

Abb. 62 Aufbau der Grundplatte des Schwung-Lichtmagnetzünders

a = Lichtspule 0301-38000-10
 b = Zündspule 0301-39000-10
 c = Zündkondensator 0301-38506-00
 d = Unterbrecherhebel 0301-38605-10

e = Klemmschraube für Kontaktwinkel
 f = Kontaktwinkel 0301-38639-10
 g = Unterbrecherkontakte
 h = Zündkabel
 i = Licht- und Kurzschlußkabel

Hinweis:

Die Sechskantmutter zur Befestigung der Schwungscheibe soll möglichst mit 2,5 mkg (Drehmomentschlüssel) angezogen werden.

G. Zündung einstellen

Hinweis:

Das Einstellen der Zündung kann auf zwei Arten vorgenommen werden.

1. Mit einem Summer, Teile-Nr. 0101-72000-00.3.
2. Mit einer Fühllehre von 0,05 mm Stärke. Genauer kann aber mit dem Summer gearbeitet werden. Der Zündzeitpunkt ist 2,6–2,8 mm v. o. T.

1. Einstellen des Zündzeitpunktes mit dem Summer.

1. Zündeinstelehere, T.-Nr. 6003-72000-00.3, in das Kerzengewinde einschrauben. Diese Zündeinstelehere kann mit dem Schleppschieber oder mit der Meßuhr verwendet werden.
2. Die Schwungscheibe so weit verdrehen, bis das Anlaufklötzchen des Unterbrechers auf der höchsten Nockenstellung steht. Unterbrecherabstand auf 0,35 bis 0,40 mm einstellen. Zum Einstellen die Zylinderschraube „e“ lösen und mit einem Schraubenzieher den Kontaktwinkel „f“ so weit nach links bzw. rechts verdrehen, daß eine Fühllehre von 0,35 bis 0,40 mm Stärke zwischen die Unterbrecherkontakte eingeschoben werden kann.

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

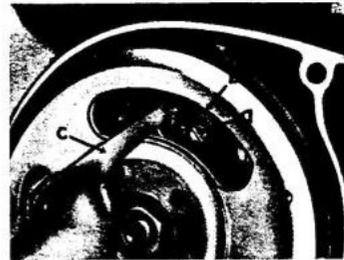


Abb. 63 Kontaktabstand am Unterbrecher einstellen

a) Klemmschraube
 b) Kontaktwinkel
 c) Fühllehre

Die Zylinderschraube „e“ wieder festziehen. (Siehe Abb. 63.)

3. Durch Drehen der Schwungscheibe den o. T. ermitteln. Bei Verwendung des Schleppschiebers wird der o. T. durch diesen festgehalten. (Abb. 64.)

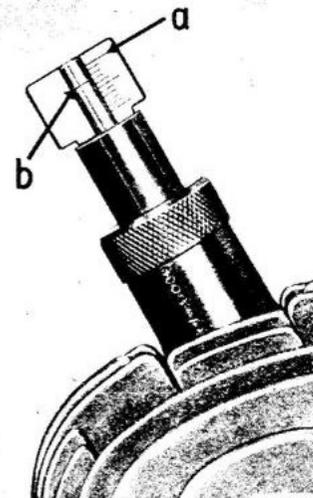


Abb. 64 Zündung mit der Zündeinstelehere einstellen (Schleppschieber)

a = oberer Totpunkt
 b = Zündzeitpunkt

Hinweis:

Der Motor läuft von Lichtmaschinen-seite aus gesehen linksherum. Die Drehrichtung ist durch einen Pfeil auf der Schwungscheibe angegeben.

4. Schwungscheibe langsam so weit nach links verdrehen, bis der Kolben 2,6 bis 2,8 mm v. o. T. steht. Die Stellung des Kolbens kann ebenfalls an der Zündeinstelehere (Schleppschieber) abgelesen werden. (Siehe Abb. 64.)

Achtung!

Schwungscheibe in dieser Stellung stehen lassen.

5. Ein Anschlußkabel des Summers, wie Abb. 65 zeigt, an Masse und das andere an das Kurzschlußkabel (grün) anklammern.

Hinweis:

Nun gibt der Summer einen mehr oder weniger starken Ton von sich. Wenn die Unterbrecherkontakte geschlossen sind, ist der Ton laut, bei geöffneten Kontakten ist er leiser.

6. Beide Befestigungsschrauben der Grundplatte etwas lockern und die Grundplatte selbst so weit nach links oder rechts verdrehen, bis sich der Summton hörbar ändert.

Achtung!

In dem Moment, in dem sich der Summton ändert, erfolgt die Zündung. Damit ist also der Zündzeitpunkt ermittelt.

7. Jetzt die Grundplatte wieder festziehen und Zündzeitpunkt nochmals prüfen.
8. In den Winkel des Anlaufklötzchens des Unterbrecherhebels etwa die Menge einer Streichholzkippe BOSCH-Heißlagerfett FT 1 V 4 fest einstreichen.
9. Bevor die Zündkerze eingeschraubt wird, soll diese mit einer Stahlfeder, wie sie die Abb. 66 zeigt, oder im Sandstrahler gründlich gereinigt und der Elektrodenabstand auf 0,4 mm eingestellt werden.

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

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

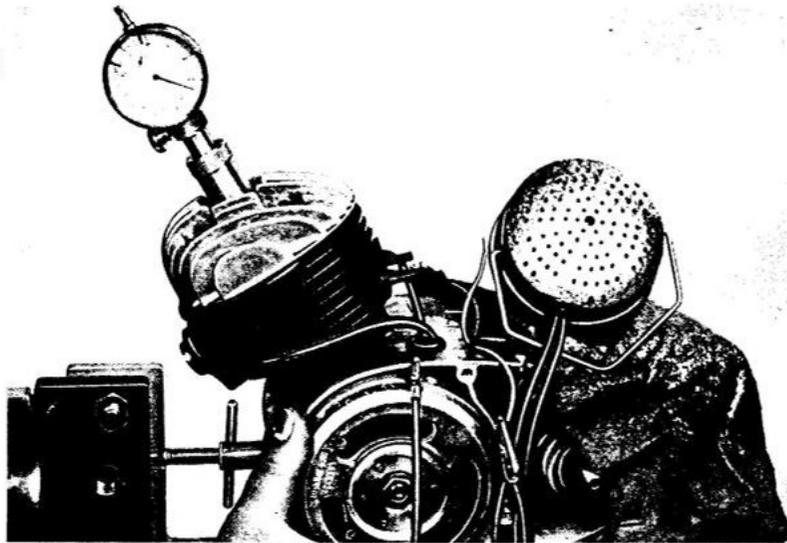


Abb. 65 Summer zum Einstellen der Zündung angeklemt

VI/57/817

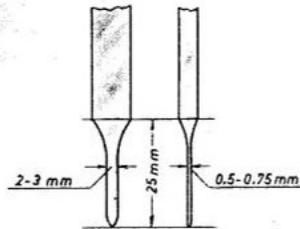


Abb. 66 Stahlfeder zum Reinigen der Zündkerze

VI/56/210

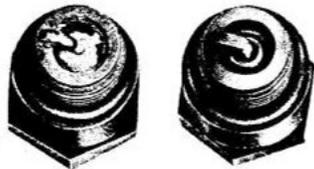


Abb. 67 Gesicht einer brauchbaren und unbrauchbaren Zündkerze

2. Einstellen des Zündzeitpunktes mit der Fühllehre

1. Zündestellehre einschrauben, siehe 1, Pos. 1.
2. Kontaktabstand einstellen, siehe 1, Pos. 2.
3. Oberen Totpunkt ermitteln, siehe 1, Pos. 3.

Achtung!

Nun ist der Kolben nicht auf 2,6–2,8 mm v. o. T. zu stellen, sondern auf 2,2–2,4 mm v. o. T. Die Stärke der Metallfolie von 0,05 mm zwischen den Unterbrecherkontakten ist gleich 0,4 mm Kolbenweg im Zylinder.

4. Die Metallfolie von 0,05 mm Stärke zwischen die Unterbrecherkontakte einschieben.

5. Beide Befestigungsschrauben der Grundplatte etwas lockern und die Grundplatte so weit nach rechts oder links verdrehen, daß sich die Metallfolie gerade noch herausziehen läßt ohne zu klemmen.

Hinweis:

Diese Stelle muß an der Zündestellehre bei 2,2–2,4 mm v. o. T. sein. Zu den 2,2–2,4 mm v. o. T. kommt noch die Stärke der Metallfolie von 0,05 mm, um welche der Unterbrecher bereits früher öffnet, was am Kolbenweg im Zylinder 0,4 mm ausmacht. Die Zündung ist somit auf 2,6 bis 2,8 mm v. o. T. eingestellt.

6. Grundplatte wieder festziehen und Zündzeitpunkt nochmals prüfen.
7. Anlaufklötzchen fetten und Zündkerze reinigen, siehe 1, Pos. 8 und 9.

H. Vergaser ausbauen, reinigen einbauen und Leerlauf einstellen

1. Kraftstoffhahn schließen, Deckel für den Vergaserraum abnehmen und den Kraftstoffschlauch vom Vergaser abziehen.
2. Klemmschraube des Vergasers lösen und den Vergaser vom Ansaugrohr abziehen. Der Vergaser läßt sich nicht drehend vom Ansaugrohr abziehen, da beide Teile durch einen Zylinderstift zueinander arretiert sind.
3. Vergaser wagrecht halten und beide Befestigungsschrauben des Hebelbockes abschrauben. Gas- und Start-Luftschieber aus dem Vergasergehäuse herausziehen und den Luftschieber vom Druckstift abnehmen.

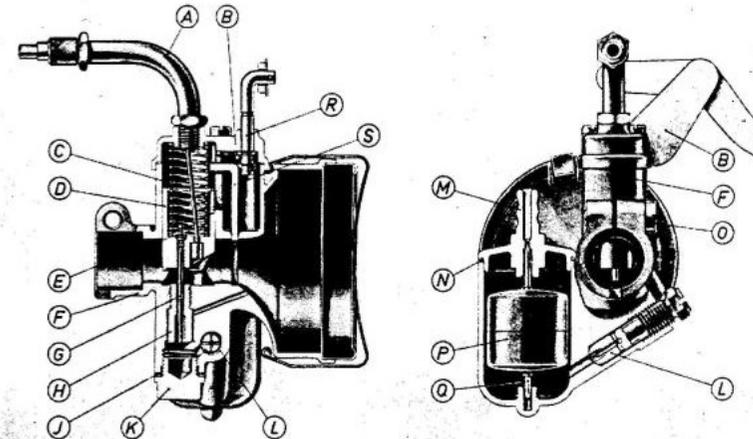


Abb. 68 Vergaser im Schnitt

A = Rohrbogen
 B = Hebelbock
 C = Schiebefeder
 D = Gasschieber
 E = Federplättchen
 F = Vergasergehäuse
 G = Düsennadel

H = Nadeldüse
 I = Dichtring
 K = Verschußschraube
 L = Hauptdüse
 M = Schwimmergehäusedeckel
 N = Gummidichtring zum Schwimmergehäusedeckel

O = Klemmschraube
 P = Schwimmer
 Q = Schwimmernadel
 R = Druckstift
 S = Start-Luftschieber

VI/57/860

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

4. Gasseilzug aus dem Gasschieber aushängen. Dazu den Gasschieber gegen die Schieberfeder drücken bis der Seilnippel aus der Arretierung ragt. Nippel in die durchgehende Bohrung einführen und den Gasschieber mit Düsennadel und Schieberfeder vom Seilzug abnehmen.

5. Hebelbock nach Lösen der Gegenmutter vom Rohrbogen abschrauben.

6. Vergaser zerlegen, reinigen und wieder zusammenbauen.

Nach dem Zusammenbau des Vergasers muß sich der Start-Luftschieber im Gehäuse leicht bewegen lassen. Bei hochgezogenem Gasschieber muß auch der Start-Luftschieber ganz geöffnet sein.

Hinweis:

Aus der Abb. 68 sind die Einzelteile des Vergasers zu ersehen. Ab Fahrgestell-Nr. 01 507 550 ist die Stellmutter für den Gasseilzug nicht mehr auf dem Rohrbogen „A“ am Vergaser, sondern am „Gasdrehgriff“ angebracht. Diese Änderung erleichtert das Einstellen des Spieles zwischen der Bowdenzughülle und dem Seil.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Der Vergaser muß beim Einbau in den Stift des Ansaugrohres einrasten.

7. Leerlauf nur bei betriebswarmem Motor einstellen.

Hinweis:

Für die Einstellung des Leerlaufs (siehe Abb. 69) ist es wichtig, daß

- a) der Start-Luftschieber richtig arbeitet;
- b) das Luftfilter sauber ist;
- c) der Vergaser innerlich nicht verschmutzt ist und die Düsenbestückung stimmt;
- d) der Flansch des Ansaugrohres am Zylinder dicht ist und der Vergaser fest auf dem Ansaugrohr sitzt;



Abb. 69 Leerlauf einstellen
a = Leerlauf-Luftregulierschraube
b = Gabelschlüssel (SW 7)

e) die Radialdichtringe auf der Kurbelwelle und der Zylinderkopf sowie der Zylinderfuß dicht sind;

f) die Zündung richtig eingestellt und der Schwung-Lichtmagnetzünder in Ordnung ist;

g) die Zündkerze sauber und der Elektrodenabstand (0,4 mm) richtig eingestellt ist.

IV. Montagearbeiten am Fahrgestell

A. Vorderrad aus- und einbauen

1. Antriebswelle „c“ Abb. 70, für Tachometer am Nabenantrieb abschrauben.

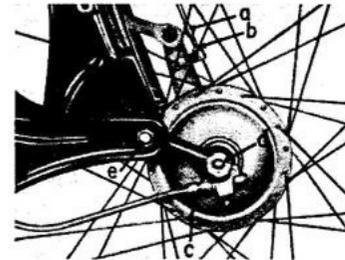


Abb. 70 Vorderrad eingebaut
a = Stellschraube
b = Gegenmutter
c = Antriebswelle für Tachometer
d = Achsmutter
e = Spring-Stop-Hutmutter zur Befestigung des Kotflügels

2. Gegenmutter „b“ an der Stellschraube lösen, Stellschraube „a“ eindrehen und Seilzug am Bremshebel der Bremsträgerplatte aushängen. Stellschraube aus der Bremsträgerplatte herausdrehen.

3. Sechskantschraube nach Abschrauben der Sechskantmutter (SW 10) und Abnehmen des Federringes aus der Gegenhalterlasche herausziehen.

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

5. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei darauf achten, daß der Nabenantrieb, wie aus Abb. 70 ersichtlich, etwa waagrecht steht und die Mitnehmerlaschen in die Nuten der Nabe einrasten.

Hinweis:

Ab Fg.-Nr. 01 527 040 wird ein Arretierblech, das die richtige Einbaulage des Nabenantriebes sichert, eingebaut.

Ab Fg.-Nr. 01 530 236 wird serienmäßig ein spritzwassergeschützter Nabenantrieb mit Arretierung eingebaut. (Siehe Abb. 71.)

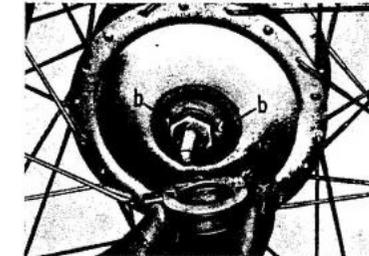


Abb. 71 Nabenantrieb einbauen

6. Vorderradbremse einstellen. Darauf achten, daß das Spiel am Handbremshebel nicht mehr als ein Drittel des gesamten Hebelweges beträgt.

B. Vorderen Kotflügel aus- u. einbauen

(ab Fg.-Nr. 01 518 924)

1. Vorderrad ausbauen.

2. Tachometer-Antriebswelle mit Gummifülle und Handbrems-Seilzug aus dem Kotflügel bzw. dem Haltewinkel am Kotflügel herausziehen.

3. Beide Spring-Stop-Hutmutter M 8 (SW 14) an der unteren Befestigung abschrauben und Scheiben abnehmen.

4. Beide Sechskantschrauben M 6×10 mit Federscheiben, mit denen der Kotflügel an der Gabel befestigt ist, aus dem Innern des Kotflügels herausschrauben.

5. Beide Kotflügelstreben von den unteren Befestigungsschrauben abdrücken und den Kotflügel nach hinten aus der Gabel herausnehmen.

Hinweis:

Bei Fahrzeugen bis Fg.-Nr. 01 518 923 wird der Ausbau des Kotflügels wie folgt vorgenommen:

1. Vorderrad ausbauen.
2. Antriebswelle und Seilzug aus dem Kotflügel herausziehen.
3. Beide Sechskantschrauben M 5×20, nach Abschrauben der Spring-Stop-Hutmutter, an den hinteren Enden der Zierleisten herausziehen und die Abstandsrohre herausnehmen.
4. Die beiden Sechskantschrauben M 6×10 mit Federscheiben, mit denen der Kotflügel an der Gabel befestigt ist, aus dem Inneren des Kotflügels heraus-schrauben.
5. Kotflügel nach hinten aus der Gabel herausnehmen.

Der Einbau des Kotflügels erfolgt in beiden Fällen in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

C. Schwinghebelgabel aus- u. einbauen



Abb. 72 Vordergabel ausbauen

VI/56/2102

Hinweis:

Der Aus- und Einbau der Vordergabel vollzieht sich genau so wie er vom Fahrrad her bekannt ist. Die Bowdenzüge brauchen zum Abbau des Lenkers aus dem Lenkrohr selbst nicht abgebaut werden. (Siehe Abb. 72.)

D. Einbauteile der Vorderradnabe aus- und einbauen

1. Vorderrad ausbauen.
2. Kappe von der Bremsträgerplatte abnehmen, Kontermutter (SW 19) unter Gegenhalten an der Aufnahmehülse abschrauben.
3. Nasenscheibe abnehmen, Aufnahmehülse von der Achse abschrauben und Bremsträgerplatte abnehmen. Dabei auf die Nasenscheibe zwischen Kontermutter und Bremsträgerplatte achten.
4. Kontermutter für Stellkonus abschrauben, Nasenscheibe abnehmen, Stellkonus von der Achse abschrauben und diese aus der Nabe herausziehen.
5. Staubkappe aus der linken und rechten Seite der Nabe herausdrücken und Dicht-ringe herausnehmen.
6. Kugeln (6,35 mm \varnothing) aus beiden Haltescheiben herausnehmen (je Lager 10 St.).
7. Sämtliche Teile in sauberem Waschben-zin reinigen und auf Verschleiß prüfen.

Hinweis:

Beschädigte Teile müssen unbedingt erneuert werden. Um die Halteringe nicht zu beschädigen, werden diese zusammen mit den Lagerschalen aus der Nabe herausgedrückt oder mit einem Dorn vorsichtig herausgeschlagen.

Besonders den Stell- und Festkonus sowie beide Lagerschalen und die 20 Kugeln einer genauen Sichtprüfung unterziehen.

8. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei die Kugeln (je Lager 10 Stück) mit Mehrzweckfett in die Lagerschalen einsetzen.
9. Durch Heraus- bzw. Hineindreihen des Stellkonus das Lagerspiel einstellen und den Konus mit der Kontermutter arretieren.

Hinweis:

Im eingespeichten und ausgebauten Rad ist die Nabe richtig eingestellt, wenn beim Rad ein seitlich eben fühlbares Spiel der Achse wahrzunehmen ist.

Bei eingebautem Rad und fest angezogenen Achsmuttern muß dieses Seitenspiel verschwunden sein. Die Felge muß aber seitlich immer noch eben fühlbares Spiel haben. Verschwindet dieses Spiel beim Abziehen der Achsmuttern vollständig, so ist zu prüfen, ob die Gabelenden noch plan und parallel sind.

Um das Lagerspiel verändern zu können, löst man die Achsmutter und lockert die darunter befindliche flache Sicherungsmutter so weit, bis der Stellkonus gedreht werden kann. Durch Herein- oder Herausdrehen des Stellkonus kann das Lagerspiel verkleinert oder vergrößert werden. Hierbei ist aber darauf zu achten, daß sich das Spiel etwas verringert, wenn Sicherungs- und Achsmuttern fest angezogen werden.

E. Gummibänder für die Schwingarme aus- oder einbauen

1. Vorderrad ausbauen.
2. Vorderen Kotflügel ausbauen.
3. Die Sechskantschraube „a“, Abb. 73, M 8×60 der Schwingarmlagerung aus der Gabel herausziehen bzw. mit einem Dorn herausschlagen.

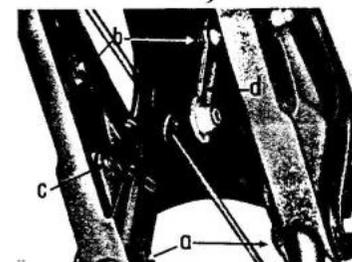


Abb. 73 Befestigung der Gummibänder und Lagerung der Schwingarme

VI/57/609

4. Die Dichtringe und Zwischenscheiben nach unten herausnehmen (je Schwingarm 2 Dichtringe und 2 Zwischenscheiben).
5. An der linken Gabelseite, wie aus Abbildung 73 ersichtlich, die Sechskantschraube „b“ M 6×45 zur Lagerung der Gegenhalterlasche „d“ nach Abschrauben der Spring-Stop-Hutmutter, zusammen mit dem Abstandsrohr und der Gegenhalterlasche herausziehen.
6. An der rechten Gabelseite Splint aus dem Hohlbolzen „b“ herausziehen und mit einem Dorn den Hohlbolzen aus der Bohrung ausschlagen.
7. Lagerrohr in der linken Gabelseite mit einem kleinen Durchschlag von innen nach außen schlagen und mit einer Zange ganz herausziehen.

Hinweis:

In der rechten Seite ist kein Lagerrohr eingebaut.

8. Schwingarm mit Gummibändern und Rolle nach vorn herausziehen.
9. Sicherungsring vom Hohlbolzen „c“ im Schwingarm abdrücken. Bolzen herausdrücken und Gummibänder mit Rolle aus dem Schwingarm herausziehen.
10. Büchse für Schwingarmlager ausdrücken, reinigen und alle Teile auf Verschleiß prüfen, ggf. erneuern.

Einbau:

11. Gefettete Büchse in den Schwingarm eindrücken, Gummibänder mit Rolle einsetzen, Hohlbolzen einführen und mit Sicherungsring sichern.

Hinweis:

Bei jedem Abnehmen des Sicherungsringes ist es zweckmäßig, einen neuen einzubauen. Also jeden Ring nur einmal verwenden!

12. Schwingarm mit Gummibändern so weit nach oben in die Gabel einführen, daß sich der Hohlbolzen bzw. das Lagerrohr in die eingelegte Rolle von außen einschleiben läßt. Hohlbolzen mit neuem Splint sichern. An der linken Gabelseite Sechskantschraube mit Gegenhalterlasche und Abstandsrohr von innen in das Lagerrohr einführen und mit Spring-Stop-Hutmutter festschrauben.
13. Einen kräftigen Schraubenzieher, wie Abb. 74 zeigt, in die Gabel des Schwingarmes eindrücken und Schwingarm über die vordere Aufnahme hinausdrücken.



Abb. 74 Schwingarm einbauen

Dichtringe und Zwischenscheiben beiderseits im Schwingarm auflegen, festhalten, und mit dem Schwingarm zusammen in die Aufnahme zurückschieben. Mit einem Hilfsdorn (Durchschlag) Scheiben und Schwingarm zur Aufnahme der Sechskantschraube M 8x60 ausrichten und diese von innen nach außen eindrücken.

14. Kotflügel anbauen.

15. Vorderrad einbauen.

F. Kettenschutz ab- und anbauen

1. Zylinderschraube „a“, Abb. 75, lösen (nur bis Fg.-Nr. 01 512 156 nötig), Sechskantschraube „b“ mit Federring von der rechten Seite aus mit einem Steckschlüssel (SW 10) herausschrauben.

Ab Fahrgestell-Nr. 01 512 157 ist die Schraube „b“ zwecks Montageerleichterung an der linken Seite des Kettenschutzes angebracht.

2. Sechskantschraube „c“ (SW 14), die Sechskantmutter „d“ (SW 21) lösen und Kettenspanner „e“ lockern.
3. Zylinderschraube „f“ mit Federring herausschrauben.
4. Kettenschutz-Unterteil nach unten klappen und nach hinten abnehmen. Oberteil hinten hochheben und nach hinten aus dem Gehäuse und Abschlußdeckel herausheben.

Hinweis:

Ab Fg.-Nr. 01 512 157 sind die beiden hinter die Schwingarmlagerung greifenden Blechstreifen entfernt worden.

Auch bei den bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen unter dieser Fahrgestell-Nr. kann durch Abschneiden dieser beiden Blechstreifen eine Aus- und Einbauleichterung geschaffen werden (siehe Abb. 76).

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei ist darauf zu achten, daß die Befestigungslasche (rechte Seite) des Oberteiles im Innern des Unterteiles liegt und der Kettenschutz an der Federbeinbefestigung anliegt.

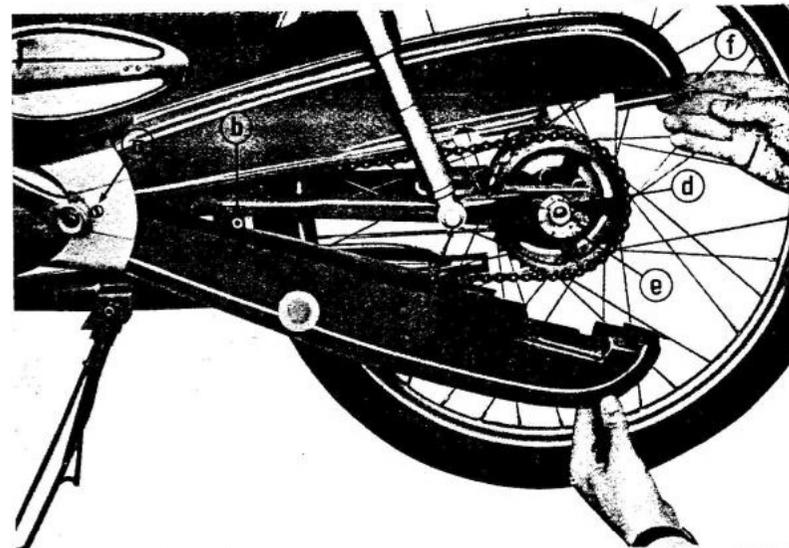


Abb. 75 Kettenschutz ausbauen

VI / 57 / 857

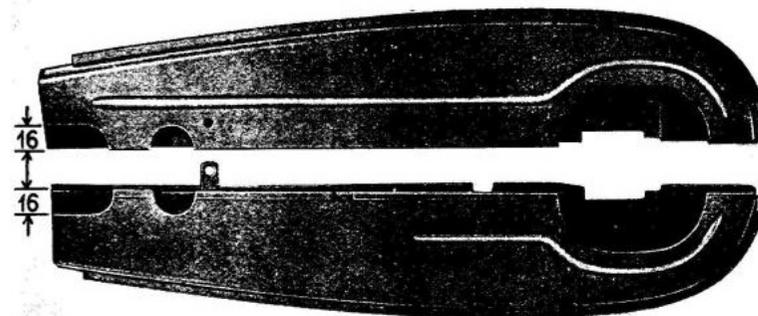


Abb. 76 Geänderter Kettenschutz ab Fg.-Nr. 01 512 157

VI / 57 / 209

G. Antriebskette aus- und einbauen

1. Abschlußdeckel nach Herausschrauben der beiden Zylinderschrauben M 6X30 vom Gehäuse abnehmen.

Hinweis:

Bei Verwendung einer zweiten Kette braucht der Kettenschutz nicht ausgebaut zu werden. Mit der auszubauenden Kette wird eine zweite verbunden und auf das hintere Kettenrad aufgezogen. Gegen Ablaufen sichern!

Beim Einbau der gereinigten bzw. neuen Kette wird ebenso verfahren.

2. Kettenschutz ausbauen.
3. Sicherungsfeder vom Steckglied abdrücken, Steckglied aus der Kette drücken und Kette abnehmen.
4. Kette in Benzinbad gründlich reinigen und mit DKW-Kettenfließfett fetten.

Einbau:

5. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei ist aber besonders darauf zu achten, daß die geschlossene Hälfte der Sicherungsfeder immer in die Laufrichtung der Kette zeigt. (Siehe Abb. 77.)

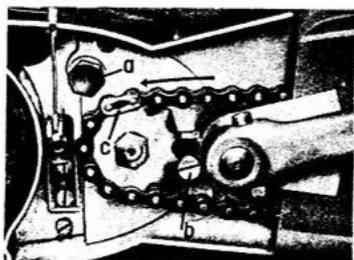


Abb. 77 Richtiger Sitz der Steckgliedsicherung
VI/56/2078
a = Öleinfüllschraube
b = Distanz-Kontrollschraube
c = Steckgliedsicherung

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

61

H. Hinterrad aus- und einbauen

1. Rändelmutter vom Bremsseil abschrauben und Bremsseil am Widerlager der Bremsträgerplatte ausbauen.
2. Kettenschutz ausbauen.
3. Beide Achsmuttern (SW 21) auf der Achse lockern und Hinterrad ganz nach vorn schieben.
4. Kette vom hinteren Kettenrad abrollen. Hinterrad nach hinten aus dem Schwingarm herausziehen, DKW-Moped nach der Seite neigen und das Rad herausnehmen.

Einbau:

5. Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei aber darauf achten, daß die Bremsträgerplatte im Widerlager der Schwinge gegen Verdrehen arretiert ist. Anschließend Kettenspannung berichtigen und Hinterrad einspuren.

Hinweis:

Nach jedem Lockern des Hinterrades ist die Kettenspannung erneut zu prüfen, ggf. zu berichtigen und das Hinterrad einzuspuren.

J. Einbauteile der Hinterradnabe aus- und einbauen

1. Beide Außenmutter (SW 21) abschrauben und Kettenspanner abnehmen.
2. Kontermutter an der Bremsträgerseite abschrauben. Scheibe und Distanzscheibe mit der Bremsträgerplatte abnehmen.
3. Kontermutter (SW 21) an der Kettenendseite unter Gegenhalten am Stellkonus (SW 17) von der Achse abschrauben.

4. Stellkonus nach Abnehmen der Nasenscheibe abschrauben und Achse aus der Nabe herausziehen.
5. Staubkappe aus der linken und rechten Seite der Nabe ausdrücken und Dichtringe herausnehmen.
6. Kugeln (6,35 mm Φ) aus beiden Haltescheiben herausnehmen (je Lager 10 Stück).
7. Sämtliche Teile in sauberem Waschbenzin reinigen und auf Verschleiß prüfen.

Hinweis:

Besonders auf den Stell- und Festkonus sowie die beiden Lagerschalen achten, und die Kugeln einer genauen Sichtprüfung unterziehen. Beschädigte Teile müssen unbedingt erneuert werden. Um die Halteringe nicht zu beschädigen, werden diese zusammen mit den Lagerschalen aus der Nabe ausgedrückt oder mit einem Dorn vorsichtig ausgeschlagen.

8. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei die Kugeln (je Lager 10 St.) mit Mehrzweckfett in die Lagerschalen einsetzen.
9. Durch Heraus- bzw. Hineindreihen des Stellkonus das Lagerspiel richtig einstellen und den Konus mit der Kontermutter arretieren.

Hinweis:

Das Einstellen des Lagerspieles ist auf Seite 58 Pos. 9 und Hinweis genau beschrieben.

K. Hinterradbremse instandsetzen

1. Hinterrad ausbauen.
2. Kontermutter an der Bremsträgerseite abschrauben. Scheibe, Distanzscheibe und Bremsträgerplatte von der Achse abnehmen.

3. Mit einem Schraubenzieher zwischen Bremsbacke und Gegenlager drücken, wie Abb. 78 zeigt, und Bremsbacken aus der Nut des Gegenlagers ausheben. Beide Bremsbacken mit den Zugfedern von der Bremsträgerplatte abnehmen.

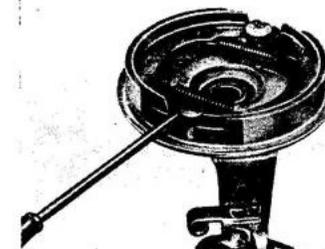


Abb. 78 Bremsbacken ausbauen
VI/57/501

Hinweis:

Die Bremsbeläge sind auf die Bremsbacken aufgeklebt und können nur komplett mit den Bremsbacken ausgewechselt werden.

Einbau:

4. Vor dem Einbau, der in umgekehrter Reihenfolge vorgenommen wird, ist die Bremsknebellagerung zu fetten und auf Leichtgängigkeit zu prüfen.

Die Instandsetzungsarbeiten an der Vorderradbremse sind im Prinzip die gleichen wie an der Hinterradbremse.

L. Hinteren Schwingarm aus- und einbauen

1. Kettenschutz ausbauen.
2. Hinterrad ausbauen.
3. Beide Federbein-Befestigungsschrauben (siehe Abb. 79) (Sechskantschrauben M 8X50) herausdrehen. Auf Federringe achten!

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

62