995-11175-013	63 mm ϕ
4. Übergröße	7-4995-11175-114	63,5 mm ϕ



103 M Kennzeichnung der Kolben am Kolbenboden

Teilebezeichnung	Teile-Nummer	Abmessung
Zylinderkörper links mit eingepaßtem Kolben (Vollmaß)	7-4995-11176-010	62,05 mm ϕ
Zylinderkörper rechts mit eingepaßtem Kolben (Vollmaß)	7-4995-11177-010	62,05 mm ϕ

Ebenso können auch Kolben in folgenden Größen einzeln bezogen werden:

Kolbensatz kpl.*	4995-10475-000	62,05 mm ϕ
Kolben links*	4995-10412-000	62,05 mm ϕ
Kolben rechts*	4995-10411-000	62,05 mm ϕ
Kolbensatz kpl.		
1. Übergröße	4995-10475-001	62,25 mm ϕ
Kolbensatz kpl.		
2. Übergröße	4995-10475-002	62,5 mm ϕ
Kolbensatz kpl.		
3. Übergröße	4995-10475-003	63,0 mm ϕ
Kolbensatz kpl.		
4. Übergröße	4995-10475-004	63,5 mm ϕ

35. Radioldichtringe in den beiden Dichtflanschen prüfen. Harte oder abgenützte Dichtringe, mit Dorn aus dem Dichtflansch herausdrücken bzw. herausschlagen und durch Neuteile ersetzen.

36. Gehäusegedichtflächen wenn nötig planen.

a) Grobplanen.

Zum Grobplanen wird Schmirgellein auf einer Abrichtplatte aufgelegt und die Dichtflächen durch kreisendes Reiben abgeschliffen.

b) Feinplanen.

Dichtflächen beider Gehäusehälften mit einem feinkörnigen Wasserschmirgel gegenseitig abschleifen, bis die Flächen plan sind und die graue Farbe, die der Schmirgel hinterläßt, überall gleichmäßig zu sehen ist.

37. Das Gehäuse muß anschließend gründlich von anhaftendem Schmirgel gereinigt werden.

ZUSAMMENBAU DES MOTORAGGREGATES

38. Gereinigtes Gehäuse auf ca. 80 bis 90° C im Heizofen oder auf einer Heizplatte anwärmen und Lager bei planliegender Auflage schnell eindrücken.

Hinweis:

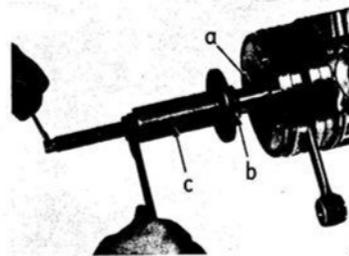
In die rechte Gehäusehälfte muß das Rillengerät für die Pleuellager bis zum vorher eingesetzten Sprengring von außen eingedrückt werden.

* 62,05 mm ϕ ist das Nennmaß. Das Kolbenmaß ist 62,01 mm ϕ

Das Nadellager für das Schaftrohr wird soweit eingedrückt, daß es mit der Gehäusewand innen bündig steht.

Das Rollenlager in der linken Gehäusehälfte muß mit der Planfläche des Pleuellagers bündig stehen.

39. Membrane über den antriebsseitigen Pleuellagerzapfen an die Pleuelscheibe schieben. Rollenlager-Innenring anwärmen und auf den Pleuellagerzapfen schieben.



104 M Zylinderlager-Innenring mit Einziehvorrichtung für Pleuellager aufziehen

a = Membran
b = Innenring
c = Einziehvorrichtung

Hinweis:

Klemmt der Innenring auf dem Pleuellagerzapfen, wird dieser mit der Einziehvorrichtung für die Pleuellager bis zum Anschlag an die Pleuelscheibe gedrückt (siehe Abb. 104 M).

Der Innenring darf nicht auf den Pleuellager geschlagen werden, da sich sonst die Pleuellager verzieht.

40. Gummidichtung der Trennwand für die Pleuellager in die vorgesehene Nut einlegen, wie Abb. 105 M zeigt.

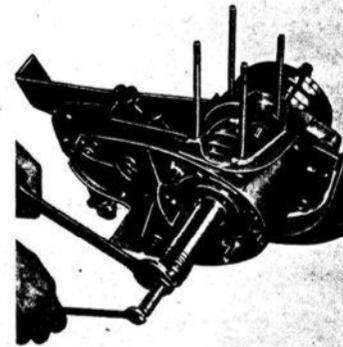


105 M Gummidichtung in die Trennwand einlegen

Hinweis:

Zweckmäßig ist es, den eingelegten Gummidichtring geringfügig mit Schmierseife oder Öl zu bestreichen. Dadurch wird das Gleiten beim Zusammenschieben der Gehäusehälften erleichtert.

41. Rechte Gehäusehälfte mit der hinteren Befestigungsschraube am Aufnahmebügel des Montagebockes festschrauben. Pleuellager einstecken und mit Einziehvorrichtung (siehe Abb. 106 M) in das Pleuellager bis zum Anschlag einziehen und Sicherungsring einsetzen.

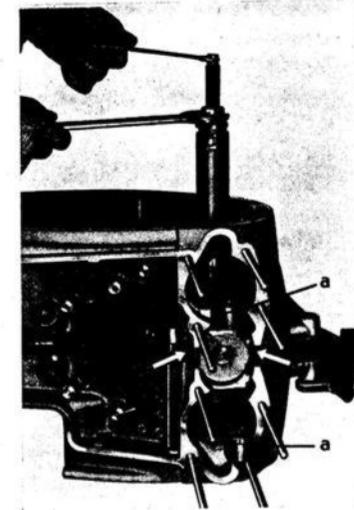


106 M Pleuellager in die rechte Gehäusehälfte einziehen

Achtung!

Beim Einziehen darauf achten, daß das Pleuellager nicht verbogen wird. Bis Motor-Nr. 49001989 wird die Trennwand durch 3 Kreuzschlitzschrauben M 6x40 festgehalten. Bei dieser Ausführung muß nach dem Einziehen der Pleuellager die vordere Fixierschraube mit einer Federscheibe eingeschraubt, aber noch nicht festgezogen werden.

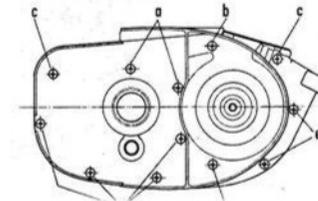
42. Gehäusegedichtung mit etwas Fett an die rechte Ge-



107 M Beide Gehäusehälften zusammenschieben
a = Pleuellager
b = Gummidichtung

sammenschieben. Siehe Pfeil der Abb. 107 M. Bis Motor-Nr. 49001989 die beiden restlichen Fixierschrauben durch das Gehäuse in die Trennwand einschrauben. Die drei Schrauben müssen gleichmäßig und fest angezogen werden.

43. Gehäuseschrauben nach Schraubenplan Abb. 108 M einschrauben und gleichmäßig festziehen.



44. Füllstück ohne Dichtungsgummi vorerst nur probe-
weise in die Trennwand einlegen.

Hinweis:

Erst nach dem Ausreiben der Pleuelbüchsen wird das
Füllstück mit Dichtung eingesetzt. Werden die Pleuel-
büchsen nicht ausgerieben, kann die Dichtung gleich
mit eingedrückt werden. Die vorstehenden Gummi-
enden werden abgeschnitten.

45. Axialspiel der Kurbelwelle prüfen, wie Abb. 78 M,
Seite Motor 28 zeigt.

Hinweis:

Das Axialspiel ist durch das Rillennlager (C3-Lager)
festgelegt und muß zwischen 0,03 und 0,06 mm liegen.

46. Beide Dichtflansche nach Einlegen der Dichtung,
Teile-Nr. 4995-10330-00, am Gehäuse festschrauben.

47. Wenn erforderlich, alte Pleuelbüchsen mit Aus-
und Einzieher für Pleuelbüchse, Teile-Nr. 4701-70800-01.1,
unter gleichzeitigem Einziehen der neuen Büchsen
ausdrücken (Siehe Abb. 85 M, Seite Motor 30). Zyl-
inderhalsbohrung mit einem Stück Gummischlauch
abdecken.

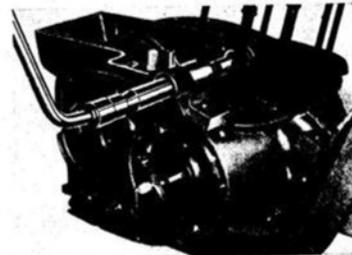
48. Reibvorrichtung, Teile-Nr. 4601-70900-02.1, aufspan-
nen und Pleuel zentrieren, wie Abb. 86 M, Seite Mo-
tor 31 zeigt. Zylinderhalsbohrung wieder abdecken.

49. Schmierlöcher durch die Bohrungen am Umfang des
Pleulauges in die neue Pleuelbüchse bohren und
mit Kugelfräser (ca. 5 mm ϕ) entstandenen Grat
entfernen.

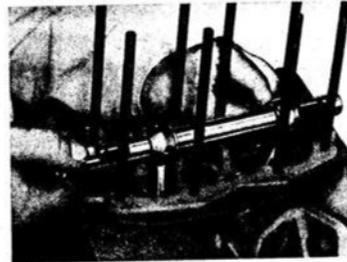
Hinweis:

Nach dem Bohren, Zentrierung des Pleuels prüfen,
ggf. nochmals ausrichten.

50. Pleuelbüchse, wie Abb. 109 M zeigt, zum Kolben-
bolzen passend ausreiben. Siehe Bolzen- und Büch-
senloch-Toleranzen, Pos. 47.



109 M Pleuelbüchse ausreiben



110 M Pleuel mit Meßdorn auf Verdrehung
und Verwinklung prüfen

51. Pleuel auf Verdrehung und auf Verwinklung prü-
fen, siehe Abb. 110 M.

Hinweis:

Zum Prüfen wird der Lehrdorn für Pleuel (Nennmaß
18) Teile-Nr. 2017-70501-00.1, verwendet.

Der Dorn muß sich, in beide Pleuel eingeführt, seit-
wärts leicht schieben lassen, wenn beide Pleuel nicht
verwinkelt oder verdreht sind.

52. Das Auswinkeln der Pleuel erfolgt mit den Richt-
gabeln, Teile-Nr. 4701-70700-00.1. Siehe Abb. 89 M,
Seite Motor 32.

53. Füllstück mit Dichtungsgummi in die Trennwand ein-
drücken und vorstehende Enden des Dichtungsgum-
mis abschneiden.

54. Kolbenringe mit Kolbenringzange in die Ringnuten
einführen.

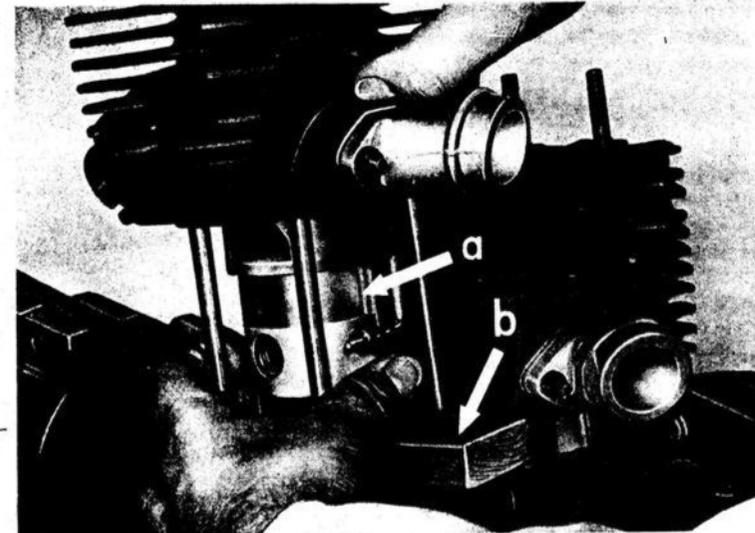
Hinweis:

Bei Wiederverwendung der alten Verdichtungsringe
muß darauf geachtet werden, daß diese in der glei-
chen Reihenfolge des Abnehmens eingebaut und
nicht verdreht werden. Sie müssen also ihre ur-
sprüngliche Lage beibehalten.

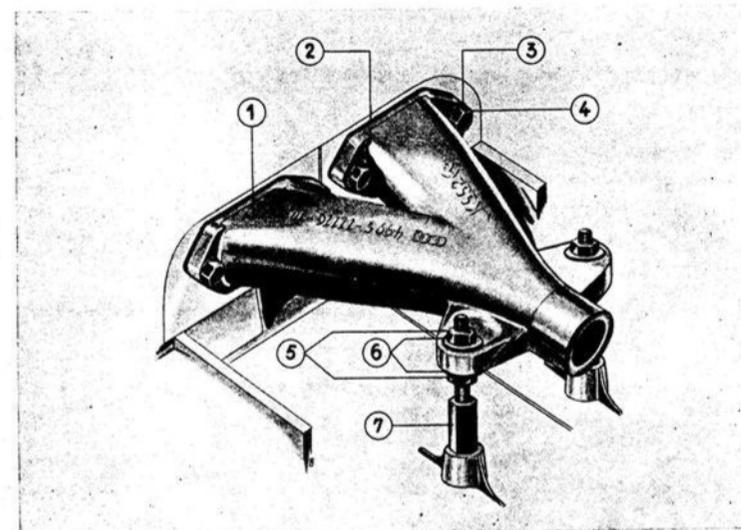
55. Beide Kolben aufsetzen, Kolbenbolzen mit Hilfsein-
drücker, Teile-Nr. 2017-70401-00.1, eindrücken und
mit Drahtsprengringen sichern.

56. Neue Zylinderfußdichtung auflegen, Kolben mit
Holzgabel abstützen und Verdichtungsringe mit
Spanner, Teile-Nr. 4701-74200-00.1, siehe Abb. 111 M,
festhalten.

57. Ansaugstutzen mit Dichtungen am Zylinder fest-
schrauben. Zylinder und Kolben mit Motorenöl ein-
ölen und wie Abb. 111 M zeigt, Zylinder aufsetzen.
Ist der Zylinder auf die Verdichtungsringe aufge-
schoben, muß der Spanner abgenommen werden.



111 M Zylinder aufsetzen a = Spanner für Verdichtungsringe b = Gabel für Kolbenabstützung



112 M Einstelliges Ansaugrohr
1 = Ansaugrohr
2 = Dichtung
3 = Scheibe
4 = Sechskantschraube
5 = Sechskantmutter
6 = Scheiben
7 = Stiftschraube

58. Neue Zylinderkopfdichtungen auflegen. Die Kanten der Dichtungen dürfen nicht in den Verbrennungsraum hineinragen (Gefahr von Glühzündung).
59. Gereinigte Zylinderköpfe aufsetzen, Federscheiben beilegen und Muttern über Kreuz mit Drehmomentschlüssel (2,5 mkg) festziehen.
60. Vergaser anbauen. Dabei darauf achten, daß die Spannbänder (Schlauchschellen) nicht zu fest angezogen werden, da sonst die Verbindungsmuffen ein- bzw. abgeschnitten werden und der Motor falsche Luft ansaugt.

Hinweis:

Ab Motor-Nr. 49 003 789 wird nur noch das einteilige Ansaugrohr, Teile-Nr. 4995-11116-10, verwendet. Dieses Ansaugrohr kann ab erstem Motor nachgerüstet werden. Der Einbau wird wie folgt vorgenommen:

- Nach Entfernen des alten Ansaugrohrs sowie der beiden Ansaugstutzen mit Dichtungen und den 4 Stiftschrauben an den Zylindern, sind die 8 Zylinderkopfmutter zu lösen, so daß die Zylinder lose auf dem Gehäuse sitzen. Die Pos. a ist nur bei Austausch des alten gegen das neue Ansaugrohr auszuführen.
- Die beiden Stiftschrauben, Teile-Nr. 4995-11119-00 mit kurzem Ende in die hinteren Gewindelöcher im Gehäuse einschrauben. Je eine Sechskantmutter auf Stiftschraube aufschrauben und Beilagscheibe auflegen.
- Neues Ansaugrohr, Teile-Nr. 4995-11116-10, mit Dichtung, Teile-Nr. 4995-11117-10, an die lose auf dem Gehäuse sitzenden Zylinder mit Sechskant-schrauben, Teile-Nr. 00931-007-31, und Federringen festschrauben (Siehe Abb. 112 M).
- Zylinderkopfmutter mit Drehmomentschlüssel (2,5 mkg) über Kreuz anziehen.
- Die Begrenzungsmutter unten an den Stiftschrauben, Teile-Nr. 00934-006-11, so einstellen, daß keine Verspannung des Ansaugrohrs eintritt, und nach Auflegen der zweiten Beilagscheiben, Gegenmutter (Sechskantmutter), Teile-Nr. 00934-006-11, festziehen.

61. Vergaser und Luftfilter am Ansaugrohr so festklemmen, daß der Vergaser senkrecht steht.
62. Nach Einführen der Zylinderrolle (Fixierstift) 4×6, Anker und Polgehäuse in den Kurbelwellenzapfen einbauen.
63. Zündung einstellen (siehe Arb.-Nr. E 10).
64. Getriebe einbauen (siehe Arb.-Nr. G 2 ab Pos. 21).
65. Kupplung einbauen (siehe Arb.-Nr. M 30, ab Pos. 23).

Zusatz zu Arb.-Nr. M 6

**Kupplungsdeckel ersetzen
einschl. Getriebeöl auffüllen**

Bei der RT 350 S muß zum Abbauen des Kupplungsdeckels die linke Fußraste ganz abgeschraubt werden. Der Kupplungsdeckel ist mit 12 Kreuzschlitzschrauben befestigt. Diese werden nach dem Schraubenplan Abb. 117 M in das Gehäuse eingedreht.

Nach Anbau des Kupplungsdeckels werden 1000 ccm Motorenöl SAE 40 oder 50 eingefüllt.

Zusatz zu Arb.-Nr. M 7

Abschlußdeckel ersetzen

Bei der RT 350 S entfällt die Pos. 1. Der Abschlußdeckel ist mit 2 Kreuzschlitzschrauben M 6×100 befestigt.

M 16

**Beide Zylinderköpfe ab-
anbauen oder Zylinderkopf-
dichtung ersetzen,
Verbrennungsrückstände
von den Zylinderköpfen und
vom Kolbenboden entfernen**

- Zylinderköpfe und Zylinderkopfdichtungen abbauen. Siehe Arb.-Nr. M 22 Pos. 1 bis 4 und Pos. 7 bis 8.
 - Einen Kolben in oberen Totpunkt bringen und Rückstände auf dem Kolbenboden mit einem Schaber vorsichtig entfernen.
- Achtung!**
Die offene Zylinderbohrung muß mit einem sauberen Lappen abgedeckt werden.
- Gelöste Rückstände mit Preßluft oder mit einem Blasebalg beseitigen.
 - Die Arbeiten der Pos. 2 und 3 beim Reinigen des zweiten Kolbenbodens wiederholen.
 - Ölkohle mit geeignetem Schaber und Drahtbürste aus den Zylinderköpfen entfernen.
 - Zylinderkopfdichtung auflegen und Zylinderköpfe mit Drehmomentschlüssel (2,5 mkg) anziehen.
 - Fahrersattel, Kraftstoffbehälter und Vergaserverkleidung anbauen, siehe Arb.-Nr. M 22 ab Pos. 17.

M 22

**Beide Zylinderkörper, Kolben
und Pleuelbüchsen ersetzen
(Motoraggregat eingebaut)**

- Motorrad auf Montagebank schieben, Kraftstoffhahn schließen und Kraftstoffschlauch vom Hahn abziehen.
- Vergaserverkleidung abbauen (2 Spannschrauben M 8×130).

3. Fahrersattel nach Herausdrehen der Befestigungsschrauben (2 St. M 6×40 1 St. M 10×65) vom Rahmen abheben.

4. Kraftstoffbehälter abbauen. Dazu die 2 Muttern von den Gimetal-Lagern der Tankaufhängung abschrauben und Kraftstoffbehälter abheben. Auf Gummiunterlagen achten!

5. Vordere, obere Motorbefestigungsschraube nach Abschrauben der Mutter (SW 17) herausziehen, bzw. mit Kupferdorn heraus schlagen. Halteschrauben an beiden Auspufföpfen herausdrehen und Auspuffanlagen abnehmen.

6. Vergaser und Ansaugrohr abbauen. Beide Zündkerzenstecker abziehen und Zündkerzen aus den Zylinderköpfen herausschrauben.

7. Sechskantmutter (M8/SW 14) von den Stiftschrauben (Stehbolzen) M8×135 mit Steckschlüssel abschrauben. Beide Zylinderköpfe und Zylinderkopfdichtungen abheben.

8. Linken und rechten Zylinderkörper über die Stiftschrauben abheben und Zylinderfußdichtung entfernen.

9. Kolbenbolzen nach Entfernen der Drahtsprengringe, mit Dorn aus den Kolben herausdrücken.

Hinweis:

Bei Ölkohleversatz Bolzen durch leichte Hammerschläge, unter gleichzeitigem Gegenhalten von Hand, heraus schlagen.

10. Pleuelbüchsen ausmessen. Siehe Arb.-Nr. M 2, Pos. 25 c und Hinweis mit Toleranztafel.

11. Kolben und Kolbenbolzen mit Mikrometer messen. Siehe Arb.-Nr. M 2 Pos. 29 Abb. 57 M und Abb. 58 M Seite Motor 19 und 20.

12. Zylinderlaufbahn prüfen und Zylinder ausmessen, siehe Arb.-Nr. M 2 Pos. 32-34.

13. Übergrößenzylinder je nach Verschleiß bestimmen. Siehe auch Übergrößentabelle auf Seiten Motor 44 und 45.

14. Ansaugstutzen und Stiftschrauben von den alten Zylindern abschrauben und an den Übergrößenzylindern mit Dichtungen einbauen.

15. Zylinderköpfe mit geeignetem Schaber und Drahtbürste von Verbrennungsrückständen reinigen.

16. Kolben, Zylinder, Zylinderköpfe und Vergaser anbauen. Siehe Arb.-Nr. M 2 Pos. 55 bis 61.

17. Kraftstoffbehälter anbauen. Dabei besonders darauf achten, daß die Gummiunterlagen, vorn und an der Halteflasche hinten, richtig eingelegt werden.

18. Fahrersattel und Vergaserverkleidung anbauen.

19. Auspuffanlage anbauen.

Hinweis:

Nach Ausführung dieser Arbeiten ist es zweckmäßig, die Zündeneinstellung zu prüfen und ggf. die Zündung einzustellen. Zündung prüfen und einstellen siehe Arb.-Nr. E 10.

M 23

Auspuffstutzen ersetzen

1. Motorrad auf Montagebank schieben.

2. Vordere, obere Motorbefestigungsschraube nach Abschrauben der Mutter (SW 17) herausziehen bzw. mit Kupferdorn heraus schlagen. Halteschrauben an beiden Auspufföpfen herausdrehen und Auspuffanlagen abnehmen.

3. Auspuffstutzen mit einem Stück Flachstahl aus dem Zylinderkörper herausschrauben.

Hinweis:

Bei einzelnen Motoren sind die Auspuffstutzen eingepreßt und können nur herausgezogen werden. Sämtliche Austausch-Zylinder sind mit eingeschraubten Auspuffstutzen versehen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei einige Lagen Asbestschnur um den Auspuffstutzen wickeln und mit dem Auspuffrohr in den Zylinder drücken.

M 30

**Kupplung aus- und einbauen
und vollständig überholen**

1. Motorrad auf Montagebank schieben, Dlablaßschraube (SW 19) herausdrehen und Öl aus dem Getriebe ablassen. Linke Fußraste abschrauben.

2. Kickstarterkurbel und Fußschalthebel, nach Herausdrehen der Sechskantschrauben M 6×28 bzw. M 6×22, mit einem Schraubenzieher von den Wellen abdrücken.

3. 12 Kreuzschlitzschrauben aus dem Kupplungsdeckel herausschrauben, Kupplungsdeckel und Dichtung vom Gehäuse gleichmäßig abheben. Dabei auf Dichtring (Gummi) in der Bohrung für die Kickstarterwelle achten.

4. Schlitzmutter der Kupplung mit Zapfenschlüssel, Teile-Nr. 4895-74301-00.1, unter gleichzeitigem Gegendrücken abschrauben, da sonst, durch plötzliches Entspannen der Federn, die ersten Gewindengänge beschädigt werden.

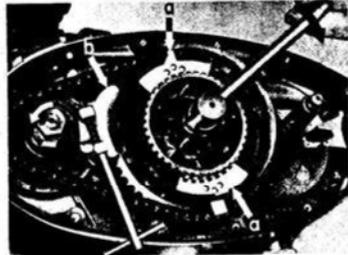
5. Kupplungsteller mit Federn und Federkörben vom Kupplungskorb abheben. Kupplungsdruckstange (6,8 mm \varnothing) aus der Kupplungswelle herausziehen. Dabei darauf achten, daß die Kugel (7 mm) nicht verloren wird.

6. Kupplungslamellen aus dem Korb herausnehmen.

Hinweis:

Reihenfolge der Lamellen beachten und diese beim Wiedereinbau möglichst in gleicher Reihenfolge einlegen.

7. Sicherungsblech im inneren Mitnehmer aufbiegen, Arretierstücke „a“, Teile-Nr. 4995-71301-00.1, zwischen Kupplungskorb und inneren Mitnehmer einlegen und Kettenradgegenhalter „b“, Teile-Nr. 4701-71400-01.1, einspannen.



113 M Gegenhalter und Arretierstücke zum Öffnen der Muttern eingesetzt

Hinweis:

Zum Öffnen der Muttern wird der Gegenhalter mit dem Griff nach unten eingespannt. Siehe Abb. 113 M.

8. Sechskantmutter auf Kurbelwellenzapfen (SW 24), nach Aufbiegen des Sicherungsbleches und Kupplungswelle (SW 24) mit Steckschlüssel abschrauben.

Achtung! Die Mutter auf der Kupplungswelle hat Linksgewinde.

9. Arretierstücke und Kettenradgegenhalter herausnehmen.

10. Inneren Mitnehmer von der Kupplungswelle abziehen.

11. Kettenrad und Kupplungskorb, mit der Zweifachhülsenkette zusammen vom Kurbelwellenzapfen und von der Kupplungswelle, evtl. unter Zuhilfenahme zweier Schraubenzieher abheben.

12. Zweifachhülsenkette von den Kettenrädern abnehmen. Auf die Laufrichtung der Kette achten! (Farbzeichen).

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

14. Nach Entfernen des Drahtsprengringes, der Haltescheibe und der Feder, Kickstarterrad vom Schaft des Kupplungs-Kettenrades abnehmen.

15. Abgenützte Mitnehmerscheibe und Kupplungstrommel vom Kupplungskettenrad abnieten.

16. Abstandshülsen und Dämpfungsgummi aus den Langlöchern des Kettenrades herausdrücken.

17. Ringriellenlager (16004 C3), Teile-Nr. 00625-918-40, aus dem Kupplungskettenrad herausdrücken und prüfen, evtl. ersetzen.

18. Kupplungsfedern prüfen. Die Federn müssen 63 mm lang sein und 10,5 federnde Windungen und insgesamt 12 Windungen haben.

Bei 34,5 kg Belastung muß jede Feder noch 40 mm und bei 41,25 kg 35,5 mm lang sein.

Hinweis:

Ist der Kupplungskorb bzw. der innere Mitnehmer durch die Lamellen ausgeschlagen, müssen diese ersetzt werden, da sonst die Kupplung nicht einwandfrei arbeitet.

19. Neue Dämpfungsgummi und Abstandshülsen in das Kupplungskettenrad einsetzen, wie Abb. 114 M zeigt.



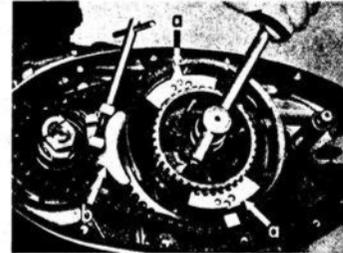
114 M Dämpfungsgummi richtig eingelegt
a = Dämpfungsgummi
b = Ringriellenlager

20. Mitnehmer und Kupplungstrommel mit Hilfe eines Nietkämpfers und Nietenziehers bei planer Auflage über Kreuz am Kupplungskettenrad festnieten.

21. Kickstarterrad, Feder und Haltescheibe auflegen, und mit Drahtsprengring sichern.

22. Rillenlager bei planliegender Auflage in das Kettenrad einpressen.

23. Kettenrad und Kupplungskettenrad mit Kette aufsetzen (auf Laufrichtung der Kette achten). Inneren Mitnehmer auf die Kupplungswelle schieben. Arretierstück „a“, Teile-Nr. 4995-71301-00.1, und Gegenhalter „b“, Teile-Nr. 4701-71400-01.1, einsetzen, (Abb. 115 M) und Muttern festziehen.



115 M Gegenhalter und Arretierstücke zum Festziehen der Muttern eingesetzt

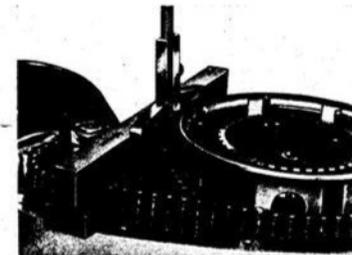
Hinweis:

Zum Festziehen der Muttern muß der Gegenhalter mit dem Griff nach oben eingespannt werden.

Die Mutter auf der Kupplungswelle hat Linksgewinde!

24. Gegenhalter und Arretierstücke herausnehmen.

25. Kettenräderflucht und Kettendurchhang prüfen, siehe Abb. 116 M und Abb. 80 M Seite Motor 29.



116 M Kettenräderflucht prüfen

Hinweis:

Zum Messen der Kettenräderflucht wird die Meßbrücke, Teile-Nr. 4801-70500-00.1 verwendet.

Die Abweichung zwischen den Kettenrädern darf 0,1 mm nicht überschreiten. Die Berichtigung erfolgt durch Beilegen bzw. Herausnehmen von Ausgleichscheiben auf dem Kurbelwellenzapfen unter dem Kettenrad.

Der Kettendurchhang darf insgesamt 15 mm nicht überschreiten (siehe auch Abb. 80 M) andernfalls muß die Kette durch eine neue ersetzt werden.

26. Beide Muttern sichern.

27. Kugel (7 mm) und Kupplungsdruckstange (6,8 mm \varnothing) in die Kupplungswelle einführen. Lamellen in der gleichen Reihenfolge in den Kupplungskorb einlegen wie sie ursprünglich gelaufen sind.

28. Kupplungsteller auflegen, Federkörbe mit Federn über die Stiftschrauben des inneren Mitnehmers schieben und Schlitzmutter aufschrauben.

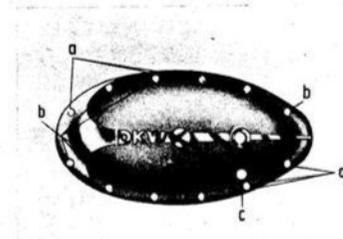
Hinweis:

Die Schlitzmutter werden mit dem Zapfenschlüssel, Teile-Nr. 4895-74301-00.1, so weit aufgeschraubt, daß die Stiftschrauben ca. 5-6 mm über die Muttern vorstehen.

29. Vor Anbau des Kupplungsdeckels, Kupplung mit Ausheber, Teile-Nr. 4995-71200-00.1, prüfen. Der Kupplungsteller muß gleichmäßig vom Korb abgehoben werden, andernfalls ist durch Spannen der Federn der Unterschied auszugleichen.

30. Neue Kupplungsdeckeldichtung mit etwas Fett an das vorher gereinigte Gehäuse kleben und Kupplungsdeckel andrücken. Auf richtigen Sitz des Gummidichtringes achten. Deckel nach Schraubenplan, Abb. 117 M, festschrauben.

31. Kickstarterkurbel, Fußschalthebel und linke Fußraste anmontieren.



117 M Schraubenplan für den Kupplungsdeckel
a = Linsensenkschraube M 6x40
b = Linsensenkschraube M 6x45
c = Linsensenkschraube M 8x20

32. Einfüllschraube aus dem Kupplungsdeckel herausdrehen, 1000 ccm Motorenöl SAE 40 oder 50 einfüllen und Einfüllöffnung mit Dichtung und Verschlußschraube verschließen. Motorrad von der Montagebank rollen.

GRUPPE M-MOTOR

RT 175 VS / 200 VS / 250 VS



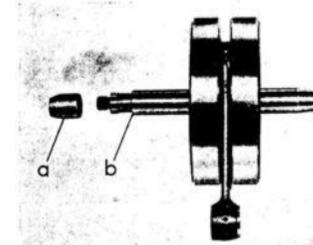
Arbeitsnummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Motor
Zusatz M 1-5	Motoraggregat aus- und einbauen sowie vollständig zerlegen	54

Zusatz zu den Arb.-Nr. M 1-5 : G 1, 11, 16 und 19

Motoraggregat aus- und einbauen sowie vollständig überholen

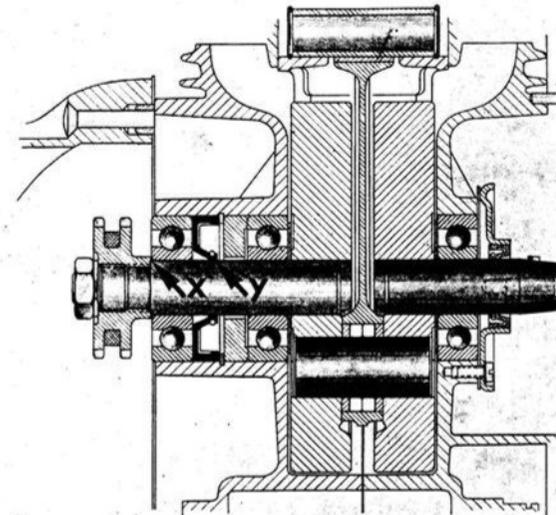
Ab Motor-Nr. 45 063 295 wird bei der RT 175 VS die Kurbelwelle – Teile-Nr. 4595-10301-10 – und Motor- Nr. 47 073 567 bei der RT 200 VS die Kurbelwelle mit der Teile-Nr. 4785-10301-10 verwendet. Bei diesen Kurbelwellen ist der kupplungsseitige Kurbelwellenstumpf ohne Bund. Der kupplungsseitige Radialdichtring befindet sich zwischen den beiden Kurbelwellenrillslagern. Die innenliegenden Rillslager werden durch 0,4 mm dicke Membranscheiben vom Kurbelraum abgedeckt. (Siehe Abb. 118 M und vergleiche mit Abb. 67 M bzw. 68 M, Seite 24/Motor.)

Einbau-Minweise:
Beim Einbau der Kurbelwelle in die linke Gehäusehälfte muß die Gleithülse „a“ (Abb. 119 M) – Teile Nr. 4601-



119 M Kurbelwelle mit Gleithülse VI / 58 / 1530
a = Gleithülse - Teile Nr. 4601-73510-00.1
b = Kante des Kurbelwellenstumpfes

73510-00.1 – auf den Kurbelwellenstumpf aufgeschraubt werden, damit ein Beschädigen der Dichtlippe „y“ (Abb. 118 M) durch die Kante „x“ des Kurbelwellenstumpfes vermieden wird.



118 M Kurbelgehäuse mit Kurbelwellenlagerung im Schnitt (RT 175 VS und 200 VS)
x = Kante des Kurbelwellenstumpfes
y = Dichtlippe des Radialdichtringes

VI / 58 / 1580