

Abb. 79 Befestigung des hinteren Schwingarmes

4. Verschlusskappe (zur Abdeckung der Schwingarmlagerung) abnehmen, und die Spring-Stop-Hutmutter „b“ (SW 17) abschrauben.
5. Sechskantschraube M 10×112 aus der Schwingarmlagerung herausziehen und den Schwingarm nach hinten aus dem Rahmen herausziehen.

6. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Hinweis:

Zum Ausbau eines Federbeines sind nur die beiden Befestigungsschrauben herauszudrehen.

Die Federbeine selbst sind nicht zerlegbar und müssen im Bedarfsfalle kpl. ersetzt werden.

M. Seilzug für Schaltung aus- und einbauen

1. Deckel für Vergaserraum nach Öffnen des Verschlusses abnehmen.
2. Zweiten Gang einschalten, Sechskantmutter M 6 von der Schaltgabelwelle abschrauben, Federscheibe abnehmen und Schalthebel von der Schaltwelle abziehen, ggf. mit einem kräftigen Schraubenzieher abdrücken.

3. Beide Seilnippel am Schalthebel aushängen.
4. Klemmschellen am Rahmen (links 3 St., rechts 2 St.) aufbiegen, Seilzug herausnehmen.
5. Kupplungsseilzug nach Eindrehen der Stellschraube am Handhebel aushängen ggf. Seil durch Lösen des Lagerbockes entspannen.
6. Linsenschraube M 6×26 lösen und den Schaltdrehgriff kpl. vom Lenker abziehen.
7. Beide Rohrbogen aus dem Gehäuse herausziehen und dieses nach hinten aus dem Griffrohr herausnehmen.
8. Seilnippel aus dem Griffrohr herausziehen und Seilzug kpl. abnehmen.

Einbau:

9. Beide Bowdenzughüllen auf ihre Länge vergleichen.

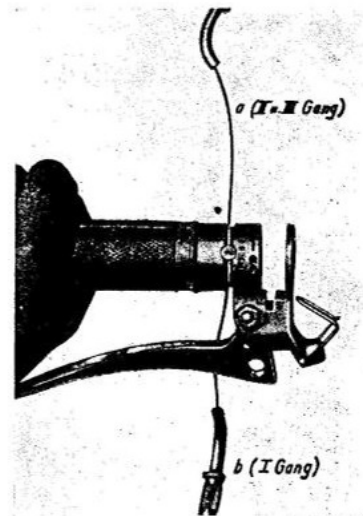


Abb. 80 Schaltseil richtig in das Griffrohr eingelegt

Hinweis:

Das Seil mit der kürzeren Hülle ist für den 2. und 3. Gang und das mit der längeren Hülle für den 1. Gang bestimmt.

10. Griffrohr so in die linke Hand nehmen, daß der Kupplungshebel nach unten zeigt (siehe auch Abb. 80).
11. Den Seilnippel, der zwischen beiden Bowdenzughüllen angebracht ist, fest in die Bohrung eindrücken, aber nicht verankern. Dabei darauf achten, daß das kürzere Seilende „a“ Abb. 80 (2. und 3. Gang) nach oben und das längere Seilende „b“ (1. Gang) nach unten zeigt.



Abb. 81 Richtige Lage des Schaltseiles

12. Beide Seile um das Griffrohr in die Nut einlegen, mit der Hand spannen und leicht einfetten.



Abb. 82 Gehäuse in das Griffrohr einsetzen

Achtung!

Die Seile dürfen sich in der Nut des Griffrohrs nicht kreuzen. (Siehe auch Abb. 82.)

13. Gehäuse bei Leerlaufstellung in das Griffrohr einsetzen. Schaltseile in die seitlichen Schlitzlöcher einführen und beide Rohrbogen in das Gehäuse eindrücken.
14. Griff ganz auf den Lenker aufschieben, dann etwa 5 mm zurückziehen und mit der Linsenschraube M 6×26 festziehen.

Hinweis:

Der Kupplungshebel soll bei eingerasterter 3.-Gangstellung waagrecht mit dem Lenker in einer Höhe stehen.

15. Beide Schaltseile durch die linke Gummihülse in den Scheinwerferhalter schieben. In die Lenkkopfverkleidung werden die Seile so eingeführt, daß das längere (1. Gang) rechts und das kürzere (2. und 3. Gang) links nach unten zum Rahmen gelegt werden kann.
16. Beide Schaltseile durch die linke bzw. rechte Gummihülse in den Vergaserraum einziehen. Der längere Seilzug muß an der rechten Seite eingeführt werden.
17. Die Schaltseile am Rahmenkörper in die Klemmschellen einlegen und festklemmen.
18. Beide Seilnippel in den Schalthebel und die Bowdenzughüllen in die Widerlager einhängen.
19. Den Schalthebel, nach vorherigem Lösen der Stellschrauben am Schaltgriff, auf die Schaltgabelwelle stecken, Federscheibe auflegen und mit Sechskantmutter M 6 festschrauben.

N. Schaltung einstellen

Hinweis:

Der Ausgangspunkt der Schalteinstellung ist der 2. Gang. Die Einstellung wird wie folgt vorgenommen:

1. Das Fahrzeug wird bei stillstehendem Motor im Leerlauf (Nullstellung am Drehgriff) geschoben und dabei am Schaltdrehgriff die 2.-Gang-Stellung, möglichst ohne Überschalten, eingelegt.
2. Dieser Schaltvorgang wird nach entsprechendem Einstellen des Schaltzuges A (siehe Abb. 83) am Drehgriff so oft wiederholt, bis der 2. Gang von der Leerlaufstellung aus sicher einrastet.

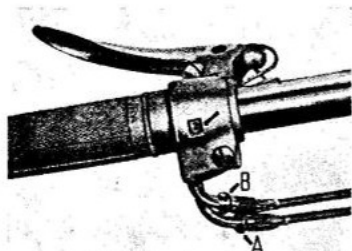


Abb. 83 Stellschrauben des Schaltzuges
 VI / 56 / 2087

3. Der gleiche Schaltvorgang wird nun von der anderen Richtung kommend, wiederholt, d. h. die Leerlaufstellung zwischen 2. und 3. Gang am Schaltdrehgriff gesucht und wiederum der 2. Gang vorsichtig und möglichst ohne zu überschalten eingelegt.

Hinweis:

Wenn der Kupplungshebel in das Griffrohr am Lenker einrastet, müssen auch die einzelnen Gänge im Getriebe richtig einrasten.

4. Hierbei muß der Schaltzug „B“ so eingestellt werden, daß der 2. Gang vom 3. Gang her (beim Zurückschalten) sicher einrastet. (Siehe auch Abb. 83.)

Hinweis:

Beide Bowdenzüge dürfen nicht zu straff eingestellt werden, da sonst die Leichtgängigkeit der Schaltung darunter leidet. Die gleiche Einstellung kann auch während der Fahrt durchgeführt werden, wobei bei abgeschaltetem Motor und rol-

lendem Fahrzeug das Anschnäbeln des Ziehkeiles an den Kugeln besonders deutlich hörbar ist und die notwendige Mittelstellung des 2. Gangrades leicht aufgefunden werden kann.

Sollte es nicht gelingen, die Schaltung so einzustellen, daß der 2. Gang aus beiden Drehrichtungen (Drehgriff) ohne Überschalten einrastet, so ist zu großes Spiel in den Übertragungselementen von der Bewegung des Drehgriffes bis zur Bewegung des Ziehkeiles vorhanden (z. B. lockerer Nippel im Drehgriff, zu große Elastizität der Bowdenzüge infolge Alterung).

V. Elektrische Anlage u. Ausrüstung

Allgemeines:

Der Schwunglichtmagnetzünder dient als Zündstromquelle und liefert bei laufendem Motor auch den Wechselstrom für die Beleuchtung des Mopeds.

A. Störungssuche an der Zündanlage

Zündkerze herausschrauben, Zündkabel wieder auf die Zündkerze stecken und Zündkerze prüfen. Dazu die Zündkerze an das Motorgehäuse halten und den Motor durchdrehen. Ist kein Funke sichtbar, so ist die Störung am Zündkerzen-Stecker, am Kabel oder an der Zündanlage selbst.

Störung:	Abhilfe:
Zündleitung-, Unterbrecher- oder Masseschluß.	Zündleitung erneuern.
Kurzschlußleitung oder Schalter im Scheinwerfer hat Masseschluß.	Kabel grün (2) (Abb. 84) im Scheinwerfer abklemmen und freilegen. Bланke Stellen suchen und isolieren.
Unterbrecherkontakte verschmutzt, verölt oder falsch eingestellt.	Kontakte mit reinem Benzin und Haarpinsel reinigen, Kontaktabstand prüfen und einstellen (0,3 bis 0,4 mm).
Unterbrecherkontakte oxydiert. (Bei einem Fahrzeug, das längere Zeit in einem feuchten Raum abgestellt war.)	Unterbrecherkontakte mit einer neuen Kontaktfleile reinigen. Besser jedoch Kontakte ausbauen und mit einem Korundstein abschleifen. (Schwungscheibe dazu abbauen!)
Unterbrecherkontakte feuern stark. (Kontakte von den Metaldämpfen weiß)	Kondensator schadhaft → auswechseln. Schwungscheibe und Grundplatte abbauen. Kondensator mit Spezialwerkzeug T.-Nr. 0301-73400-00.3, aus- und eindrücken, Kabelenden wieder gut verlöten.
Unterbrecherkabel hat Masseschluß.	Unterbrecherhebel austauschen.
Zündspule schlägt durch.	Zündspule auswechseln.
Magnetfeld zu schwach. Bei eingeschaltetem Licht springt der Motor nicht an.	Die Schwungscheibe aufmagnetisieren.

B. Störungssuche an der Lichtenlage

Störung:

Beleuchtung brennt nicht. Schalter, Lampen oder Kabel defekt.

Abhilfe:

Schadhafte Teile ersetzen, Kabel auf Durchgang und Masseschluß prüfen. Kabelfarben u. Kabelverlegung s. Schaltplan (Abb. 60).

Beim Einschalten der Beleuchtung bleibt der Motor stehen.

Die Schwunzscheibe aufmagnetisieren.

Hinweis:

Messen der Wechselstrom-Lichtanlage mit DKW-Meßknirps (Teile-Nr. 0301-76301-00.3).

Nur bei Belastung, d. h. bei eingeschalteter Beleuchtung messen

Eine Meßleitung an Klemme 51 im Scheinwerfer anklammern (durch die Öffnung der Tachometerspirale führen), Motor laufen lassen, Beleuchtung einschalten, Meßinstrument anschließen. Dazu ein Kabel des Instruments am Motorgehäuse (Masse), das

andere Kabel an die Meßleitung anklammern.

Bei einer Drehzahl von ca. 3000 U/min. (entspricht ungefähr einer Geschwindigkeit von 24 km/h im 3. Gang) muß das Instrument 6 V anzeigen.

Liegt die gemessene Spannung nach Überprüfung der Glühlampen und Leitungen unter 5 V, muß die Schwunzscheibe aufmagnetisiert werden.

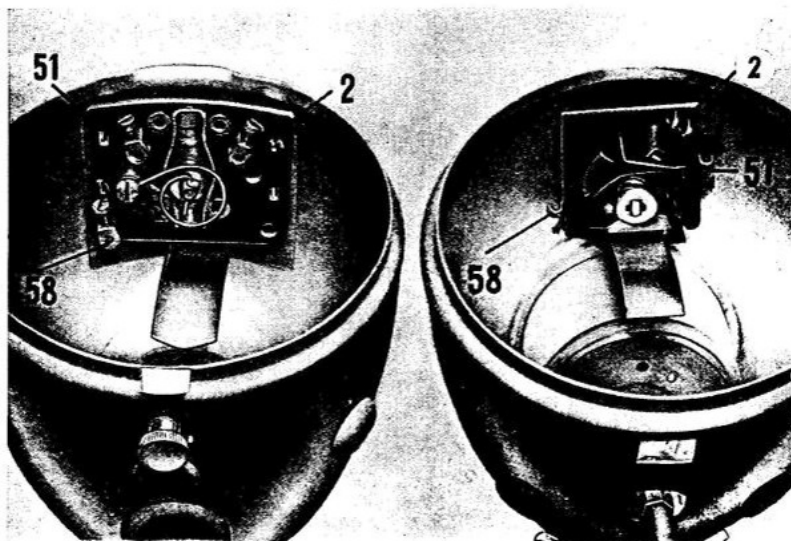


Abb. 84 Scheinwerfer geöffnet

links = UNION-Scheinwerfer

rechts = Hella-Scheinwerfer

Anschlußklemme 51, rotes Kabel, Stromzuleitung von Lichtmaschine zum Scheinwerfer.

Anschlußklemme 58, graues Kabel, Stromzuleitung vom Schalter zum Rücklicht.

Anschlußklemme 2, grünes Kabel, Kurzschlußleitung von Zündanlage zum Scheinwerfer.

Hinweis: Bei Scheinwerferausführung Hella (auf Abb. 84) werden die Kabel nur eingeklemmt.

VI/56/2149

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

67

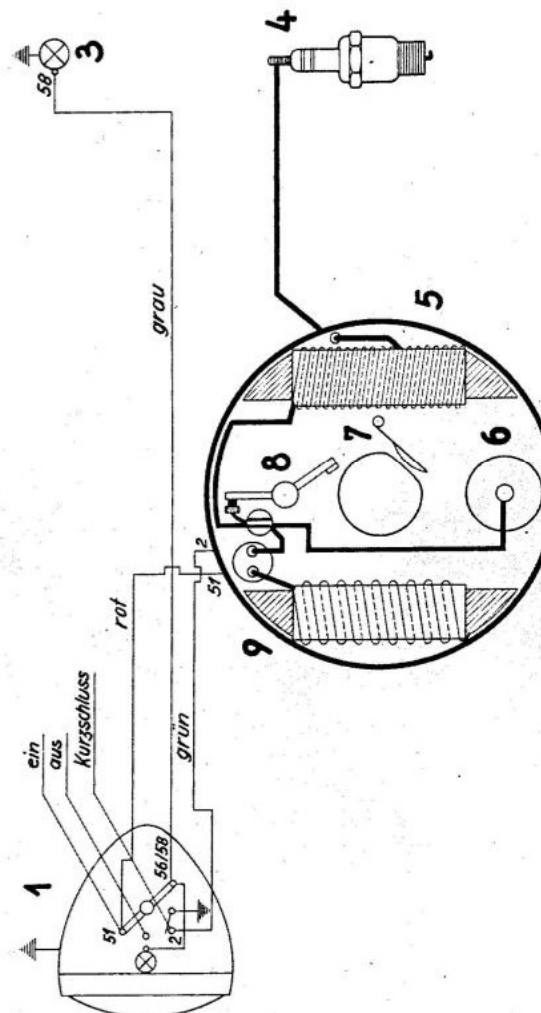


Abb. 85 Schaltbild der DKW Hummel (Inland)

1. Scheinwerfer mit Einfadenlampe
2. Licht- und Kurzschlußschalter
3. Glühlampe
4. Zündkerze
5. Kondensator
6. Unterbrecher
7. Unterbrecherhebel
8. Lichtspule
9. Lichtspule

VI/56/2141

Lampen	Glühlampe	Socket
Scheinwerfer 78 mm ϕ	15 W	BA 155
Schlußleuchte	2 W	BA 9 s

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

68

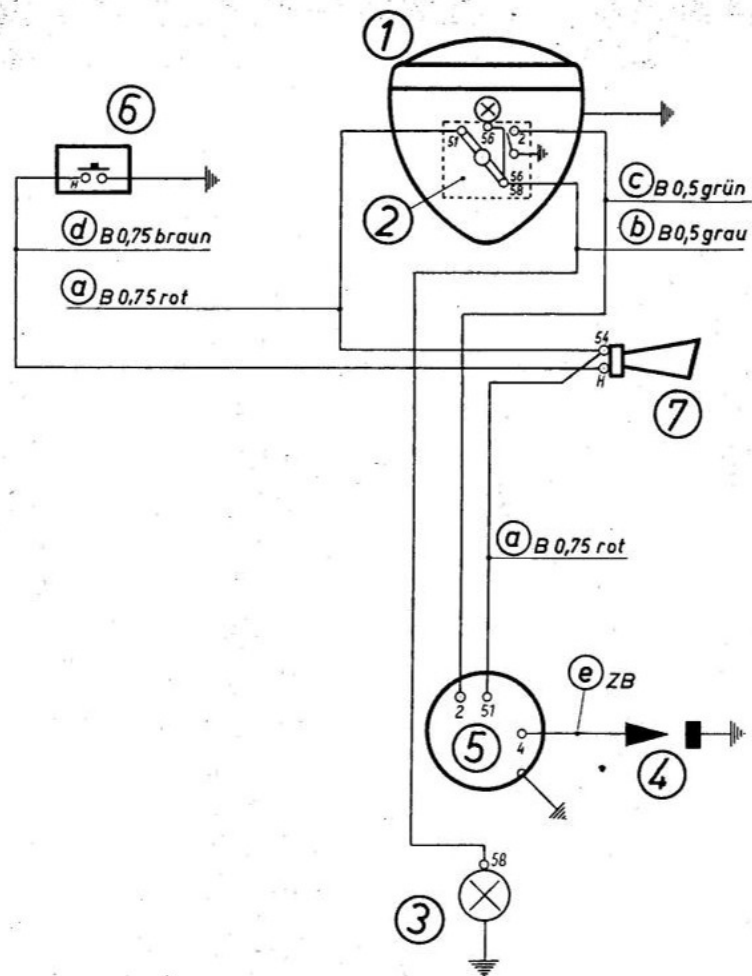


Abb. 86 Schaltbild der DKW Hummel mit Schnarre (Export)

- 1 = Scheinwerfer 78 mm ϕ Lichtaustritt
- 2 = Licht- und Kurzschlußschalter
- 3 = Rücklicht
- 4 = Zündkerze
- 5 = Schwung-Lichtmagnetzündler
- 6 = Horndruckknopf
- 7 = Schnarre

- a = 0,75 $\square$ rot
- b = 0,5 $\square$ grau
- c = 0,5 $\square$ grün
- d = 0,75 $\square$ braun
- e = Zündkabel

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

VI/57/843

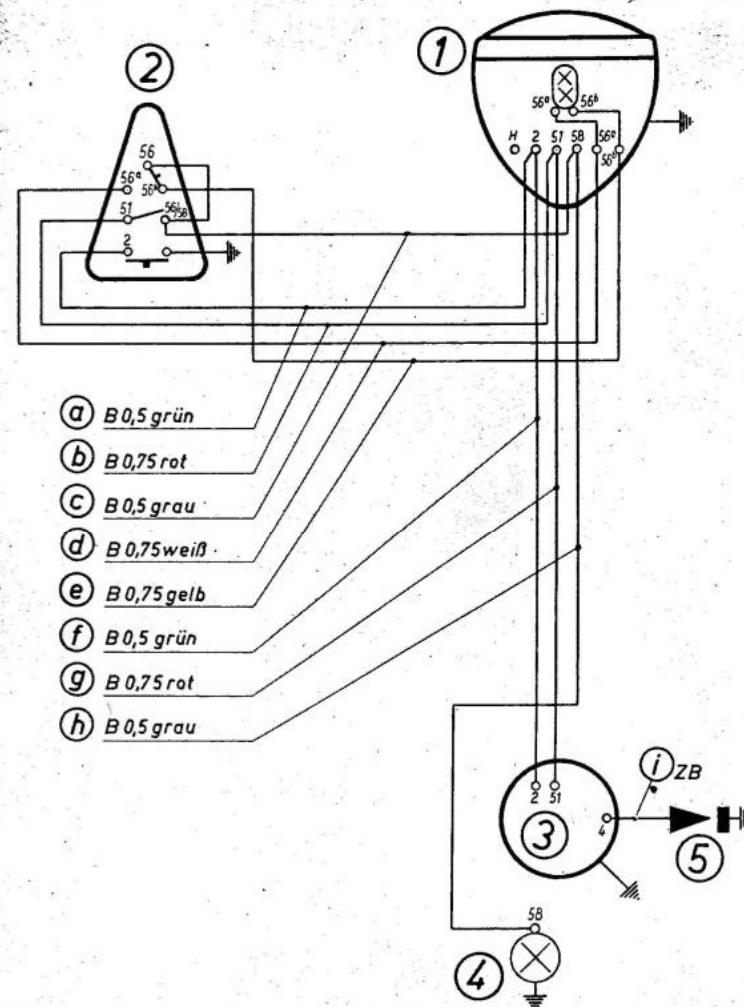


Abb. 87 Schaltbild der DKW Hummel mit Fern- und Abblendlicht (Export)

- 1 = Scheinwerfer 85 mm ϕ Lichtaustritt
- 2 = Lenkerschalter
- 3 = Schwung-Lichtmagnetzündler
- 4 = Rücklicht
- 5 = Zündkerze

- a = 0,5 $\square$ grün
- b = 0,75 $\square$ rot
- c = 0,5 $\square$ grau
- d = 0,75 $\square$ weiß
- e = 0,75 $\square$ gelb

- f = 0,5 $\square$ grün
- g = 0,75 $\square$ rot
- h = 0,5 $\square$ grau
- i = Zündkabel

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

VI/57/844

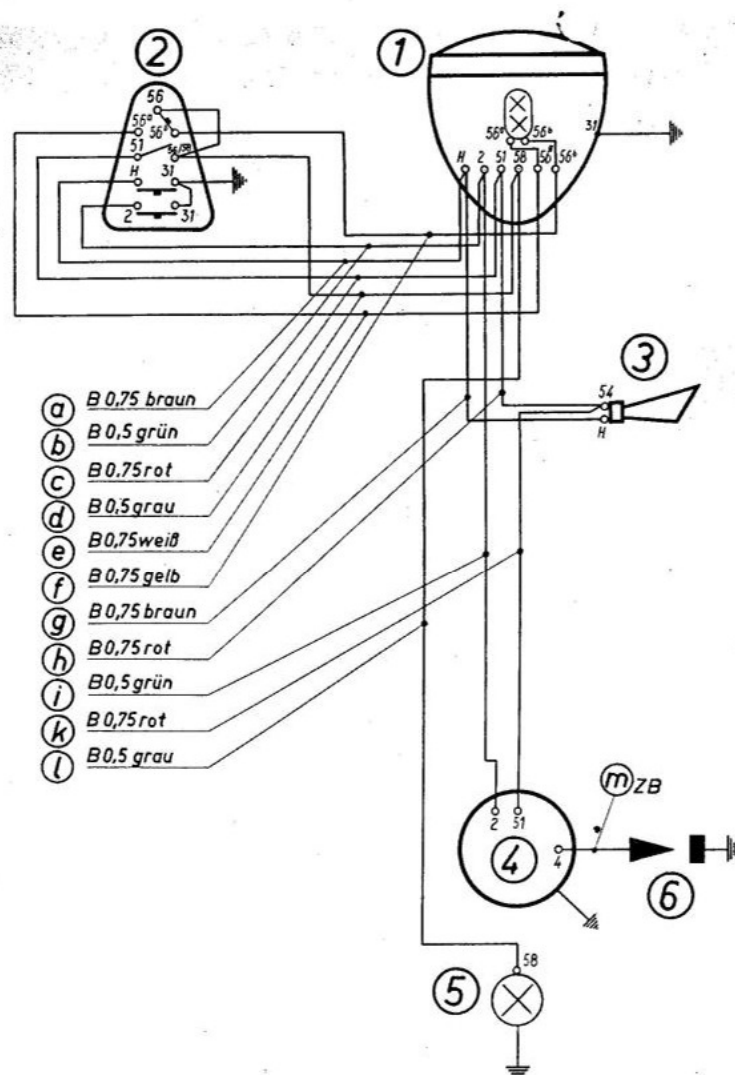


Abb. 88 Schaltbild der DKW Hummel mit Schnarre, Fern- und Abblendlicht (Export) VI / 57 / 845

1 = Scheinwerfer 85 mm Ø Lichtaustritt
 2 = Lenkerschalter
 3 = Schnarre
 4 = Schwung-Lichtmagnetzündler
 5 = Rücklicht
 6 = Zündkerze

a = 0,75 braun
 b = 0,5 grün
 c = 0,75 rot
 d = 0,5 grau
 e = 0,75 weiß
 f = 0,75 gelb
 g = 0,75 braun
 h = 0,75 rot
 i = 0,5 grün
 k = 0,75 rot
 l = 0,5 grau
 m = Zündkabel

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

VI. Schmierplan für das Moped DKW Hummel

Nr.	Schmierstellen	Schmierstoffart	Bild Nr. Schmierplan	Abschmieren alle km
1.	Ölstand im Getriebe	Getriebeöl SAE 80	8 (b)	2000
2.	Schaltgriff	Mehrzweckfett	3	2000
3.	Gasdrehgriff	Mehrzweckfett	2	2000
4.	Bowdenzug Hinterradbremse	Mehrzweckfett	6	2000
5.	Schalt-Bowdenzug	Mehrzweckfett	4	2000
6.	Vorderradgelenkhebel	Mehrzweckfett	1 (a)	2000
7.	Tachometerantrieb	Mehrzweckfett	1 (b)	2000
8.	Anlaufkante des Unterbrechers	Bosch-Heißlagerfett FT 1 V 4	7	4000
9.	Ölwechsel	Getriebeöl SAE 80 600 ccm	8 (a)	6000
10.	Antriebskette reinigen und fetten*	DKW-Kettenfließfett	5	6000
11.	Vorder- und Hinterradlager reinigen und fetten	Wälzlagerfett	-	6000

* Je nach Fahrbetrieb und Witterungsverhältnissen kann sich ein Fetten schon früher erforderlich machen.

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

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

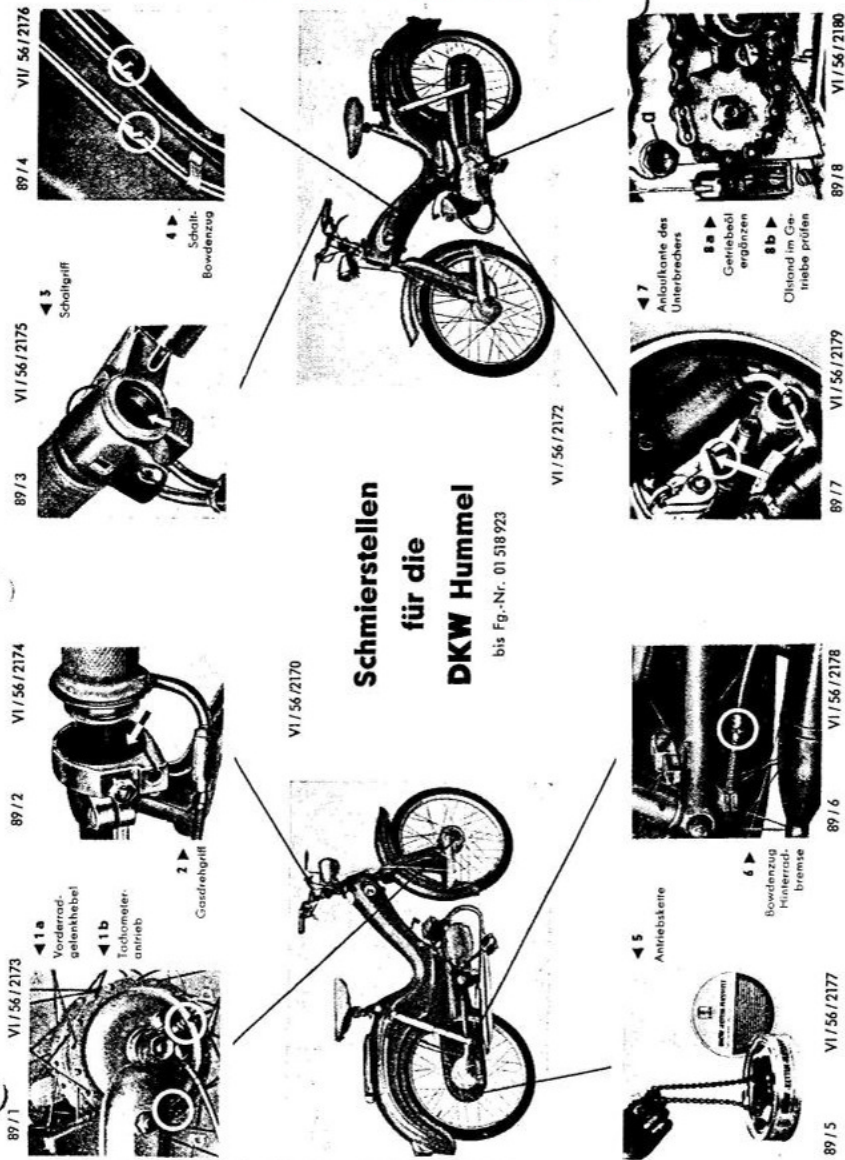


Abb. 89 Schmierstellen für die DKW Hummel bis Fg.-Nr. 01 518 923

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

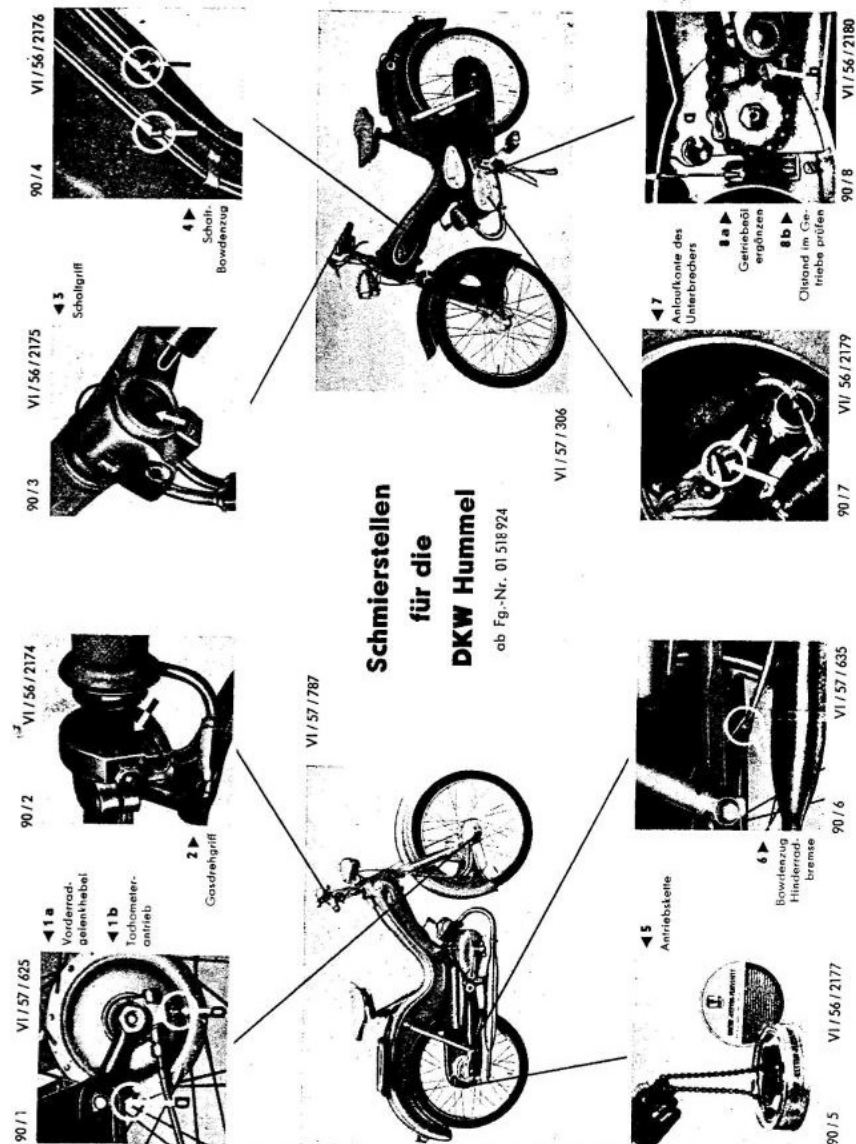


Abb. 90 Schmierstellen für die DKW Hummel von Fg.-Nr. 01 518 924 bis Fg.-Nr. 01 551 100