

4. Die Kabel sind wie folgt anzuklemmen:

Kabelfarbe	Klemme	Verbraucher
Braun mit Kabelschuh		Minus (mit Halteschraube an Zündlichtschalter)
rot mit schwarzer Tülle	30	Batterie +
rot	51	Maschinenstrom
schwarz	15	Zündung
schwarz-gelb	54	Signal
schwarz-weiß	56	Fernlicht
Verbindungskabel	57	Standlicht
grau	58	Rücklicht
blau	61	Ladekontrolle
blau-weiß		Leerlaufanzeige

E 41

Leerlaufanzeigeschalter ersetzen

1. Kettenrad ausbauen. (Siehe Arb.-Nr. G 3.)
2. Abstandsrohr im Kettenkasten-Vorderteil (Gummi) nach Herausdrehen der Sechskantschraube M 6×50 (SW 10), mit Scheibe und Federscheibe abnehmen.
3. Kettenkasten-Vorderteil vom Motorgehäuse abziehen.
4. Zylinderschraube M 3×6 mit Scheibe und Federring aus dem Leerlaufanzeigeschalter herausdrehen und Kabel abnehmen.
5. Leerlaufanzeigeschalter mit Steckschlüssel (SW 17) aus dem Gehäuse herausdrehen.



41 E Lage des Leerlaufanzeigeschalters

Einbau:

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

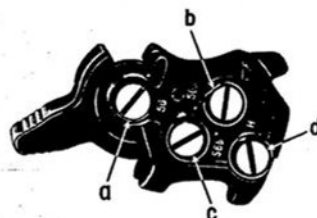
Hinweis:

Dichtung zwischen Schalter und Gehäuse nicht vergessen. Keinesfalls eine längere Zylinderschraube als M 3×6 zum Anklemmen des Kabels verwenden, da sonst der Leerlaufanzeigeschalter klemmt und dadurch bricht.

E 42

Handabblendschalter ab- und anbauen oder ersetzen

1. Nach Herausdrehen der Linsenschraube M 4×15, Gehäuse mit Hupenknopf und Schaltereinsatz von Unterteil lösen und vom Lenker abnehmen.
2. Schaltereinsatz vom Gehäuse herausnehmen und Kabel abklemmen.



42 E Klemmen am Schaltereinsatz des Abblendschalters
a = 56 c = 56b
b = 56a d = H

Einbau:

3. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei muß die Gummitülle fest im Gehäuse sitzen.

Hinweis:

Die Kabel werden an folgenden Klemmen angeschlossen:

Kabelfarbe	Klemme	Verbraucher
Schwarz-weiß	56	Fernlicht + Abblendlicht
gelb	56a	Biluxlampe
weiß	56b	
brown	H	Signalhorn

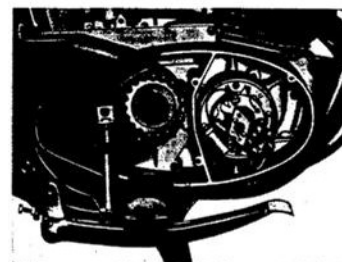
E 43

Bremslichtschalter aus- und einbauen oder ersetzen

(Gilt nur für die RT 250 S)

1. Zugfeder des Bremslichtschalters am Fußbremshebel aushängen.

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de



43 E Lage des Bremslichtschalters

2. Abschlußdeckel an der Lichtmaschinen-seite abbauen. (2 Kreuzschlitzschrauben)
3. Bremslichtschalter nach Herausdrehen der Sechskantschraube M 6×55/SW 10 abnehmen. (Siehe Abb. 63 E)

4. Gummikappe zurückschieben und beide Kabel abklemmen.

Einbau:

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

E 50

Tachometer aus- und einbauen oder ersetzen

1. Scheinwerfer-Einsatz ausbauen.
2. Tachometer ausbauen. (Siehe Arb.-Nr. E 30, Pos. 2 bis 4)

Einbau:

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

E 51

Glühlampe für Tachometerbeleuchtung ersetzen

1. Scheinwerfer-Einsatz ausbauen.
2. Fassung der Tachometerbeleuchtung aus dem Sockel herausziehen.
3. Röhrenlampe durch leichtes Drücken und Linksdrehen aus der Fassung herausnehmen (Bajonettverschluß).

Werkstatt-Handbuch DKW-Motorräder

E 52

Tachometerwelle aus- und einbauen oder ersetzen

1. Kraftstoffbehälter ausbauen. (Siehe Arb.-Nr. K 20)
2. Scheinwerfereinsatz ausbauen, Tachometerwelle (Oberwurfmutter) abschrauben und mit Gummitülle aus dem Scheinwerfergehäuse herausziehen.
3. Sechskantschraube M 6×22 5z (SW 10) am Kettenkasten herausdrehen und Tachometerspirale herausziehen.



44 E Tachospirale am Antrieb ausbauen

4. Tachometerwelle vom Rahmen abnehmen.

Einbau:

5. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge. Dabei ist die Tachometerwelle mit Coroplast-Band am Rahmen zu befestigen.

E 55

Maschinenkabelsatz ersetzen

(Entfällt bei RT 250 S)

1. Motorrad auf Montagebank schieben und Kraftstoffbehälter abbauen. (Siehe Arb.-Nr. K 20)
2. Scheinwerfer-Einsatz ausbauen und Kabel 15 = schwarz 0,75 φ, 61 = blau 0,75 φ und 51 = rot 1,5 φ am Zündlichtschalter abklemmen.
3. Zündspule mit Kabel nach Lösen der Klemmschraube M 6×16 (SW 10) von der Schelle herausziehen.
4. Kabel an der Zündspule abklemmen.
5. Rechte Hälfte der Vergaserverkleidung abbauen.
6. Abschlußdeckel an der Lichtmaschinen-seite abbauen.



16 E Kabelanschlüsse am Folgehäuse und Regler

- Kabel 51 (rot), 61 (an Klemme D+) und 1 (an Klemme 1) abklemmen und Maschinenkabelsatz aus dem Gehäuse herausziehen.

Einbau:

- Kabelstrang in das Scheinwerfergehäuse einführen und Gummifülle befestigen.
- Kabel am Regler und an der Lichtmaschine anklemmen, siehe Abb. 16 E.
- Kabel an der Zündspule (schwarz = 15 und grün = 1) anklemmen.
- Kabelstrang in den Scheinwerfer einführen und die Kabel im Zündlichtschalter anklemmen.
- Kabelstrang mit Coroplast-Band am Rahmen befestigen, Abschlußdeckel und Verkleidungshälfte anbauen.

E 56

Verbraucherkabelsatz ersetzen (Erfüllt bei RT 250 S)

- Motorrad auf Montagebank schieben.
- Vergaserverkleidung abbauen. (2 Kreuzschlitzschrauben M 8x130.)
- Fahrersattel abbauen, siehe Arb.-Nr. R 25, ab.
- Kraftstoffbehälter abbauen, siehe Arb.-Nr. K 20.
- Kettenrad vom Schafttrab abbauen, siehe Arb.-Nr. G 3.
- Kettenkasten-Vorderteil (Gummi) ausbauen, siehe Arb.-Nr. R 16.
- Batterie ausbauen, siehe Arb.-Nr. E 60.
- Scheinwerfer-Einsatz ausbauen. Kabel 58 = grau, 0,75 ϕ , 30 = rot 1,5 ϕ mit schwarzer Tülle und

blau-weiß (Leerlaufanzeige) am Zündlichtschalter sowie das Massekabel = braun 0,75 ϕ an der Lampenfassung abklemmen.

- Kabel am Leerlaufanzeigeschalter abklemmen.
- Schelle am Kotflügel aufbiegen und Schlußlichtkabel an der Lüsterklemme lösen.
- Massekabel am Motorgehäuse (siehe Abb. 65 E) nach Herausdrehen der Sechskantschraube M 6x15 (SW 10) abnehmen.



65 E Massekabelansatz am Motorgehäuse

- Batterie aus dem Batteriebehälter nach hinten herausziehen und Kabelsatz vom Rahmen abnehmen.

Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Das Anschließen der Kabel wird nach dem Schaltschema vorgenommen.

E 57

Kabelstrang (Scheinwerfer, Abblendschalter, Signalthorn) ersetzen

- Handabblendschalter abbauen. (Siehe Arb.-Nr. E 42.)
- Scheinwerfer-Einsatz ausbauen und Kabel (braun) am Signalthorn, Kabel schwarz-weiß am Zündlichtschalter (Klemme 56), Kabel weiß und Kabel gelb an der Lampenfassung abklemmen. Kabelstrang aus dem Scheinwerfergehäuse herausziehen.

Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de

E 58

Kabelsatz (Lichtmaschine, Scheinwerfer, Regler, Batteriekasten) aus- und einbauen oder ersetzen

(Gilt nur für die RT 250 S)

- Motorrad auf Montagebank schieben.
- Vergaserverkleidung abbauen, Kabelsatz an der Lüsterklemme lösen.
- Kraftstoffbehälter abbauen (siehe Arb.-Nr. K 20) und Kabel an der Zündspule abklemmen.
- Kettenrad vom Schafttrab abbauen. (Siehe Arb.-Nr. G 3)
- Kettenkastenvorderteil (Gummi) abbauen. (Siehe Arb.-Nr. R 16)
- Batterie ausbauen (siehe Arb.-Nr. E 60) und Kabel aus dem Behälter herausziehen.
- Kabel am Regler abklemmen und aus dem Werkzeugkasten herausziehen.
- Kabel am Leerlaufanzeige- und Bremslichtschalter abklemmen.
- Abschlußdeckel an der Lichtmaschine nach Aushängen der Zugfeder am Fußbremshebel abbauen.
- Kabel an der Lichtmaschine abklemmen.
- Scheinwerfer-Einsatz ausbauen und die Kabel 58 = grau, 51 = rot 2,5 ϕ , 30 = rot 1,5 ϕ , 15 = schwarz, 61 = blau und blauweiß, vom Zündlichtschalter abklemmen.
- Nach Entfernen der Coroplast-Bänder Kabelsatz vom Rahmen abnehmen.

Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Dabei wird der Kabelsatz mit Coroplast-Band am Rahmen befestigt. Die Kabel werden nach dem Schaltschema Seite E 8 angeschlossen.

E 59

Schlußlichtkabelstrang ersetzen

- Hintertrab ausbauen. (Siehe Arb.-Nr. H 1.)
- Kabel an der Schlußleuchte abklemmen und herausziehen.
- Bei RT 250 S beide Kabel an der Schluß- und Bremsleuchte abklemmen.

- Linke Hälfte der Vergaserverkleidung abbauen und Rücklichtkabel an der Lüsterklemme lösen.

- Bei RT 250 S linke Hälfte der Vergaserverkleidung abbauen und beide Kabel an der Lüsterklemme lösen.

- Kabel aus dem Durchführungsblech herausziehen.

- Bei RT 250 S Kabelstrang aus dem Durchführungsblech herausziehen.

Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Zum leichteren Einziehen des Kabels bzw. Kabelstranges diese mit flüssiger Seife bestreichen.

E 60

Batterie aus- und einbauen oder ersetzen, einschließlich Anschlüsse reinigen und fetten

- Batteriekasten öffnen und Spannbänder durch Niederdrücken und Schwenken des vorderen Spannbolzens lösen. (Siehe Abb. 66 E)



66 E Batterie ausbauen

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de

2. Batterie mit Batteriefußplatte aus dem Batteriekasten herausnehmen und auf dem Deckel abstellen.

3. Gummischuttkappen abnehmen, Minus- und Pluskabel an den Anschlüssen abklemmen, dazu Gabelschlüssel (SW 9) und Schraubenzieher verwenden und Batterie ganz herausnehmen.

Hinweis:

Um Kurzschluß zu vermeiden, wird erst das Minuskabel abgeklemmt und beim Einbau erst das Pluskabel angeschlossen.

4. Batterie-Oberteil, Polbrücken und Anschlüsse, von Oxydation und Säureresten, mit warmem Wasser und Borstenbürste (keinesfalls Drahtbürste!) evtl. unter Benutzung von warmer Natronlauge oder Seifenlauge säubern. Laugenreste anschließend mit warmem Wasser entfernen und trocknen.

5. Kabelschuhe und Anschlüsse von Oxydschicht reinigen und Batterie anklemmen.

Achtung!

Plus- und Minuskabel nicht verwechseln! Pluskabel = rot 2,5 ϕ , Minuskabel = schwarz 2,5 ϕ .

Hinweis:

Vor dem Einbau, der sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge geschieht, sind die Anschlüsse mit Batteriefett (Kronix) einzufetten.

E 61

Batterie prüfen

1. Säurestand kontrollieren. Der Säurespiegel muß zwischen den am Gehäuse befindlichen Linien stehen. Wenn erforderlich, nur destilliertes Wasser nachgießen, sofern keine Säure verschüttet wurde.

2. Ladezustand der Batterie prüfen.

a) Mit dem Säureheber (Aräometer) (Siehe Abb. 67 E)

Bei vollgeladener Batterie muß die Säuredichte 1,28 (gelbe Markierung des Schwimmers) betragen. Bei entladener Batterie sinkt die Säuredichte auf etwa 1,16 bis 1,18 (rote Markierung des Schwimmers) ab. Steht der Säurespiegel an der blauen Markierung des Schwimmers, so befindet sich die Batterie in etwa halbgeladenem Zustand.

b) Mit dem Voltmeter (8,6 Volt Meßbereich)

Voltmeterleitungen Minus und Plus an der Batterie anschließen. (Rote Leitung = Plus, schwarze Leitung = Minus). Bei vollgeladener Batterie ohne



67 E Batterie mit Säureheber prüfen

Belastung, muß der Zeiger des Voltmeters auf 6,3 Volt ausschlagen.

Beim Einschalten der Verbraucher (großes Licht und Zündung) darf die Spannung der Batterie nicht unter 6 Volt absinken.

c) Mit dem Zellenprüfer und Belastungswiderstand (Siehe Abb. 68 E)

Die Prüfgabelspitzen werden in die Pole jeweils einer Zelle gedrückt. Bei ausgeschaltetem Belastungswiderstand muß das Instrument 2,1 Volt anzeigen.

Bei eingeschaltetem Widerstand muß der Zeiger des Instrumentes auf etwa 1,8 Volt, bei einer Prüfdauer von 5 Sekunden ausschlagen und verbleiben wenn die Batterie in Ordnung und geladen ist. (Prüfung nicht über die Zeit hinaus ausdehnen.)

3. Zeigt die Prüfung mit dem Aräometer bei vollgeladener Batterie, eine höhere Säuredichte als 1,28, so ist die Säure durch Nachgießen von destilliertem Wasser zu verdünnen, bis die richtige Dichte angezeigt wird. Ist die Säuredichte zu niedrig, so ist Akkumulatorensäure nachzugießen. (Vorher entsprechende Menge Flüssigkeit aus der Batterie entfernen.)

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de



68 E Batterie mit Zellenprüfer für Motorradbatterien prüfen

E 62

Batterie laden (Batterie ausgebaut)

1. Zellenverschlüsse öffnen.

2. Entladene Batterie an fremder Stromquelle (Gleichstrom) mit einem Ladestrom, der ein Zehntel der Nennkapazität beträgt, nachladen, bis eine Zellenspannung von 2,7 Volt (während der Ladung gemessen) erreicht und das spezifische Gewicht der Säure (Säuredichte) auf 1,28 angestiegen ist bzw. bis alle Zellen stark gasen.

Bei einer 7 A/h-Batterie beträgt also der Ladestrom 0,7 Ampere. Die Aufladung muß bei einer einwandfreien Batterie in etwa 10 Stunden beendet sein. Sind die Platten durch mangelhafte Pflege sulfatiert (verhärtet), so ladet man mit etwa 1/4 der angegebenen Stromstärke so lange auf, bis die Säuredichte von 1,28 erreicht ist und nicht mehr ansteigt.

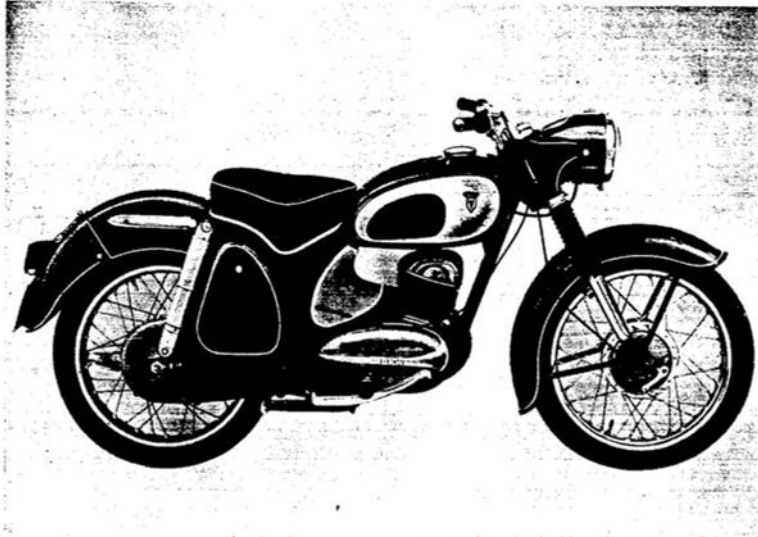
Achtung!

Batterie nur bei ausgeschaltetem Ladegerät abklemmen, um eine Funkenbildung zu vermeiden. Durch die beim Laden entstehenden Wasserstoffgase besteht Explosionsgefahr.

3. Die Batterie läßt man zwecks Entgasung etwa zwei Stunden nach der Ladung stehen, bevor man die Zellenverschlüsse in das Gehäuse einschraubt.

Information und Bestellung unter
www.greiner-oldtimerteile.de

Die DKW-Motorrad „S“ Typen



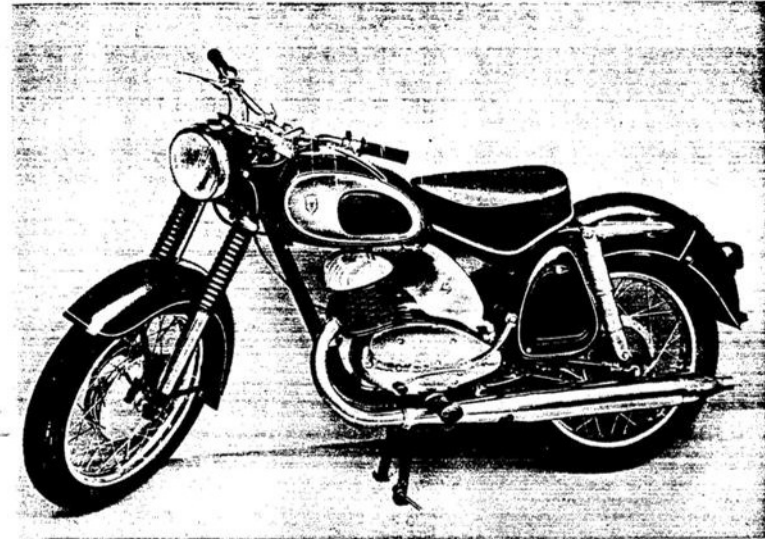
1 DKW-Motorrad RT 175 S / 200 S (rechte Seite)



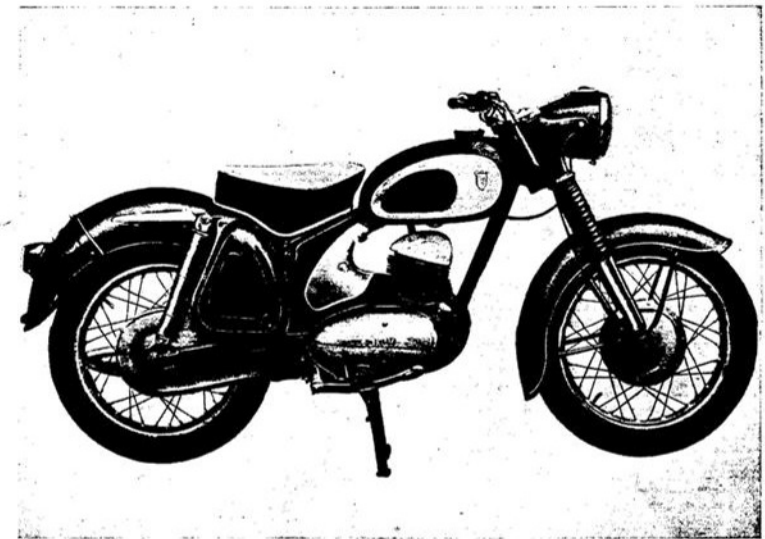
2 DKW-Motorrad RT 175 S / 200 S

Die verschiedenen Ausführungen der DKW-Schwingen-Motorräder

Baumuster und Typ	Bezeichnung
4595	RT 175 S
4785	RT 200 S
4885	RT 250 S
4886	RT 250 S Beiwagenmaschine



3 DKW-Motorrad RT 250 S (linke Seite)

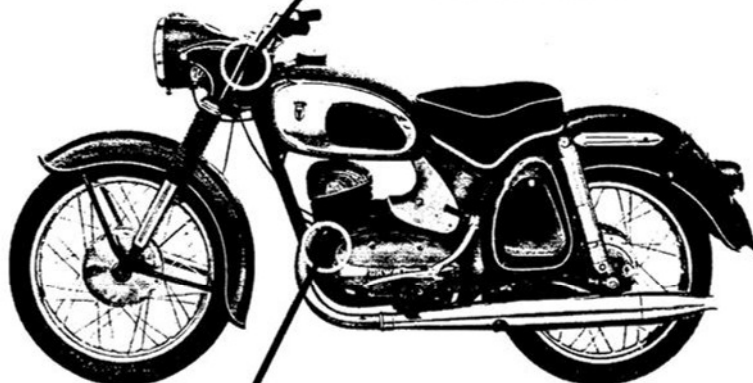


4 DKW-Motorrad RT 250 S (rechte Seite)

Anordnung der Fahrgestell-
und Motornummern
sowie des Typenschildes
bei den DKW-Motorrädern



Typenschild und Fahrgestell-Nummer



Motor-Nummer

Wichtiger Hinweis für jeden Schriftverkehr:

Beachten Sie bitte, daß Anfragen nur dann schnell erledigt werden können, wenn die richtige Fahrgestell-2 und Motor-Nummer 1 und der km-Stand angegeben werden.

Technische Daten

der DKW-Motorräder RT 175 S - RT 200 S - RT 250 S

Motor	RT 175 S	RT 200 S	RT 250 S
Anzahl der Zylinder	1	1	1
Bohrung	62 mm ϕ	65 mm ϕ	70 mm ϕ
Hub	58 mm	58 mm	64 mm
Hubraum	174 ccm	197 ccm	244 ccm
Arbeitsweise		Zweitakt	
Spülung		Umkehrspülung	
Kurzleistung PS	9,6	11	15,1
Dauerleistung PS	9,6	11	15,1
Größtes Drehmoment mkg	1,47	1,7	
Verdichtung	1:6,1÷6,3	1:6,3÷6,5	1:6,3÷6,5
Höchstgeschwindigkeit mit einer Person	101 km	110 km	119 km
Höchstgeschwindigkeit mit zwei Personen	95 km	98 km	105 km
Kühlung		Luft (Fahrtwind)	
Zylinder-Anordnung		schrägstehend	
Werkstoff für Zylinder		Grauguß	
Zylinderkopf		Alu-Legierung abnehmbar	
Steuerung		durch Schlitze im Zylinder und Kolben	
Kurbelwelle		geteilt zusammengepreßt u. dreifach gelagert	
Schwungmassen		innenliegend (Hubscheibe)	
Art der Kurbelwellenlager		Ringrilllager	
Art der Pleuellager		Rollenlager unten, Gleitlager oben	
Kurbelgehäuse-Werkstoff		Alu-Guß	
Pleuelstange		ungeteilt, Stahl I Querschnitt	
Kolbenwerkstoff		Alu-Legierung	
Kolbenbolzen-Anordnung		schwimmend durch Drahtsprengringe gesichert	
Motoraufhängung		4-Punkt-Aufhängung im geschlossenen Rahmen	
Schmierung		Kraftstoff-Ölmischung 1:25	
Zündung		Batterie-Zündung	
Zündverstellung	keine	keine	Flehkraftregler
Vorzündung mm v.o.T.	3,9÷4,1		4,2÷4,5
Zündkerze		Bosch W 225 T1 oder Beru 225/14 u. 2S	

Vergaser

Fabrikat	Bing-Schrägdüsenstartvergaser		
Typ	1/24/66	1/24/66	1/27/4
Hauptdüse	105	110	125
Leerlaufdüse	35	35	35
Nadeldüse	1608	1608	1608
Nadeleinstellung	3	3	3
Durchlaß	24	24	27
Starterdüse	75	75	75
Luftfilter		Knecht-Naßluftfilter	
Luftregulierschraube		3 bis 4 halbe Umdrehungen geöffnet	
Kraftstoff-Normverbrauch*	2,75 l/100 km	2,8 l/100 km	3,3 l/100 km

* Verbrauch bei 1/4 der gestoppten Höchstgeschwindigkeit auf ebener, trockener Straße bei Windstille + 10%

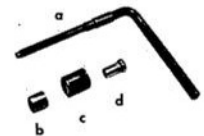
	RT 175 S	RT 200 S	RT 250 S
Kupplung – Getriebe			
Kupplung	Mehrscheibenkupplung in Öl laufend mit Torsionsdämpfung		
Kupplungsbedätigung	Handhebel		
Getriebe	Zahnradgetriebe		
Anordnung des Getriebes	Motor- und Getriebegehäuse ein Gußstück		
Schaltung	Fußschaltung		
Übertragung vom Motor-Getriebe	Zweifachhülsekettenkette endlos		
Übersetzung	16:37 = 1:2,31	16:37 = 1:2,31	17:40 = 1:2,35
Zahl der Gänge	4	4	4
Übersetzungsverhältnis in den Gängen I	$\frac{15 \times 20}{33 \times 29} = 1:3,19$		$\frac{15 \times 22}{34 \times 29} = 1:2,99$
II	$\frac{21 \times 20}{27 \times 29} = 1:1,86$		$\frac{21 \times 22}{28 \times 29} = 1:1,76$
III	$\frac{25 \times 20}{23 \times 29} = 1:1,33$		$\frac{25 \times 22}{24 \times 29} = 1:1,26$
IV	1:1		1:1
Übertragung Getriebe Hinterrad	Einfachrollenkette		
Übersetzung Getriebe Hinterrad (Solo)	16:45 = 1:2,81	17:45 = 1:2,647	19:46 = 1:2,42
(Beiwagen)			16:46 = 1:2,875
Gesamtübersetzung (Solo) I	1:20,70	1:19,51	1:17,01
II	1:12,10	1:11,40	1:10,0
III	1: 8,63	1: 8,16	1: 7,2
IV	1: 6,49	1: 6,11	1: 5,69
(Beiwagen) I			1:20,2
II			1:11,88
III			1: 8,56
IV			1: 6,76
Art des Kickstarters	Kickstarterrad und -Segment im Kupplungsraum eingebaut		
Fahrgestell			
Art des Rahmens	geschlossener Stahlrohrrahmen		
Art der Rahmenverbindungen	verschweißt mit Innenverstärkung		
Art der Federung	Teleskopgabel vorn, Schwingenfederung mit Federbeinen hinten		
Stoßdämpfer vorn	pneumatische Stoßdämpfer in der Telegabel		
Stoßdämpfer hinten	Flüssigkeitsstoßdämpfer in den Federbeinen		
Lenkungsämpfer	ohne	ohne	einstellbar
Fußstützen	Fußrasten verstellbar		
Kraftstoffbehälter-Inhalt	15 Ltr.	15 Ltr.	15 Ltr.
Reserve-Kraftstoff-Dreizehnhahn	ca. 2,6 Ltr.	ca. 2,6 Ltr.	ca. 2,6 Ltr.
Koffluge	Halbrundprofil		
Kippständer	Leichtmetall-Rollkippständer		
Lenkergriffe	verstellbar mit Seileinstellschrauben		
Sattel (Sitzkissen)	Schaumgummi		

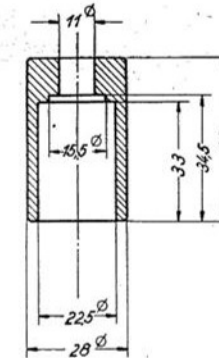
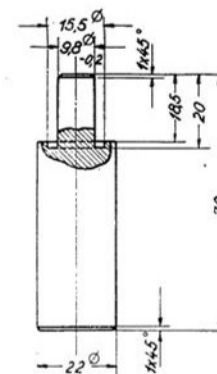
	RT 175 S	RT 200 S	RT 250 S
Sattelhöhe	725 mm	725 mm	743 mm
Radstand	1278 mm	1278 mm	1350 mm
Gesamtlänge	1975 mm	1975 mm	2077 mm
Gesamtbreite	660 mm	660 mm	660 mm
Gesamthöhe	950 mm	950 mm	963 mm
Bodenfreiheit	125 mm	125 mm	120 mm
Wendekreis	ca. 4,5 m	ca. 4,5 m	ca. 4,5 m
Gewicht auf Vorderrad (Solo)	90 kg	91 kg	120 kg
(Beiwagen)			110 kg
Gewicht auf Hinterrad (Solo)	190 kg	190 kg	200 kg
(Beiwagen)			255 kg
Gewicht auf Beiwagenrad			85 kg
Leergewicht	130 kg	131 kg	155 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	280 kg	281 kg	320 kg
(Beiwagen)			450 kg
Nachlauf	80 mm	80 mm	87,5 mm
Lenkungswinkel	80°	80°	82°
Felgenre	1,85 B-18	1,85 B-18	2,15 B-18
Reifenart vorn	3,00-18	3,00-18	3,25-18
hinten			
(Seitenwagen)			3,25-18
Auspuff	Auspuffrohr mit Topf linksseitig		
Auspuffgeräusch in Phon	79,5	80	79
Fahrgeräusch in Phon	80	79	76
Reifendruck			
Vorderrad (Solo, Sozius und Beiwagen)	1,4 atü	1,4 atü	1,3 atü
Hinterrad (Solo)	1,6 atü	1,6 atü	1,4 atü
(Sozius)	2,0 atü	2,0 atü	1,9 atü
(Beiwagen, insgesamt 3 Personen)			2,6 atü
Beiwagenrad			1,6 atü
Steckachse	hinten		vorn und hinten
Vorderradbremse	150×25 mm	150×25 mm	180×25 mm
Hinterradbremse	150×25 mm	150×25 mm	180×25 mm
Bedätigung der Bremse vorn	mit Handhebel		
hinten	mit Fußhebel		
Elektrische Lichtanlage			
Auto Union-Lichtanlage direkt auf der Kurbelwelle			
Leistung	6 V 45/60 W	6 V 45/60 W	6 V 50/70 W

Spezialwerkzeuge für die Gruppe V-Vorderrad

(Einzelteile von Werkzeugen und Vorrichtungen siehe im Werkzeugkatalog W 77)

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 1 V Zopfschlüssel für Ringmutter der Telegabel-Gleitrohre Nennmaß 36 und 40 RT 175 S / 200 S Nennmaß 43 und 45 RT 250 S / 350 S (in Anwendung)	4601-73600-00.2 4701-73600-00.2	V 2 V 7 VI / 54 / 4076	
Abb. 2 V Vorrichtung zum Zentrieren der Motorrad- und Seitenwagenräder	4701-73300-00.2	V 31 VI / 56 / 1011	
Abb. 3 V Austreiber für Nabenlager	4801-73500-00.2	V 32 VI / 56 / 969	
Abb. 3a V Ringschlüssel für Steuerkopf	4595-73101-00.2	V 9 VI / 57 / 1061	

Benennung	Teile-Nummer	Anwendung im Arbeitsgang bei Arbeits-Nr.	Abbildung
Abb. 3b V Gabelschlüssel für Steuerkopf	4785-73101-00.2	V 9 VI / 57 / 1060	
Abb. 3c V Aus- und Einzieher für Pleuellbüchse (RT 125)	4601-70800-10.1	V 48 VI / 58 / 2114	
Abb. 3d V Ausdrückdorn und Ausdrückbüchse	-	V 47 und 48	Skizze zur Selbstanfertigung



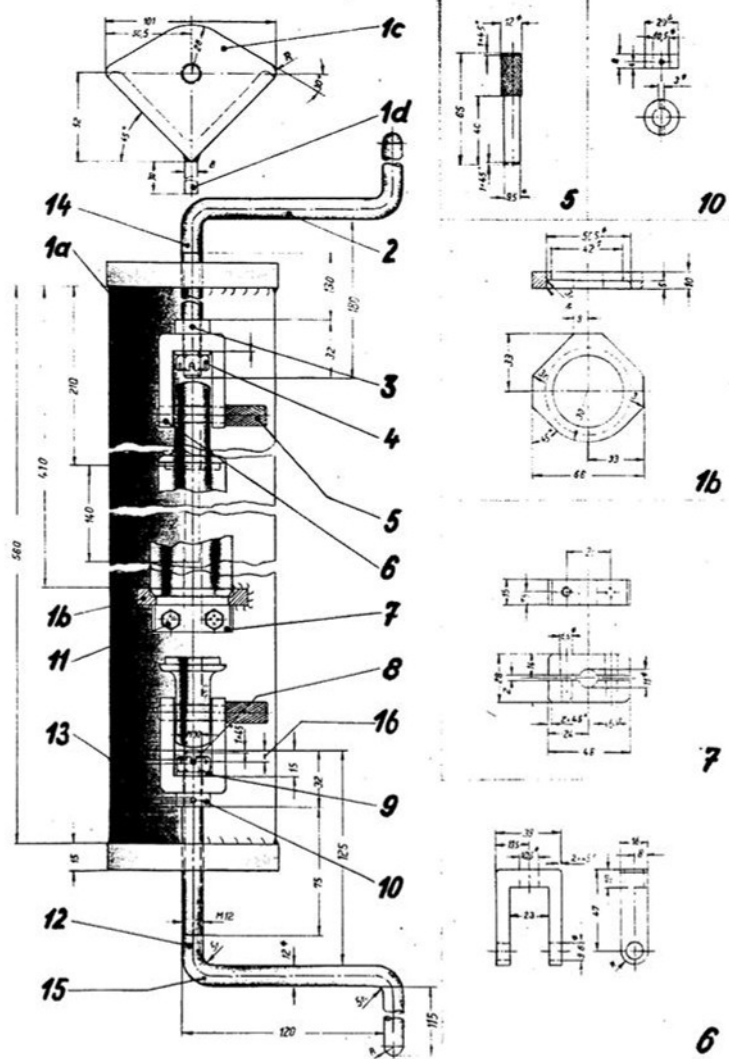


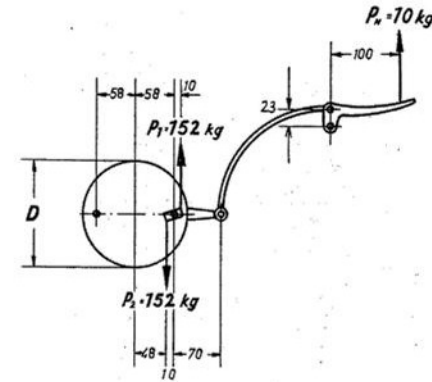
Abb. 3a V De- und Montagevorrichtung für Federbein der VS-Maschinen (Skizze zum Selbstanfertigen)

VI / 58 / 1465a

- | | | |
|--|-----------------------------|---------------------------------------|
| 1a Winkelisen | 4 Kronmutter M 10 (DIN 937) | 11 Sechskantschraube M 6x30 (DIN 931) |
| 1b Aufnahme für Schutzkappe | 5 Bolzen | 12 Kurbel rechts |
| 1c Stirnseite und Kurbelaufnahme | 6 Gabel | 13 Nach Zusammenstellung verböhren |
| 1d Flachstahl zur Aufnahme der Vorrichtung im Schraubstock | 7 Spannschelle | 14 Gesteckte Länge 470 |
| 2 Kurbel links | 8 Kronmutter M 10 (DIN 937) | 15 Gesteckte Länge 365 |
| 3 Zylinderstift 6x20 (DIN 6325) | 9 Scheibe 10,5 (DIN 125) | |
| | 10 Scheibe | |

Anwendung bei Arbeits-Nr. V 51

Schema der Vorderradbremse



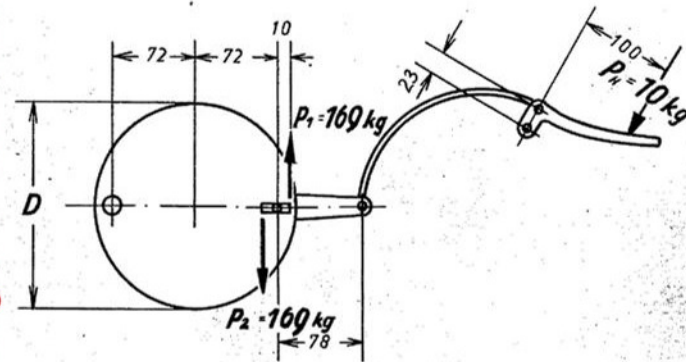
4 V Vorderradbremse RT 175 S / 175 VS / 200 S / 200 VS

Bremsbacken ϕ : D = 150 mm
Bremsbackenbreite: G = 25 mm

VI / 56 / 1984

Übersetzungen: i bis Bremsnocken = $\frac{100 \cdot 70}{23 \cdot 10} = 30,4$

Übersetzungen: i bis Bremsbelag = $30,4 \cdot \frac{116}{58} = 60,8$



5 V Vorderradbremse RT 250 S / 250 VS

Bremsbacken ϕ : D = 180 mm
Bremsbackenbreite: G = 25 mm

VI / 56 / 2112

Übersetzungen: i bis Bremsnocken = $\frac{100 \cdot 78}{23 \cdot 10} = 33,913$

Übersetzungen: i bis Bremsbelag = $33,913 \cdot \frac{144}{72} = 67,826$

V1

Teleskopgabel aus- und einbauen oder ersetzen, einschließlich Öl einfüllen

1. Vorderrad ausbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 30.)
2. Vordere Kotflügel abbauen. (Siehe Arb.-Nr. R 10.)
3. Scheinwerfer abbauen. (Siehe Arb.-Nr. E 30.)
4. Lenker mit Lenkerhalter, nach Absrauben der beiden unter dem oberen Lenkjoch befindlichen Sechskantmuttern (SW 14) abnehmen und auf dem Kraftstoffbehälter ablegen.
- 4a Bei RT 250 S Handgriff (Flügelschraube) herausdrehen und Abdeckkappe vom oberen Lenkjoch abnehmen. Verchromte Mutter, Teile-Nr. 4895-20212-00 (SW 32) abschrauben.

Hinweis:

Um den Tank nicht zu beschädigen, wird dieser mit einem Stück Kunststoff oder einem Lappen geschützt.

5. Schaftmutter, Teile-Nr. 4601-20212-01 (SW 36) abschrauben und Scheibe abnehmen.
Bei RT 250 S entfällt Pos. 5.
6. Nach Herausdrehen der beiden Entlüftungsschrauben, oberes Lenkjoch mit Kunststoffhammer lösen und abnehmen.
- 6a Bei RT 250 S Druckscheibe für Lenkungsämpfung vom Steuerkopf abnehmen.
7. Kontermutter Teile-Nr. 4595-20298-00 (SW 32) vom Steuerrohr abschrauben und Gabel nach unten herausnehmen.
- 7a Bei RT 250 S Gegenmutter, Teile-Nr. 4705-20298-00, abschrauben.

Hinweis:

Beim Herausnehmen der Gabel ist auf die Stahlkugeln zu achten. Im oberen und unteren Lenkjoch befinden sich jeweils 19 Stahlkugeln mit einem Durchmesser von 6,35 mm (Teile-Nr. 05401-023-40).

8. Gabelaufring und Rohmlaufring auf einwandfreie Kugelflächen und Risse untersuchen.

Hinweis:

Beschädigte Laufring sowie defekte Stahlkugeln sind zu ersetzen, siehe Arb.-Nr. R 2, Pos. 2-5.

Einbau:

9. Rohmlaufring mit Wälzlagerfett austreichen. 19 Stahlkugeln in den oberen Laufring einsetzen.



6 V Lenkungsplay einstellen

10. Gabelaufring mit Wälzlagerfett bestreichen und ebenfalls die 19 Stahlkugeln einsetzen.
11. Steuerrohr in den Lenkkopf einführen, Steuerkonus mit Wälzlagerfett aufsetzen, Kontermutter aufschrauben und soweit anziehen, daß kein Höhen-spiel in der Lenkung vorhanden ist. (Siehe Abb. 6 V)
- 11a Bei RT 250 S Druckscheibe auflegen und oberes Lenkjoch mit Steuerungsämpfung aufsetzen. Dabei darauf achten, daß Druckscheibe an der Druckkappe liegt.
12. Oberes Lenkjoch aufsetzen, Schaftmutter mit Scheibe aufschrauben und festziehen.
- 12a Bei RT 250 S verchromte Mutter, Teile-Nr. 4895-20212-00, aufschrauben, festziehen und Lenkung auf Leichtgängigkeit prüfen.
- 12b Bei RT 250 S Abdeckkappe aufsetzen und Handgriff (Flügelschraube) einschrauben.

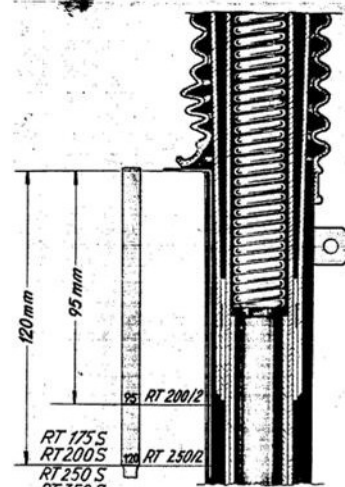
Hinweis:

Nach dem Festziehen der Schaftmutter ist die Lenkung auf Leichtgängigkeit zu prüfen.

13. Beide Entlüftungsschrauben eindrehen und Lenker mit Lenkerhaltern am oberen Lenkjoch befestigen.
14. Scheinwerfergehäuse an seinen Halterungen befestigen, Tachometerspirale einführen und festschrauben.
15. Kabel einführen und nach Schaltplan, Gruppe E, Seite E 11 und E 12 anklammern.
16. Vordere Kotflügel anbauen und Vorderrad einbauen.

Hinweis:

Bei Einbau einer Austausch-Teleskopgabel muß der Ölstand kontrolliert, ggf. ergänzt werden. (Siehe Abb. 7 V). Ölfüllung pro Gabelbein ca. 100 ccm Motorenöl SAE 20.



7 V Maße über den Ölstand der Teleskopgabeln

V2

Teleskopgabel vollständig überholen

1. Vorderrad ausbauen (siehe Arb.-Nr. V 30, Seite V 12).
2. Vordere Kotflügel abbauen (siehe Arb.-Nr. R 10, Seite R 15).
3. Scheinwerfer abbauen (siehe Arb.-Nr. E 30, Seite E 28).
4. Oberes Lenkjoch abbauen (siehe Arb.-Nr. V 1 Pos. 4-6, Seite V 5).
5. Beide Gleitrohre ausbauen (siehe Arb.-Nr. V 7, ab Pos. 4).
6. Beide Innensechskant-Schrauben M 8x1x25, bei RT 250 S M 8x1x30, lösen und Gabelholme nach oben aus dem unteren Lenkjoch herausziehen und Feder entfernen.
7. Sämtliche Teile reinigen und auf Verschleiß prüfen.
8. Gleitrohre mit Mikrometer oder Rachenlehre messen.

9. Obere und untere Gleitbüchsen der Gabelholme mit Innenfeinmeßgerät ausmessen.

Maße der Gleitbüchsen

RT 175 S/RT 200 S	RT 250 S
28 mm ϕ $\begin{matrix} +0,021 \\ -0,000 \end{matrix}$	29 mm ϕ $\begin{matrix} +0,021 \\ -0,000 \end{matrix}$

Maße der Gleitrohre

28 mm ϕ $\begin{matrix} -0,065 \\ -0,098 \end{matrix}$	29,9 mm ϕ $\begin{matrix} -0,065 \\ -0,117 \end{matrix}$
---	---

10. Nicht mehr maßhaltige, verbogene oder verbaute Holme und Gleitrohre müssen ersetzt werden.

Hinweis:

Um die Gleitbüchsen der Holme zu ersetzen, sind besondere Präzisionswerkzeuge erforderlich und es werden nur einige Werkstätten in der Lage sein, diese Arbeiten fachgemäß durchführen zu können. Aus diesem Grunde werden die Holme als Austauschteil im Werk geführt, wobei darauf hingewiesen wird, daß unfallbeschädigte Teile, wie z. B. verbogene Holme, nicht ausgetauscht werden können.

Zusammenbau:

11. Der Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens; wobei besonders auf die Gummidichtungen und den richtigen Ölstand der Gabel geachtet werden muß (siehe Abb 7 V).

V3

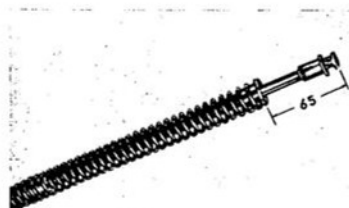
Gummimanschette aus- und einbauen oder ersetzen

1. Vorderrad ausbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 30.)
2. Vordere Kotflügel abbauen. (Siehe Arb.-Nr. R 10.)
3. Obere und untere Schlauchschelle der defekten Manschette, nach Herausdrehen der Spannschrauben abnehmen.
4. Defekte Gummimanschette nach unten über die Achsaufnahme abstreifen oder schneller nach mit Schere aufschneiden.
- Einbau:
5. Vor dem Einbau einer neuen Manschette, der in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus geschieht, wird diese innen mit Motorenöl bestrichen und die scharfen Kanten der Achsaufnahme und Kotflügelbefestigung mit einer Schlichtfeile gebrochen.

V 5

Hauptfeder aus- und einbauen oder ersetzen

1. Oberes Lenkjoche ausbauen, (Siehe Arb.-Nr. V 1, Pos. 4-6)
2. Abschlußschraube mit Steck- oder gekröpftem Ringschlüssel herausdrehen.
3. Gabel leicht durchfedern und Hauptfeder mit Federführungshülse und Gummipuffer herausziehen.
- 3a Bei RT 250 S Hauptfeder mit Federführungshülse, Gummipuffer, Teile-Nr. 4701-20258-11 und Dämpferstange herausziehen.



8 V Hauptfeder der RT 250 S mit Dämpfer

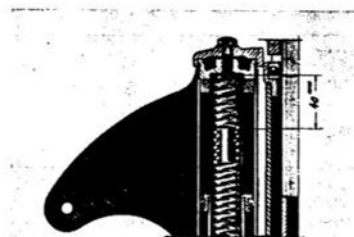
4. Federführungshülse mit Gummipuffer, Teile-Nr. 4601-20258-10, abnehmen.
- 4a Bei RT 250 S Federführungshülse und Gummipuffer abziehen und Dämpferstange aus der Feder herausdrehen.

Einbau:

5. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.
- 5a Der Einbau wird in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues vorgenommen. Dabei muß beachtet werden, daß das untere Ende der Dämpferstange 65 mm aus dem unteren Ende der Hauptfeder herausragt. (Siehe Abb. 8 V)

Hinweis:

Beim Einbau einer neuen Hauptfeder ist darauf zu achten, daß der Gummipuffer (Teile-Nr. 4895-20613-00) 40 mm tief eingedrückt und das Federende mit den engen Windungsabständen nach unten zeigt. (Siehe Abb. 9 V)



9 V Eingebaute Hauptfeder mit Dämpfergummi

Damit hochspritzendes Öl von den Lenkjochebefestigungsschrauben abgehalten wird, ist dieser Anschlaggummi als „Ölbremse“ eingebaut.

Nach Einbau dieser Gummi können Entlüftungsschrauben Verwendung finden. Durch diese wird das Zusammenziehen der Gummibälge vermieden.

V 7

Gleitrohr aus- und einbauen oder ersetzen

1. Vorderrad ausbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 30.)
2. Vordere Kotflügel abbauen. (Siehe Arb.-Nr. R 10.)
3. Oberes Lenkjoche abbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 1, Pos. 4-6.)
4. Abschlußschraube mit gekröpftem Ring- oder Steckschlüssel abschrauben.
5. Hauptfeder herausziehen.
6. Untere Schlauchschelle nach Herausdrehen der Spannschraube abnehmen und Manschette nach oben schieben.



10 V Ringmutter vom Gleitrohr abschrauben

7. Ringmutter auf dem Gleitrohr mit Zapfenschlüssel, Teile-Nr. 4601-73600-00.2 abschrauben, wie Abb. 10 V zeigt.

- 7a Bei RT 250 S Ringmutter mit Zapfenschlüssel, Teile-Nr. 4601-73600-00.2, abschrauben.

Hinweis:

Um die Ringmutter leichter abschrauben zu können, wird ein Stück Rundstahl in beide Achsaufnahmen gelegt und mit einem Gummiring (Schlauchstück) an den Kotflügelbefestigungen gehalten.

Bei RT 250 S wird zum leichteren Abschrauben der Ringmutter die Steckachse durch die Achsaufnahme gesteckt und in die Radmutter eingeschraubt.

8. Gleitrohr nach unten aus dem Gabelholm herausziehen.
- 8a Bei RT 250 S Dämpfungsfeder, Teile-Nr. 4701-20257-01, aus dem Gleitrohr herausschütteln.
9. Gummidichtung, Teile-Nr. 4601-20209-00, (bei RT 250 S, Teile-Nr. 4701-20209-10), an der Ringmutter prüfen, und evtl. ersetzen.

Einbau:

10. Die vorher gereinigten Teile werden in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues eingebaut und ca. 100 ccm Öl SAE 20, wie Abb. 7 V zeigt, eingefüllt.

V 9

Steuerkopfspeil einstellen

1. Oberes Lenkjoche abbauen, (Siehe Arb.-Nr. V 1, Pos. 4-6.)
2. Durch Drehen der Kontermutter mit Gabelschlüssel (SW 32) Steuereopfspeil so einstellen, daß sich die Lenkung nach beiden Seiten einschlagen läßt ohne zu klemmen. Es darf kein Höhenspeil vorhanden sein. (Siehe Abb. 6 V)

Einbau:

3. Siehe Arb.-Nr. V 1, Pos. 12-13.

V 15

Lenker komplett ab- und einbauen oder ersetzen

1. Kupplungs- und Vorderbremsbowdenseilzug, nach Lösen der Rändelmutter und Eindrehen der Stell-schraube in das Gelenkstück, aus dem Hebel aus-hängen.

2. Linsensensschraube M 6x22, vom Starterhebel her-ausdrehen, Starterhebel kpl. abnehmen und Start-vergaserseilzug aushängen.

3. Nach Aufrollen des Drehgriffüberzuges und Heraus-drehen der Halteschraube, wie Abb. 11 V zeigt, Ver-schlußstopfen und Drehgriff abnehmen.



11 V Halteschraube am Drehgriff herausdrehen

4. Gas-Bowdenseilzug am Gleitstück und an Kabel-stütze aushängen und aus dem Lenkerrohr heraus-ziehen.

Hinweis:

Der Seilzug wird zum Aushängen am Gleitstück mit einer Spitzzange gehalten. (Siehe Abb. 12 V)



12 V Gas-Bowdenseilzug am Gleitstein aushängen

5. Handabblendschalter nach Herausdrehen der Linsen-sensschraube vom Lenkerrohr abnehmen.
6. Handbremshebel kpl. nach Lösen der Klemmschraube am Gelenkstück, abziehen.
7. Lenker mit Lenkerhalter nach Abschrauben der Sechskantmutter M 8/SW 14, vom oberen Lenkjoche ab-nehmen.

8. Klemmschrauben M 8x28/SW 14 an den Lenkerhaltern lösen und Lenkerhalter mit Klemmhülse vom Lenkerrohr abnehmen.

Anbau:

9. Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues.

V 16 Lenkerrohr ab- und anbauen oder ersetzen

1. Bedienungshebel und Drehgriff abbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 15, Pos. 1-6.)
2. Kupplungshebel kpl. nach Lösen der Klemmschraube ein Stück nach innen schieben.
3. Festgriff abbauen (siehe Arb.-Nr. V 18, Pos. 1-2) und Kupplungshebel vom Lenker abziehen.
4. Lenkerrohr und Lenkerhalter abbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 15, Pos. 7-8.)

Anbau:

5. Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues.

V 17 Kupplungs- oder Bremshebel ab- und anbauen oder ersetzen

1. Festgriff abbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 18.)
2. Kupplungshebel kpl. nach Lösen der Klemmschraube und Aushängen des Seilzuges abnehmen.
3. Drehgriff abbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 15.)
4. Bremshebel kpl., nach Lösen der Klemmschraube und Aushängen des Bremsseilzuges, abnehmen.

Anbau:

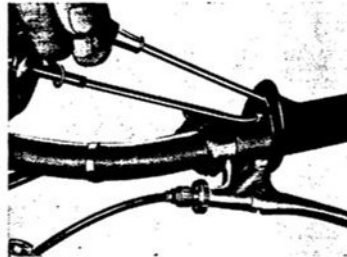
5. Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues.

V 18 Festgriff ersetzen

1. Festgriff mit einem dünnen Schraubenzieher am Lenkerrohr anheben und Benzin zwischenspritzen, wie Abb. 13 V zeigt.
2. Festgriff drehend vom Lenkerrohr abziehen.

Anbau:

3. Der Festgriff wird zum leichteren Aufschieben im Inneren mit Benzin angefeuchtet und bis zum Anschlag auf das Lenkerrohr gedrückt.



13 V Festgriff abbauen

V 19 Vergaserdrehgriff ab- und anbauen oder ersetzen

1. Drehgriff abbauen. (Siehe Arb.-Nr. V 15, Pos. 3.)

Anbau:

2. Der Anbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Abbaues.

V 20 Drehgriffüberzug ab- und anbauen oder ersetzen

Hinweis:

Der Drehgriffüberzug wird auf die gleiche Weise wie der Festgriff ab- und angebaut. (Siehe Arb.-Nr. V 18)

V 21 Gleitstein (Gleitstück) aus- und einbauen oder ersetzen

Siehe Arb.-Nr. V 15, Pos. 3-4 und Hinweis zu Pos. 4 sowie Abb. 12 V.

V 22 Bowdenselzug zum Vergaser aus- und einbauen oder ersetzen

1. Rechte Hälfte der Vergaserverkleidung abbauen. (Kreuzschlitzschraube M 8x130.)
2. Gegenmutter „d“ lösen und Stellschraube „e“ nach innen drehen. (Siehe Abb. 8 K, Seite K 7.)
3. Deckelverschraubung lösen, mit Deckplatte und Gasschieber herausziehen.

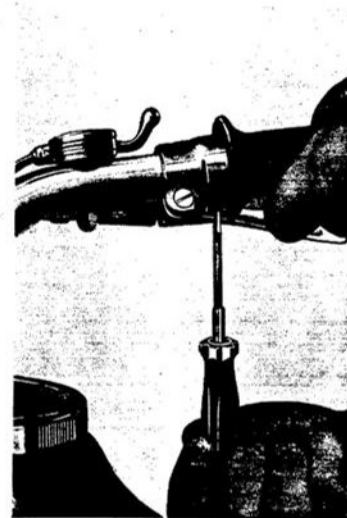


14 V Bowdenzug am Gasschieber aushängen

4. Seil aus dem Gasschieber, wie Abb. 14 V zeigt, aushängen und nach oben ziehen.
5. Drehgriff abbauen und Seilzug am Gleitstück und Kabelstütze aushängen. (Siehe Arb.-Nr. V 15, Pos. 3-4 und Hinweis zu Pos. 4.)
6. Seilzug aus dem Lenkerrohr herausziehen.

Einbau:

7. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues. Anschließend ist der Leerlauf zu prüfen, ggf. einzuregulieren (siehe Arb.-Nr. K 7) und der Drehgriff, wie Abb. 15 V zeigt, einzustellen.



15 V Drehgriff einstellen

V 23 Bowdenselzug zum Startergaser aus- und einbauen oder ersetzen

1. Linke Hälfte der Vergaserverkleidung abbauen. (Kreuzschlitzschraube M 8x130.)
2. Stellschraube „b“ nach Lösen der Gegenmutter „a“ in die Verschlußschraube „c“ des Startervergaser ein-drehen. (Siehe Abb. 16 V)

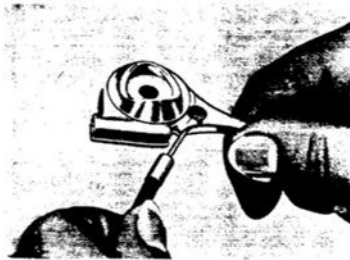


16 V Stellschraube am Startervergaser

3. Verschlußschraube herausdrehen, mit Startkolben und Feder herausziehen.
4. Starterzug am Startkolben aushängen (auf Sicherungsscheibe achten!), siehe Abb. 17 V, und aus der Verschlußschraube herausziehen.
5. Starterzug am Starterhebel aushängen. (Siehe Abb. 18 V)
6. Starterzug nach oben herausziehen.



17 V Bowdenzug am Startkolben aushängen



18 V Bowdenzug am abgebauten Starterhebel aushängen

Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

Hinweis:

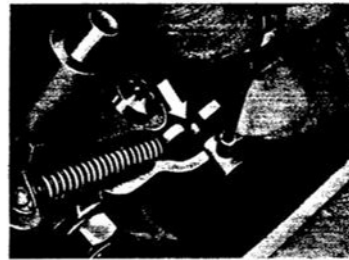
Nach dem Einbau ist der Starterhebel auf „Start“ zu stellen und die Stell- in der Verschußschraube so weit herauszudrehen, bis das Spiel des Seilzuges etwa 0,5 mm beträgt.

V 24

Bowdenselzug zur Kupplung aus- und einbauen oder ersetzen

(Spiel einstellen)

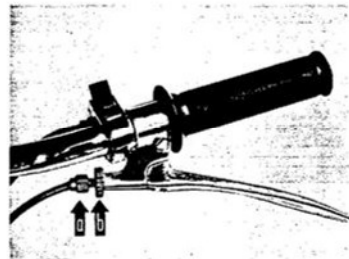
- Seilzug nach Lösen der Rändelmutter und Eindrehen der Stellschraube am Kupplungshebel aushängen. (Siehe Abb. 21 V)
- Rechte Hälfte der Vergaserverkleidung abbauen. (Kreuzschlitzschraube M 8x130, bei RT 250 S M 6x100.)
- Abschlußdeckel an der Lichtmaschine abbauen. (Zwei Kreuzschlitzschrauben M 6x98.)
- Bei RT 250 S muß vor dem Abbauen des Abschlußdeckels die Zugfeder des Bremslichtschalters am Fußbremshebel ausgehängt werden.
- Kupplungsseil aus dem Widerlager und durch Schwenken aus der Kupplungsbetätigung (Kupplungsknebel) aushängen, wie Abb. 19 V zeigt.
- Kupplungsseilzug mit Gummitülle aus dem Abschlußdeckel herausziehen.
- Kupplungsseilzug nach oben aus der Gabel herausziehen.



19 V Bowdenzug am Kupplungsknebel aushängen

Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.
- Kupplungsspiel einstellen.



20 V Kupplungsspiel einstellen

Hinweis:

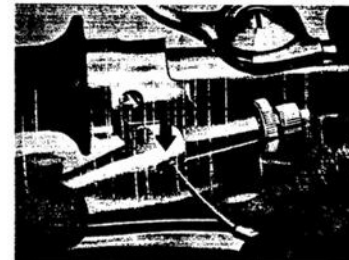
Die Stellschraube „a“ (Abb. 20 V) am Kupplungshebel wird so weit herausgedreht, bis sich der Kupplungshebel am äußeren Ende etwa 2 cm bewegen läßt, ohne daß die Kupplung beginnt auszukuppeln. Stellschraube „a“ durch die gerändelte Gegenmutter „b“ arretieren.

V 25

Bowdenselzug zur Vorderradbremse aus- und einbauen oder ersetzen

(Bremsse einstellen)

- Rändelmutter am Bremshebel lösen. Stellschraube ganz eindrehen und Seilzug nach unten aushängen, wie Abb. 21 V zeigt.



21 V Bowdenzug am Handhebel aushängen

- Seilzug aus dem Gegenlager an der Nabe und dann, wie Abb. 22 V zeigt, aus dem Bremshebel aushängen.
- Seilzug durch die Gummitülle im unteren Lenkjoche ziehen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.



22 V Handbremsseil an der Nabe aushängen

- Bremsse so einstellen, daß das Rad noch gut frei läuft.

Hinweis:

Reicht die Einstellschraube zur Einstellung nicht aus, Seilzug am anderen Widerlager am Bremsgehalt einhängen und Bremse neu einstellen.

V 30

Vorderrad aus- und einbauen

(Bei RT 250 S entfällt Pos. 3—4.)

- Rändelmutter am Bremshebel lösen und Stellschraube ganz eindrehen.



23 V Vorderrad ausbauen

- Bremsseilzug an der Nabe aushängen.
- Beide Achsmuttern (SW 22) lösen und ca. 5 mm zurückschrauben.
- Arretierscheiben aus der Gabel drücken und Rad nach unten herausnehmen. (Siehe Abb. 23 V)
- Bei RT 250 S Steckachse mit Knebel aus der Radmutter herausdrehen und aus der Nabe und Achsaufnahme herausziehen. Vorderrad nach vorne aus der Gabel herausnehmen (auf Abstandbuchse achten).

Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

V 31

Vorderradnabe oder Folge ersetzen

(Vorderrad ausgebaut)

- Ventileinsatz vom Schlauchventil herausschrauben und Ventilmutter abschrauben.

- Vorderrad flach auflegen und an der dem Ventil gegenüberliegenden Seite Decke mit beiden Füßen in das Tiefbett der Felge drücken.
- Mit zwei Montierhebeln, Decke in bekannter Weise abmontieren.
- Felgenband von der Felge abnehmen.
- Nippel mit Nippelspanner lockern und mit Schraubenzieher (Drillschraubenzieher) von den Speichen abschrauben.

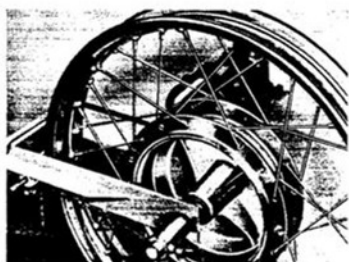
Hinweis:

Beim Zusammenbau müssen schadhafte Teile durch Neuteile ersetzt werden.

Obwohl das Einspeichen und Zentrieren allgemein geläufig ist, dürften doch verschiedene Hinweise beachtenswert sein.

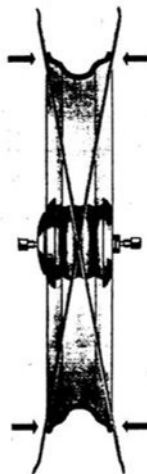
Die mit Nabenbremse ausgestatteten Vorderräder haben gleiche Speichenlängen mit einheitlichem Speichenwinkel und damit auch die gleiche Punzung der Felgen, so daß beim Einspeichen dieser Räder weder auf das Verdrehen der Felge, noch auf den Speichenwinkel zu achten ist.

Um ein schnelleres und vorteilhafteres Einspeichen zu erreichen, ist es ratsam, nach einem bestimmten Prinzip zu verfahren. Die nach innen zu liegen kommenden Speichen werden zunächst von außen nach innen eingezogen (dies gilt für beide Seiten). Danach sind die äußeren Speichen von innen nach außen einzuziehen. Um ein schnelles Zentrieren der Räder zu erreichen, ist vor allem zu beachten, daß alle Speichennippel gleichmäßig weit auf die Speichen geschraubt werden. Nach Einspannen des an sich schon kompletten Rades in unsere Zentriervorrichtung, wie Abb. 24 V zeigt, kann die Felgenmitte mit



24 V Speichenlage des Vorderrades, Rad in der Zentriervorrichtung

der Nabenmitte durch Anlegen einer schwachen Schnur diagonal von Felgenhorn zu Felgenhorn ermittelt werden. Die sich kreuzende Schnur muß sich dabei auf der Nabenmitte befinden. Die Schnur ist so anzulegen, daß das Anstoßen an die Speichen vermieden wird. (Siehe Abb. 25 V)



25 V Zentrieren der Nabenmitte zur Felgenmitte

Bei unseren Vollnabenbremsen ist die Nabenmitte die mittlere Kühlrippe. Die Speichen sind nun gleichmäßig zu spannen, wobei zuerst der Höhengschlag, der nicht mehr als 1,5 mm betragen soll, beseitigt wird.

Der nun noch bestehende Seitenschlag kann durch Lösen der Nippel auf der Schlagseite und nach Spannen der gegenüberliegenden Nippel, mittels unserer Zentriervorrichtung genauestens beseitigt werden.

Hierzu sei noch erwähnt, daß alle Nippel eine gleichmäßige Spannung auf die Speichen ausüben haben.

Wenn durch Steinschlag oder Schlaglöcher eine Felgendeformierung hervorgerufen wird, so tritt in extremen Fällen auch ein starker Felgenschlag auf, der verlagerte Spannungen innerhalb des Speichengeflechtes verursacht. Speichenplatzen ist die unvermeidliche Folge. Es ist sinnlos, stark deformierte Fel-

gen gewaltsam durch zu kräftiges Nachspannen einzelner Speichen in ihre normale Lage bringen zu wollen. In diesem Falle würde selbst bei stärkster Beanspruchung der Speichen eine ausreichende Zentrierung der Felge nicht erreicht werden. Man kann stark deformierte Felgenstellen mit einem Gummihammer nachrichten. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, daß das Einziehen einer neuen Felge billiger und besser als eine komplizierte Reparatur ist.

Achten Sie beim Einziehen der Speichen darauf, daß die Speichenachse mit der Nippelaufnahme fluchtet, damit eine zusätzliche Knickbeanspruchung am Gewindeansatz vermieden wird.

Neu einzuziehende Felgen, deren Winkelbiegungen hinsichtlich der Punzung (Nippelaufnahme) und Speichen nicht den Voraussetzungen entsprechen, bleiben immer reparaturanfällig.

Verwenden Sie nur Original-Speichen, wie sie für jeden DKW-Motorrad-Typ in unseren Ersatzteilkatalogen aufgeführt sind.

Über die Speichennippel vorstehende Speichenenden abschleifen und Felgenband aufziehen.

Beim Auflegen der Bereifung Deckeninneres mit Talkum einstreuen und leichteste Reifenstelle (durch Farbpunkt gekennzeichnet) in Höhe des Ventils anordnen.

Hinweis:

Reifenkennlinie muß am ganzen Umfang gleichen Abstand vom Felgenrand aufweisen.

Reifenluftdruck auf 1,4 atü bei Solofahrt oder 1,6 atü bei Soziusfahrt bringen.

Bei RT 250 S Reifenluftdruck 1,3 atü bei allen Betriebsarten.

V 32

Einbauteile der Vorderradnabe aus- und einbauen oder ersetzen

(Vorderrad ausgebaut)

- Achsmutter, Arretierscheibe und Gegenmutter an der Bremsseite abschrauben.
- Bremsgegenhalter und Nilosring von der Achse abziehen.
- Bei der RT 250 S Bremsgegenhalter aus dem Nabenkörper herausnehmen.
- Vorderachse mit Kunststoffhammer aus dem Nabenkörper herausschlagen.
- Bei RT 250 S Rillennlager mit Spanndorn heraus schlagen.

14/Vorderrad

- Vorderachse an ihrem mittleren Schaft im Schraubstock (mit Schutzbocken) einspannen. Nach Abschrauben der Achsmutter, Arretierscheibe abnehmen, Abstandsbüchse und Nilosring von der Achse entfernen.

Hinweis:

Zum Entfernen der Rillennlager der RT 250 S wird der Spanndorn, Teile-Nr. 4801-73500-00.1 verwendet.

Die dazugehörige Klemmhülse wird in den inneren Rillennlagerlaufing von außen eingeführt und von der Gegenseite der Treibdorn durch die Nabe in die Klemmhülse eingeschoben.

Von Hand wird die Klemmhülse gegengehalten und durch leichte Hammerschläge das Rillennlager aus der Nabe herausgetrieben. Nach Herausnehmen des Abstandsrohres wird das zweite Lager ebenso entfernt.

- Ringrillennlager von der Achse abdrücken.
- Rillennlager aus Nabenkörper mit Dorn heraus schlagen.
- Teile in Waschbenzin reinigen und prüfen, unbrauchbare Teile ersetzen.

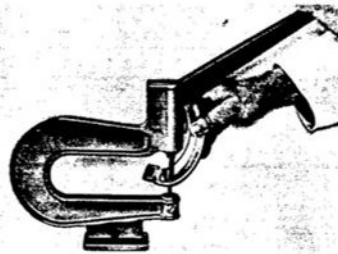
Einbau:

- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

V 35

Bremsbacken belegen (Vorderrad ausgebaut)

- Achsmutter an der Bremsseite abschrauben, Arretierscheibe abnehmen, Gegenmutter abschrauben und Bremsgegenhalter abnehmen.
- Bei RT 250 S Bremsgegenhalter aus dem Nabenkörper herausnehmen.
- Bremsbacken mit Hilfe eines Schraubenziehers vom Gegenhalter abdrücken und Rückholfedern aushängen.
- Alte Bremsbeläge entfernen. Köpfe der Hohlketten abbohren und Nieten mit passendem Durchschlag ausschlagen.
- Sämtliche Teile in Benzin reinigen.
- Neue Beläge, Teile-Nr. 74263-001-90 (bei RT 250 S Teile-Nr. 74268-999-60), auf die Bremsbacken auflegen und von der Mitte ausgehend nach beiden Seiten fortschreitend aufnieten. (Siehe Abb. 26 V)



26 V Bremsbacken belegen mit Nietpresse

Hinweis:

Die Bremsbeläge müssen auf der ganzen Fläche der Backen ohne Luftspalt satt aufliegen. Die Nietlöcher der Beläge und Backen müssen vollkommen übereinstimmen. Korrekturen dürfen nur durch Nachbohren der Beläge vorgenommen werden.

Schadhafte Bremsbeläge dürfen nicht verwendet werden.

6. Evtl. seitlich vorstehende Beläge abfeilen.
7. Die Enden der Bremsbeläge mit einer Feile leicht abschrägen.



27 V Bremsbacken einbauen

8. Vor Einbau der Bremsbacken (siehe Abb. 27 V) muß der Bremsknebel gangbar und gefettet sein. Der Lagerbolzen sowie die Anlaufkanten des Bremsknebels sind zu fetten.

9. Gegenhalter mit Bremsbacken auf die Achse schieben, Gegenmutter befestigen, Arretierscheibe beilegen und Achsmutter aufschrauben.

- 9a Bei RT 250 S Gegenhalter in den Nabenkörper einführen.