
Vorwort

[Index](#)

Unsere Simson-Kleinkrafträder haben sich in der Vergangenheit durch ihre Zuverlässigkeit, solide Ausführung und gute technische Konzeption in aller Welt viele Freunde erworben. Sie sind weitgehend typisiert, was nicht nur die Ersatzteilhaltung vereinfacht, sondern auch für den Reparierenden wesentliche Erleichterungen mit sich bringt, da sich alle Motorvarianten auf einen Grundtyp, den Motor M 53/1 KH, zurückführen lassen. Die vorliegende Reparaturanleitung kann sich also im wesentlichen auf die Behandlung dieses Motors beschränken, während die Folgetypen nur in ihren Besonderheiten erläutert werden. Darüber hinaus beinhaltet die Reparaturanleitung die wichtigsten Arbeitsgänge an den Hauptaggregaten der Simson-Kleinfahrzeuge.

Für die benötigten Sonderwerkzeuge werden im Anhang Selbstbauanleitungen gegeben, so daß sich die Werkstatt und der Bastler auch in dieser Hinsicht selbst helfen können. Diese Reparaturanleitung soll ein Hilfsmittel bei der fachgerechten und zeitsparenden Reparatur von Simson-Kleinfahrzeugen sein.

Wir wünschen dazu gutes Gelingen.

IFA-Kombinat
VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk
Ernst Thälmann Suhl

Inhaltsverzeichnis

[1](#) Technische Daten, Diagramme, Schaltpläne

[1.1](#) Motor - Hauptabmessungen

[1.1.1](#) Einbauzeichnung des Motors M 52 KH (siehe Bild [1](#))

[1.1.2](#) Einbauzeichnung des Motors M 53/1 (M 54/11)

[1.1.3](#) Einbauzeichnung des Motors M 54 KF (siehe Bild [3](#))

[1.1.4](#) Einbauzeichnung des Motors M 53/11 AR (siehe Bild [4](#))

[1.2](#) Motordaten

[1.3](#) Motorzubehör

[1.4](#) Kraftübertragung

[1.5](#) Elektrische Anlage

[1.5.1](#) Bestückung der elektrischen Anlage

[1.6](#) Einstelltabelle für BVF-Vergaser

[1.7](#) Motor - Normkurven

[1.7.1](#) Motor M 52 KH für SR 4-1 SK

[1.7.2](#) Motor M 53/1 KFR (KH) für KR 51/1 F; KR 51/1 F (H) oder Motor M 53/11 AR für KR 51/1 S

[1.7.3](#) Motor M 53/1 KF für SR 4-5/1 oder Motor M 54/11 KFL für SR 4-4

[1.7.4](#) Motor M 54 KF für SR 4-3

[1.8](#) Normal - Fahrzustandsdiagramme

[1.8.1](#) NFD SR 4-1 SK

[1.8.2](#) NFD KR 51/1

[1.8.3](#) NFD SR 4-2/1

[1.8.4](#) NFD SR 4-3

[1.8.5](#) NFD SR 4-4

[2](#) Allgemeine Bemerkungen

[2.1](#) Instandsetzungsarbeiten an den Motoren

[2.2](#) Hinweise zu Arbeiten an der elektrischen Anlage

[2.3](#) Hinweise zur Beurteilung des Verschleißzustandes

[2.4](#) Tabelle der zulässigen Kolben- und Zylinderpaarungen

[3](#) Arbeiten an den Motoren

[3.1](#) Motor M 53/1 KH mit 3-Gang-Getriebe, Kickstarter, Handschaltung, gebläsegekühlt

[3.1.1](#) Demontage des Motors

[3.1.2](#) Montage des Motors

[3.2](#) Motor M 53 KFR/KF mit 3-Gang-Getriebe, Kickstarter, Fußschaltung, gebläsegekühlt

[3.2.1](#) Arbeiten am Fußschaltmechanismus

[3.3](#) Motor M 52 KH mit 2-Gang-Getriebe, Kickstarter, Handschaltung, fahrtwindgekühlt

[3.3.1](#) Ausbau der Kickstarteranlage, des Schaltgetriebes und des Handschaltmechanismus

[3.3.2](#) Montage des Schaltmechanismus und des Schaltgetriebes

[3.3.3](#) Montage der Kickstarteranlage

[3.3.4](#) Einregulieren der Schaltung

[3.4](#) Motor M 54 KF (sinngemäß anwendbar für Motor M 54/11 KFL) mit 4-Gang-Getriebe, Kickstarter, Fußschaltung, fahrtwindgekühlt (gebläsegekühlt)

[3.4.1](#) Ausbau der Kickstarteranlage, des Schaltgetriebes und des Fußschaltmechanismus

[3.4.2](#) Montage des Fußschaltmechanismus und Schaltgetriebes

[3.4.3](#) Fußschaltmechanismus nachregulieren (nur im Bedarfsfall)

[4](#) Arbeiten an der Kupplungsautomatik

[4.1](#) Demontage der Schaltbetätigung im Kupplungsdeckel

[4.2](#) Demontage der Fliehkraftkupplung

[4.2.1](#) Demontage des Kupplungszahnades

[4.3](#) Montage der Fliehkraftkupplung

[4.3.1](#) Zusammenbau des Kupplungszahnades

[4.3.1.1](#) Einregulieren der Fliehkraftkupplung

[4.3.1.2](#) Montage des Fliehkraftmechanismus

[4.3.2](#) Einbau des Kupplungszahnades

[4.4](#) Montage des Kupplungsdeckels und der Schaltbetätigung

[4.4.1](#) Kupplungsdeckel und Schaltwippe anbauen

[4.4.2](#) Kupplungspiel einstellen und Öl einfüllen

[5](#) Arbeiten am Vergaser

[5.1](#) Horizontal-Nadeldüsen-Kolbenschiebervergaser 16N

[5.1.1](#) Einzelteile der Vergaseranlage

[5.1.2](#) Regulierarbeiten am Vergaser

[5.1.2.1](#) Leerlauf einregulieren

[5.1.2.2](#) Einflußnahme auf das Teil- und Vollastverhalten

[5.1.2.3](#) Reinigen des Vergasers

[5.1.2.4](#) Niveauprüfgerät

[5.2](#) Nadeldüsen-Kolbenvergaser NKJ

[5.2.1](#) Regulierarbeiten am Vergaser

[5.2.1.1](#) Leerlauf einregulieren

[5.2.1.2](#) Einflußnahme auf Teil- und Vollastverhalten

[5.2.1.3](#) Reinigen des Vergasers

[6](#) Arbeiten am Hinterradantrieb

[6.1](#) Demontage

[6.1.1](#) Öffnen des Kettenschutzes

[6.1.2](#) Abnehmen der Antriebskette

[6.1.3](#) Zerlegen des Hinterradmitnehmers

[6.2](#) Montage

[6.2.1](#) Zusammensetzen des Mitnehmers

[6.2.2](#) Einsetzen des Mitnehmers in den Kettenschutz

[6.2.3](#) Komplettieren des Hinterradantriebes

[7](#) Arbeiten an der Innenbackenbremse

[7.1](#) Ausbau der Bremsbacken

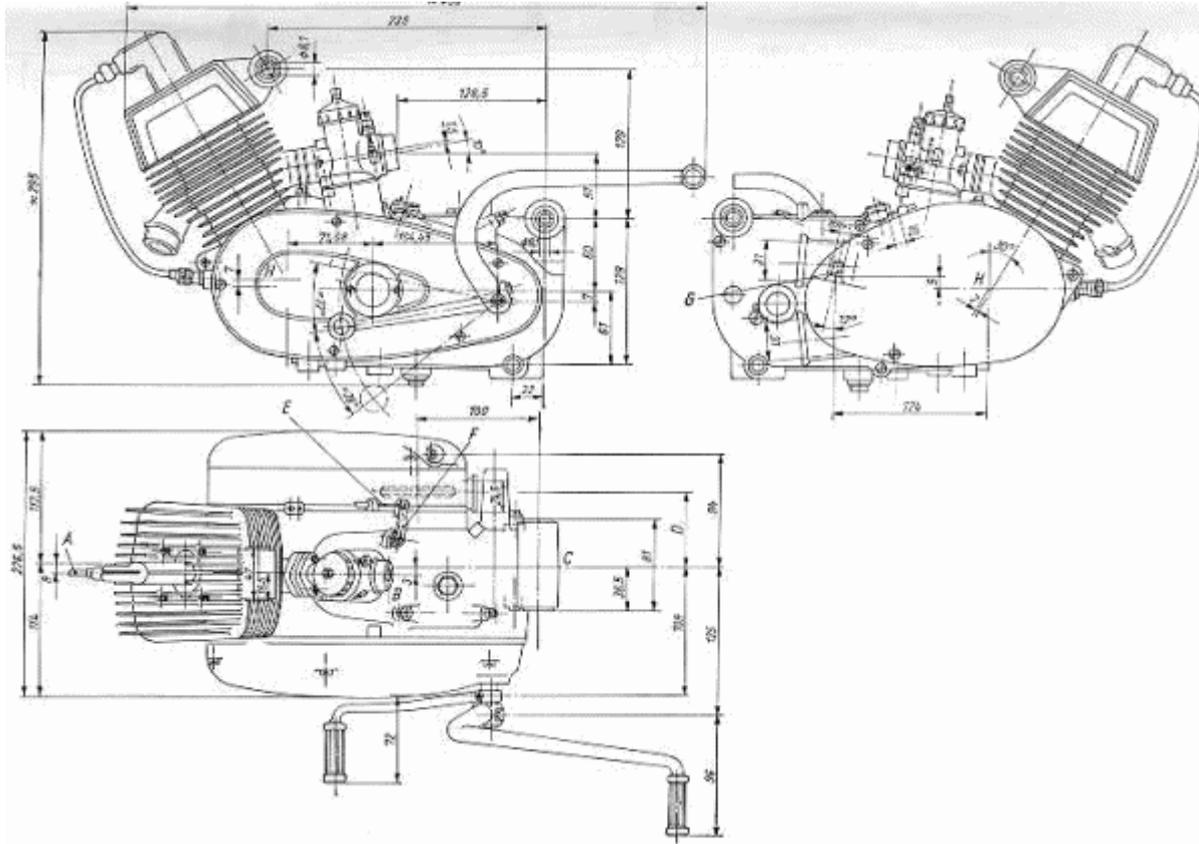
- [7.2 Demontage des Bremsschildes \(Hinterrad\)](#)
 - [7.3 Montage des Bremsschildes](#)
 - [7.3.1 Einfügen der Zwischenlagen für Bremsbacken](#)
 - [7.3.2 Bremslichtschalter montieren und einregulieren](#)
 - [8 Arbeiten an der Radnabe](#)
 - [8.1 Ausbau der Radlager](#)
 - [8.2 Einsetzen der Radlager](#)
 - [9 Instandsetzung der Federbeine](#)
 - [9.1 Hydraulisch gedämpfte Federbeine](#)
 - [9.1.1 Auswechseln der Tragfedern](#)
 - [9.1.2 Instandsetzung der hydraulischen Stoßdämpfer](#)
 - [9.2 Reibungsgedämpfte Federbeine](#)
 - [9.2.1 Demontage des Federbeines](#)
 - [9.2.2 Zusammenbau des Federbeines](#)
 - [9.2.2.1 Montage des Reibungsdämpfers](#)
 - [9.2.2.2 Komplettierung des Federbeines](#)
 - [10 Arbeiten an der elektrischen Anlage](#)
 - [10.1 Schwunglichtmagnetzündler](#)
 - [10.1.1 Zündseite](#)
 - [10.1.1.1 ZündEinstellung](#)
 - [10.1.1.1.1 Kontrolle der Abrißstellung](#)
 - [10.1.1.1.2 Filzwischer, Fangfilz, Sicherheitsfunkenstrecke](#)
 - [10.1.1.2 Prüfwerte und Einbaumaße](#)
 - [10.1.2 Lichtseite](#)
 - [10.1.2.1 Prüfwerte und Einbaumaße](#)
 - [10.2 Schlußlichtdrossel](#)
 - [10.3 Ladeanlage](#)
 - [10.3.1 Teilschnittdarstellung der Ladeanlage](#)
 - [10.3.2 Schaltschema der Ladeanlage](#)
 - [10.3.3 Hinweise zur Behandlung des Halbleiter-Flächengleichrichters](#)
 - [10.3.4 Funktionsprüfung](#)
 - [10.3.4.1 Prüfung der Ladung im Fahrzeug](#)
 - [10.3.4.1.1 Prüfung der Sperrwirkung des Gleichrichters im Fahrzeug](#)
 - [10.3.4.1.2 Prüfung des Ladestromes](#)
 - [10.3.4.1.3 Prüfung der Batteriespannung an der Ladeanlage](#)
 - [10.3.4.1.4 Prüfung der Wechsellspannung vor der Ladeanlage](#)
 - [10.3.4.1.5 Prüfung der Spannung hinter der Ladeanlage \(ohne Batterieladung!\)](#)
 - [10.3.4.2 Prüfung der Anlage außerhalb des Fahrzeugs](#)
 - [10.3.4.2.1 Prüfung der Sperrwirkung des Gleichrichters außerhalb des Fahrzeugs](#)
 - [10.4 Behandlung der Batterie](#)
 - [10.4.1 Batterie](#)
 - [10.4.1.1 Inbetriebnahme und Erstladung](#)
 - [10.4.1.2 Laden der Batterie im eingebauten Zustand](#)
 - [10.4.1.3 Laden der Batterie außerhalb des Fahrzeugs](#)
 - [10.4.1.4 Wartung der Batterie](#)
 - [11 Anhang](#)
 - [Schaltplan](#)
-

1 Technische Daten, Diagramme, Schaltpläne

1.1 Motor - Hauptabmessungen

1.1.1 Einbauzeichnung des Motors M 52 KH (siehe Bild 1)

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



- A. Motormitte (Zylindermitte)
- B. Vergasermitte
- C. Gehäusetrennfuge
- D. Kettenlinie 62 mm
- E. Kupplungszug
- F. Kupplungshebel
- G. Tachoantrieb
- H. Kurbelwellenmitte

Änderungen im Interesse der konstruktiven Weiterentwicklung vorbehalten!

	~ 2,3 PS bei 5250 U/min	~ 3,6 PS bei 5750 U/min	~ 4,6 PS bei 6750 U/min	~ 3,6 PS bei 5750 U/min	~ 3,4 PS bei 5750 U/min
Verdichtungsverhältnis	8:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1
Kurbelverhältnis 1:r	4,8:1	4,8:1	4,8:1	4,8:1	4,8:1
Aufhängung	2-Punkt in Gummi				
Schmierung	Kraftstoff - Öl - Mischung 33:1				
Kühlung	Luft (Fahrtwind)	Luft (Gebläse)	Luft (Fahrtwind)	Luft (Gebläse)	Luft (Gebläse)
Mindestkraftstoffverbrauch	350 g/PSh bei 4500 U/min	375 g/PSh bei 5750 U/min	375 g/PSh bei 6625 U/min	375 g/PSh bei 5750 U/min	375 g/PSh bei 5750 U/min
Zylinderanzahl	1	1	1	1	1
Zylinderanordnung	Stehend, 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt				
Zylinderwerkstoff	Grauguß	Aluminium mit eingeschrumpfter Laufbuchse			
Zylinderbohrung	40 mm Dmr.				
Kolbenhub	39,5 mm				
Gesamthubraum	49,6 ccm				
Zylinderdeckelwerkstoff	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
Abdichtung Zylinder - Zylinderdeckel	Metall auf Metall (ohne Dichtung)				
Kolbenwerkstoff	GK AlSi20CuNi nach TGL 28376:1				
Kolbenringe	2 Stück				
Pleuelart und -länge	Doppel-T, 95 mm				
Pleuellager	Käfiggeführtes Nadellager K 18x24x13 TGL 11553				
Kurbelwellenausführung	Aus Hälften zusammengepreßt				
Kurbelwellengehäuse	Alu-Druckguß, geteilt				

1.3 Motorzubehör

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Baumuster	M 52 KH	M 53/1 KH; KFR; (KF)	M 54 KF	M 53/11 AR	M 54/11 KFL
Luftfilter	Naßluftfilter	Naßluftfilter	Trockenfiltereinsatz 30-10, TGL 39-47	Naßluftfilter	Naßluftfilter
Baumuster des Vergasers	NKJ 135-1	16 N 1-5 (6)	16 N 1-3	16 N 1-6	16 N 1-6
Bauart des Vergasers	Nadeldüsen - Kolbenschieber - Vergaser				

Bauart des Gebläses	-	Radialgebläse	-	Radialgebläse	Radialgebläse
Antrieb des Gebläses	-	Direkt durch die Kurbelwelle	-	Direkt durch die Kurbelwelle	Direkt durch die Kurbelwelle
Gebläseleistung	-	0,0736 kW = 0,1 PS	-	0,0736 kW = 0,1 PS	0,0736 kW = 0,1 PS
Fördermenge	-	38,1 m³/kWh = 28 m³/PSh	-	38,1 m³/kWh = 28 m³/PSh	38,1 m³/kWh = 28 m³/PSh

1.4 Kraftübertragung

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Baumuster	M 52 KH	M 53/1 KH; KFR; (KF)	M 54 KF	M 53/11 AR
Übersetzung Kurbelwelle - Kupplung	Schrägverzahnte Stirnräder im Übersetzungsverhältnis 3,25:1	Schrägverzahnte Stirnräder im Übersetzungsverhältnis 3,25:1	Schrägverzahnte Stirnräder im Übersetzungsverhältnis 3,25:1	Schrägverzahnte Stirnräder im Übersetzungsverhältnis 3,25:1
Kupplungsart	4 - Scheiben - Lamellen - Kupplung im Ölbad	4 - Scheiben - Lamellen - Kupplung im Ölbad	4 - Scheiben - Lamellen - Kupplung im Ölbad	4 - Scheiben - Lamellen - Kupplung im Ölbad
Schaltgetriebeart	Mechanisch, klauengeschaltet	Mechanisch, klauengeschaltet	Mechanisch, klauengeschaltet	Mechanisch, klauengeschaltet
Schaltgetriebeanordnung	Im gemeinsamen Motor - Getriebe - Gehäuse	Im gemeinsamen Motor - Getriebe - Gehäuse	Im gemeinsamen Motor - Getriebe - Gehäuse	Im gemeinsamen Motor - Getriebe - Gehäuse
Anzahl der Gänge	2	3	4	3
Übersetzung	4:1; 2,11:1	4:1; 2,11:1; 1,45:1	4:1; 2,33:1; 1,67:1; 1,30:1	4:1; 2,11:1; 1,45:1
Schalthebelanordnung	Schaltdrehgriff am Lenker	Schaltdrehgriff am Lenker oder Fußschaltwippe (-hebel)	Fußschalthebel	Fußschaltwippe
Antriebskettenrad	Z=14; für Einfach-Rollenkette 1x12,7x5,21x112 TGL 39-2295	Z=14; für Einfach-Rollenkette 1x12,7x5,21x114 (110) TGL 39-2295	Z=14; für Einfach-Rollenkette 1x12,7x5,21x110 TGL 39-2295	Z=14; für Einfach-Rollenkette 1x12,7x5,21x112 TGI 39-2295
Getriebeöl - Einfüllmenge	0,5 l	0,5 l	0,5 l	0,5 l

1.5 Elektrische Anlage

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

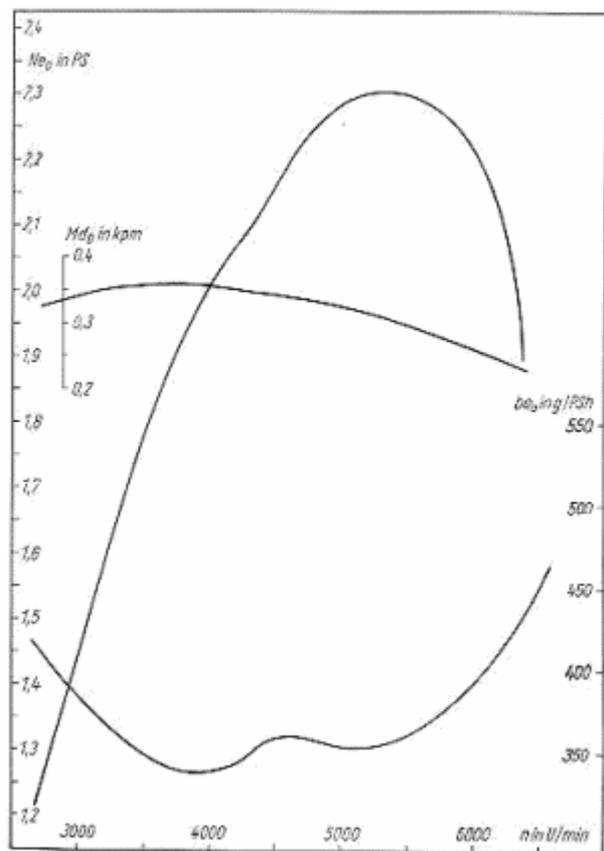
Baumuster	M 52 KH	M 53/1 KH; KFR; (KF)	M 54 KF	M 53/11 AR	M 54/11 KFL
Baumuster der Lichtmaschine	Schwunglicht - Magnetzündler	Schwunglicht - Magnetzündler	Schwunglicht - Magnetzündler mit separater Zündspule	Schwunglicht - Magnetzündler	Schwunglicht - Magnetzündler
Leistung der					

Kraftstoffanschluß	Dmr. mm	6	6	6	6	6	6
Anschluß zur Befestigung des Drosselorgans	-	Gestänge	Seilzug bzw. Gestänge	-	-	-	-
Betätigung des Starterorgans	-	Hand	Hand	Hand	Hand	Hand	Hand
Hauptdüse HD	0,01 mm	52	65	62	67	80	50
Nadeldüse ND	0,01 mm	212	215	215	215	215	215
Teillastnadel TN	-	04	05	04	08	04	04
Teillastnadelstellung, Kerbe von oben TNS	-	3	3	3	3	3	3
Drosselschieber / Höhe des Ausschnittes DS	0,1 mm	20	20	50	50	50	50
Leerlaufdüse LD	0,01 mm	-	-	35	40	40	40
Leerlaufschraube, Umdrehung geöffnet LLS	-	-	-	~ 0,5 - 1	~ 0,5 - 1	~ 0,5 - 1	~ 0,5 - 1
Leerlaufbohrung LB	Dmr. mm	-	-	0,6	0,6	0,6	0,6
Startdüse SD	0,01 mm	-	-	60	50	50	50
Startluftbohrung SLBO	0,01 mm	-	-	350	350	350	350
Schwimmer-Nadelventil SNV	0,1 mm	16	16	15	15	15	15
Kraftstoffhöhe bei Kraftstoffsäule KH	mm:m	4,5 + 1/0,5	4,5 + 1/0,5	7 + 1/0,5	7 + 1/0,5	7 + 1/0,5	7 + 1/0,5

1.7 Motor - Normkurven

1.7.1 Motor M 52 KH für SR 4-1 SK

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Vergaser: NKJ 134-3; HD 55; ND 212; TNS 4; TN 04

Zündung: 1,5 mm v.OT

Zündkerze: MM 14-240

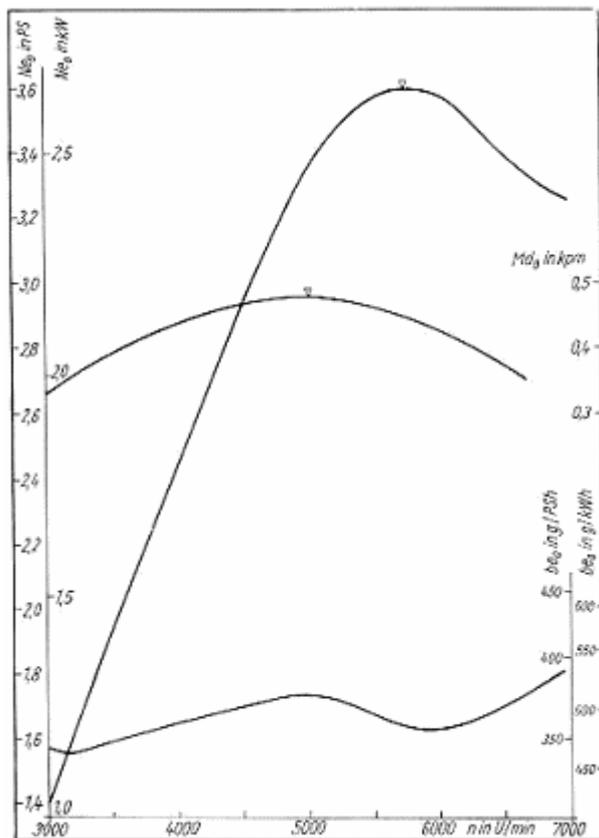
Verdichtungsverhältnis: 8:1

Leistung: 2,3 PS bei 5250 U/min

Drehmoment: 0,36 kpm bei 3600 U/min

1.7.2 Motor M 53/1 KFR (KH) für KR 51/1 F; KR 51/1 F (H) oder Motor M 53/11 AR für KR 51/1 S

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Vergaser: 16 N 1-5; HD 67; ND 215; TN 08; TNS 3; LD 40

Zündung: 1,5 mm v.OT

Zündkerze: MM 14-280

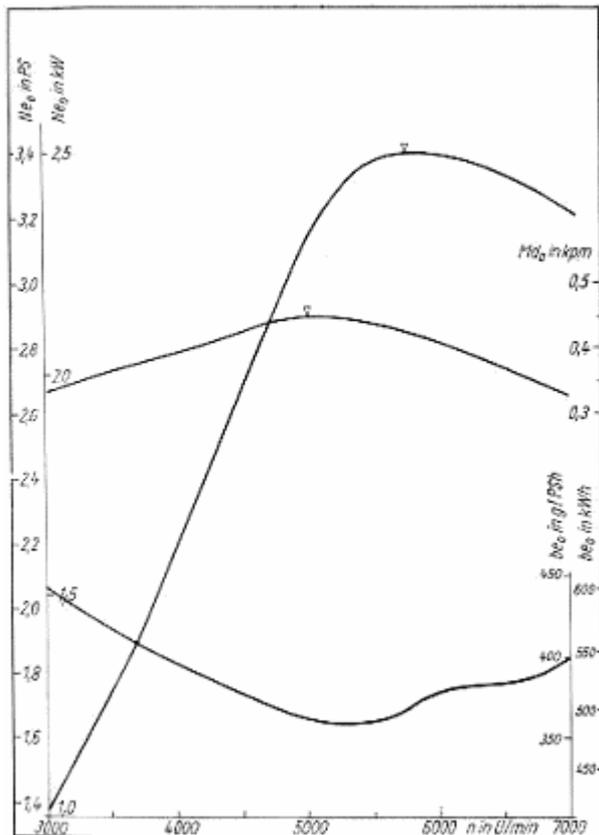
Verdichtungsverhältnis: 9,5:1

Leistung: 3,6 PS bei 5750 U/min

Drehmoment: 0,48 kpm bei 5000 U/min

1.7.3 Motor M 53/1 KF für SR 4-5/1 oder Motor M 54/11 KFL für SR 4-4

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Vergaser: 16 N 1-6; HD 50; ND 215; TN 08; TNS 3; LD 40

Zündung: 1,5 mm v.OT

Zündkerze: MM 14-280

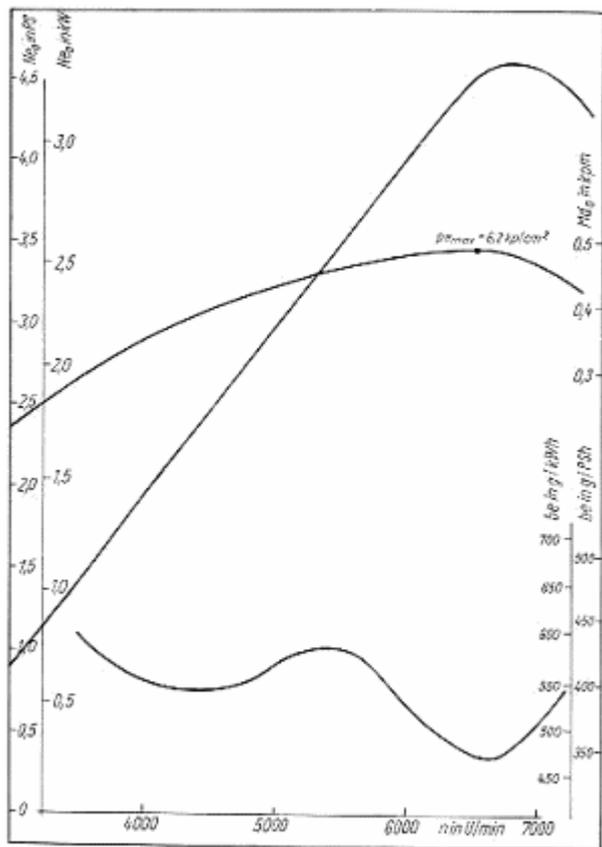
Verdichtungsverhältnis: 9,5:1

Leistung: 3,4 PS bei 5750 U/min

Drehmoment: 0,45 kpm bei 5000 U/min

1.7.4 Motor M 54 KF für SR 4-3

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

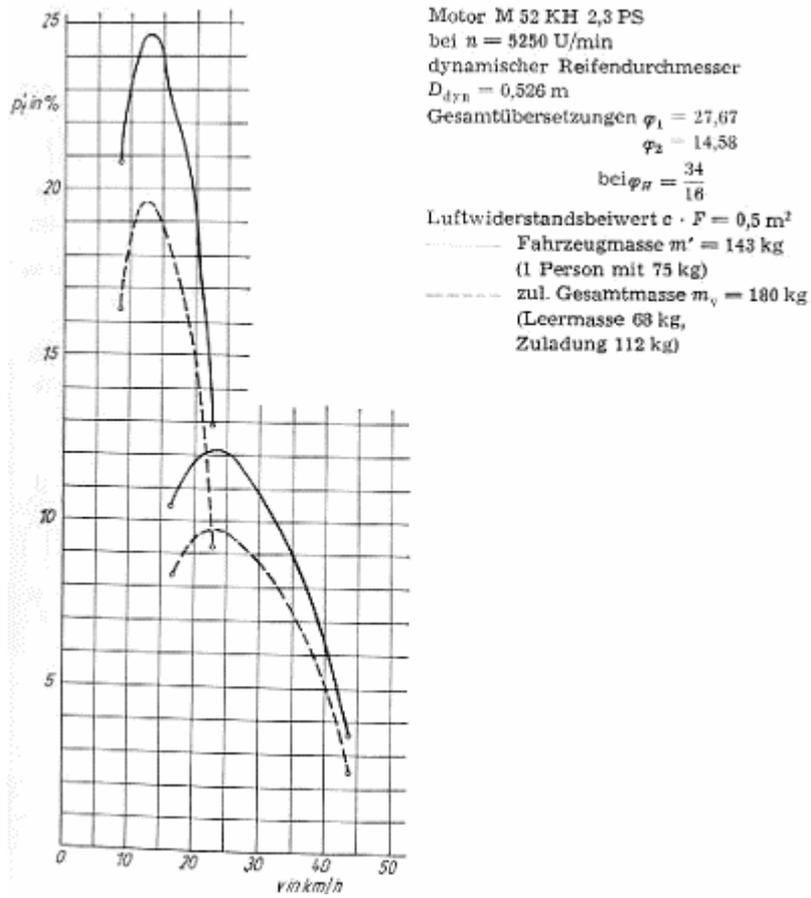


Vergaser: 16 N 1-3; HD 82; ND 215; TN 08; TNS 3; LD 40
 Zündung: 1,5 - 1,75 mm v.OT
 Zündkerze: MM 14-280
 Verdichtungsverhältnis: 9,5:1
 Leistung: 4,6 PS bei 6500 U/min
 Drehmoment: 0,48 kpm bei 6250 U/min

1.8 Normal - Fahrzustandsdiagramme

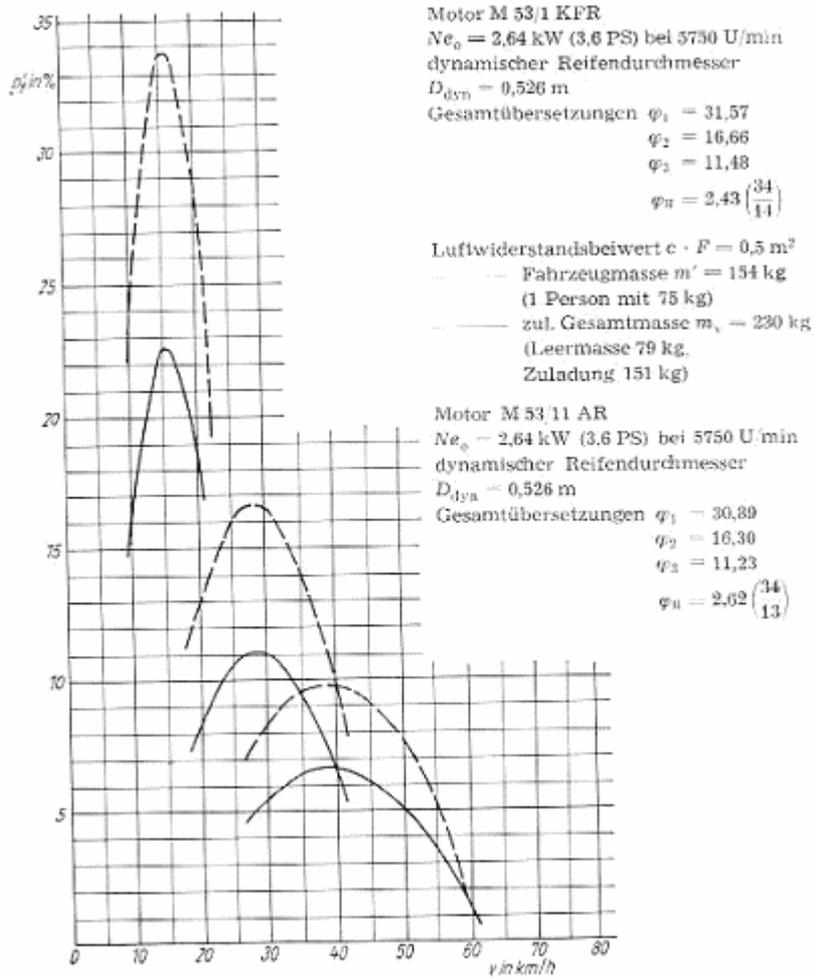
1.8.1 NFD SR 4-1 SK

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



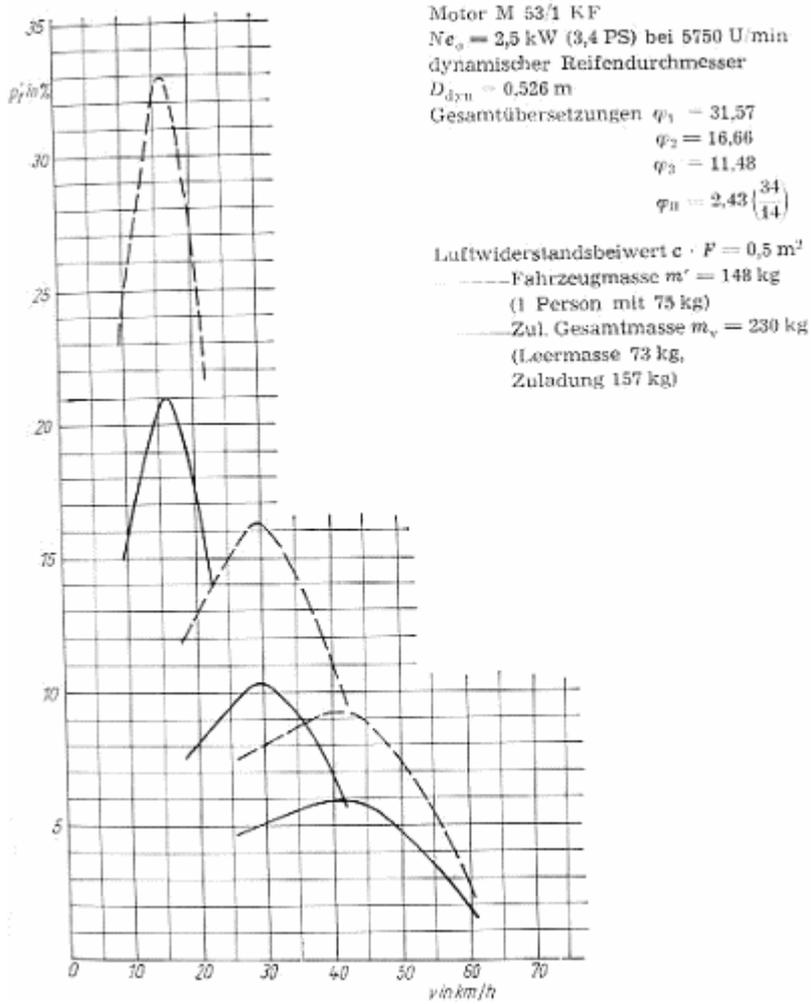
1.8.2 NFD KR 51/1

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



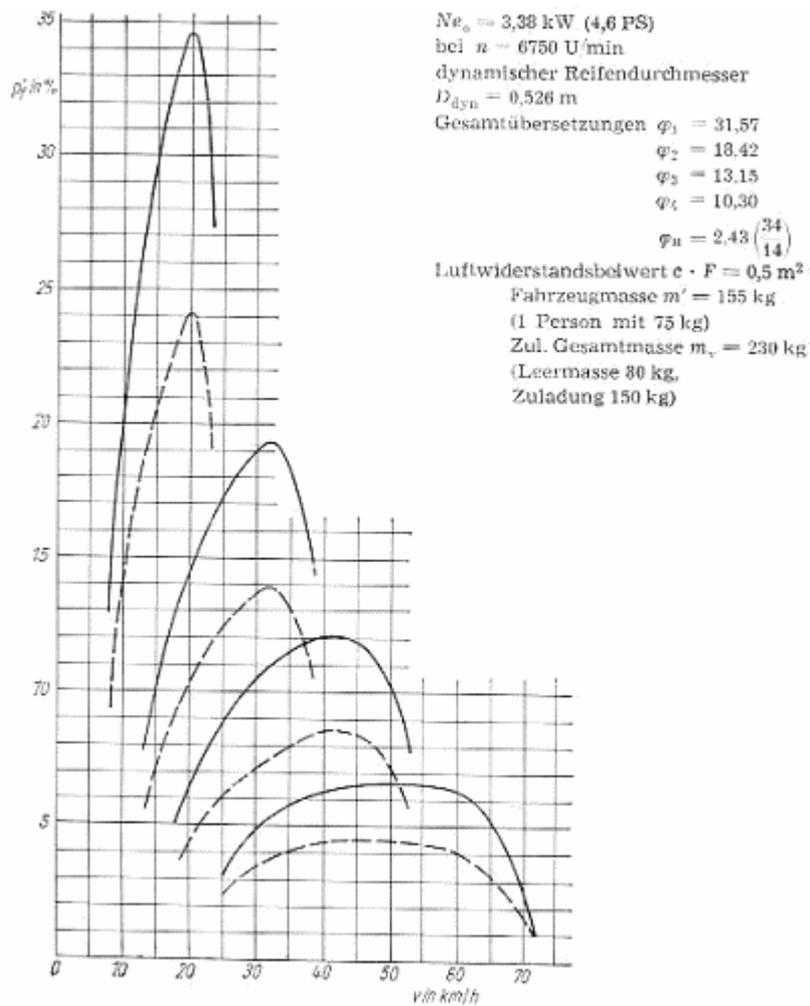
1.8.3 NFD SR 4-2/1

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



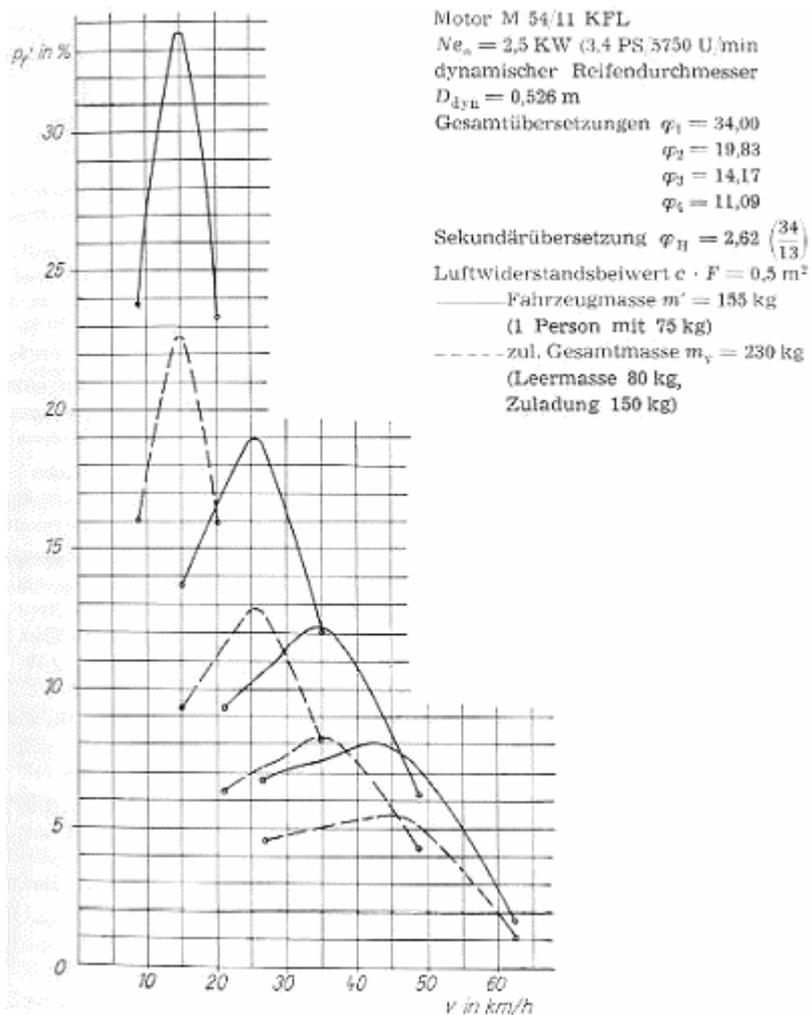
1.8.4 NFD SR 4-3

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



1.8.5 NFD SR 4-4

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



2 Allgemeine Bemerkungen

2.1 Instandsetzungsarbeiten an den Motoren

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Der Ausbau und die Demontage des Motors ist nur notwendig bei Störungen

- an der Kickstarteranlage,
- am Schaltgetriebe,
- am Kurbeltrieb und
- bei Schäden an den Motorgehäusehälften.

Am eingebauten Motor können folgende Instandsetzungen vorgenommen werden:

Nach dem Abnehmen des Kupplungsdeckels:

- Alle Arbeiten am Kupplungsmechanismus,
- Auswechseln des Primärzahnades auf der Kurbelwelle,
- Auswechseln des Radialdichtringes A 16x28 für die Kickstarterwelle.

Nach dem Entfernen des Elektrikdeckels und, soweit vorhanden, des Lüftergehäuses:

- Alle Arbeiten an der Motorelektrik,
- am Gebläse (soweit vorhanden),
- am Tachometerantrieb,
- Auswechseln des Antriebskettenrades,
- des Kupplungsbowdenzuges und der Radialdichtringe A17x28 für Getriebeantriebswelle und äußere Kurbelwellendichtung.

Nach dem Lösen der oberen Motorbefestigungsschraube (am Zylinderdeckel) sowie Abnehmen der Vergaser- und Auspuffanlage:

- Reinigung des Kolbens,
- der Gaskanäle im Zylinder und
- des Zylinderdeckels,
- Auswechseln dieser Bauteile.

Selbstverständlich lassen sich auch alle Arbeiten am Vergaser sowie das Auswechseln der Bowdenzüge und der Tachometerantriebswelle bei eingebautem Motor vornehmen.

Reparaturhinweise:

Das Getriebeöl soll nach Möglichkeit stets bei warmem Motor abgelassen werden. Für die Befüllung ist nur Öl der vorgeschriebenen Sorte und Viskosität zu verwenden, nämlich Getriebeöl GL60:

~ 60 cSt ~ 7,5 E bei 50 C ~ 30 SAE

bzw. Einheitsöl 36 bei Motoren mit Kupplungsautomatik

~ 36 cSt ~ 4,95 E bei 50 C ~ 20 SAE

Dichtungen und Dichtringe grundsätzlich nur einmal verwenden!

Dichtflächen vor dem Zusammenbau gründlich reinigen, auf Ebenheit überprüfen und, soweit vorgesehen, dünn mit Motordichtmasse bestreichen.

Neue Radialdichtringe legt man zweckmäßigerweise einige Stunden vor dem Einbau in Dieselkraftstoff, um sie geschmeidig zu machen. Bei der Montage der Radialdichtringe ist stets größte Sorgfalt am Platze. Die Dichtlippen dürfen keinesfalls beschädigt werden. Die Laufstelle für die Dichtung auf der Welle muß eine einwandfreie Oberfläche und den richtigen Durchmesser haben.

Der Einbau hat so zu erfolgen, daß die Dichtungszunge dem abzudichtenden Raum zugewandt ist. Bei abgesetzten Wellen nach Möglichkeit Montagehülsen verwenden.

Festsitzende Gehäusespannschrauben lassen sich leichter lösen, wenn sie vor dem Herausschrauben losgeprellt werden. Man benutzt dazu einen zum Schraubenkopf passenden Dorn, gegen den ein kräftiger Hammerschlag geführt wird.

Kugellager nur nach entsprechender Erwärmung des Sitzes und, wenn nötig, des Innenringes montieren. (Überhitzungen des Lagers sind unter allen Umständen zu vermeiden.) Lager sind grundsätzlich vor ihrem Einbau durch Schwenken in Kraftstoff zu reinigen und anschließend leicht einzufetten. Die Kugellagersitze müssen in einwandfreier Verfassung sein. Ein schlechter Paßsitz im Gehäuse oder auf der Welle kann zur Deformierung der Laufringe und zum vorzeitigen Ausfall des Lagers führen.

Für alle Arbeiten nur passendes und ordentliches Werkzeug verwenden! Am Arbeitsplatz soll stets peinliche Sauberkeit herrschen.

Sämtliche Bauteile sind vor ihrem Einbau gründlich zu reinigen und auf ihre einwandfreie Beschaffenheit zu untersuchen. Für alle Reparaturen nur Original Simson-Ersatzteile verwenden! Alle Kugellager und Wellen müssen zuverlässig fest und bis zum Anschlag in den Aufnahmebohrungen sitzen.

Die Lauf- und Gleitflächen der Bauteile sollen vor dem Einbau mit dem vorgeschriebenen Öl bzw. mit Dichtlippenpaste versehen werden.

Beim Zusammenbau ist darauf zu achten, daß keine Fremdkörper in das Getriebe- oder Kurbelgehäuse gelangen.

Erhebliche Motorschäden könnten die Folge sein.

2.2 Hinweise zu Arbeiten an der elektrischen Anlage

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

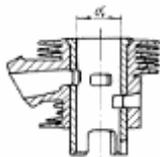
Die Störungssuche in der elektrischen Anlage von Kraftfahrzeugen gehört erfahrungsgemäß zu den wenig beliebten Arbeiten der Instandsetzung. Gerade deshalb seien an dieser Stelle einige grundsätzliche Bemerkungen gestattet.

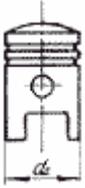
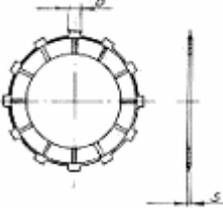
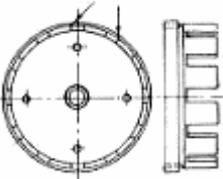
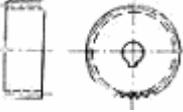
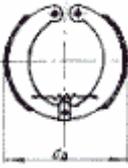
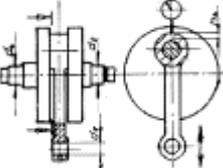
Die Voraussetzung für eine zutreffende Fehlerdiagnose ist die systematische Untersuchung des gestörten Stromkreises. Vermeiden Sie es, Teile oder Aggregate auf Verdacht zu wechseln. Die Empfehlung trifft auch insbesondere für die Fehlerursache bei Störung des Funk- und Fernsehempfanges durch das Fahrzeug zu. Isolationsschäden, korrodierte Leitungsverbindungen, Wackelkontakte und nicht zuletzt auch Einstellfehler gehören dabei zu den schwer erkennbaren Mängeln.

Führen Sie Reparaturen nach Möglichkeit nur bei stromfreier Anlage durch, um unbeabsichtigte Kurzschlüsse zu vermeiden. Plasteteile, vor allem jene glasähnlichen Charakters (Lichtaustrittsscheiben, Kontaktträger im Zündlichtschalter usw.) niemals mit Kraftstoff, Fett oder Öl in Berührung bringen, da diese Stoffe chemisch schädigend auf verschiedene Plaste wirken.

2.3 Hinweise zur Beurteilung des Verschleißzustandes

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Meßpunkte	Meßmittel	Zul. Maße	Beurteilung des Allgemeinzustandes	Regenerierungsmöglichkeit
Zylinder 	Intro-Meßgerät	An den Umkehrpunkten des Kolbens darf der Nenndurchmesser des Zylinders d1 maximal mit 0,1mm überschritten werden	Sichtkontrolle der Laufbuchse auf Riefenbildung oder Beschädigungen. Sichtkontrolle des Zylinderkörpers insbesondere auf Schäden an den Dichtflächen und des Auspuffstutzens	Siehe Schleiftabelle
Kolben	Meßschraube (Mikrometer)	Kontrolle des Nenndurchmessers d2 etwa 8mm über der Kolbenhinterkante (siehe Kolbentabelle)	Beurteilung des Kolbenlaufbildes. Starke Schwächung des Kolbenhemdes deutet auf großes Laufspiel hin. Zustand der Kolbenringe	Besteht nicht.

		zulässig sind max. $d2-0,1\text{mm}$	beachten.	
Kupplungsscheibe 	Meßschieber (Schieblehre)	$b = 8\text{ mm}$ $s = 3,3\text{ mm}$	Überprüfung hinsichtlich thermischer Überbeanspruchung des Belages. Ebenheit der Kupplungsscheibe.	Besteht nicht.
Kupplungszahnrad 			Zu überprüfen sind: Verschleißmarkierungen in den Nuten des Kupplungskorbes, die $\sim 0,5\text{mm}$ nicht überschreiten dürfen.	Besteht nicht.
Ritzel 	Meßschraube (Mikrometer)	Dicke des gequetschten Bleidrahtes entspricht dem Zahnflankenspiel. Es darf max. $0,2\text{mm}$ betragen.	Zu kontrollieren ist: das Zahnflankenspiel Ritzel: Kupplungszahnrad mittels Bleidrahtes, die Beschaffenheit der Zahnflanken hinsichtlich Verschleißmarkierungen und Gratbildung	Besteht nicht.
Antriebskette 	Maßstab	Stützlänge 700mm Durchhang $h1=180\text{mm}$	Kontrolle der Kette hinsichtlich Laschenrissen und Rollenbrüchen	Besteht nicht.
Bremsbacken 	Meßschieber (Schieblehre)	$d3 = 123,6\text{ mm}$	Zu beurteilen sind die Stirnflächen und die Oberflächenbeschaffenheit der Bremsbeläge	Einfügen der Zwischenlagen an den Stirnflächen. Neu belegen durch den Regenerierungsbetrieb
Kurbelwelle 	Meßbrücke mit Meßuhren	Lagersitz $d4 = 17\text{ mm}$ Lagersitz $d5 = 17\text{ mm}$ Pleuelbuchse $d6 = 12,06\text{ mm}$ Taumelschlag an der Pleuelbuchse $0,1$ auf 100 mm radialer Schlag $h2 = 0,05\text{ mm}$	Überprüfung hinsichtlich thermischer Überbeanspruchung des Pleuellagers (Anlauffarben). Deformierung und Beschädigung des Pleuels, der Laufflächen, der Dichtringe, des Gewindes und der Keilnuten.	Besteht in Regenerierungsbetrieben (Kurbelwellendienst)

2.4 Tabelle der zulässigen Kolben- und Zylinderpaarungen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

	M 53/54 (SR 4-2; SR 4-3; KR 51) l.: Kolbendmr. r.: Zylinderdmr.	M 53/1 (SR 4-2/1; KR 51/1; KR 51/1 S; SR 4-4) l.: Kolbendmr. r.: Zylinderdmr.	M 52 (SR 4-1 SK) l.: Kolbendmr. r.: Zylinderdmr.
Serie	39,96 39,995-40,005	- -	39,96 39,995-40,005
	39,97 40,005-40,015	39,97 39,995-40,005	39,97 40,005-40,015
	39,98 40,015-40,025	39,98 40,005-40,015	39,98 40,015-40,025
	39,99 40,025-40,035	39,99 40,015-40,025	39,99 40,025-40,035
1. Ausschliff	40,21 40,245-40,255	40,21 40,245-40,255	40,20 40,245-40,255
2. Ausschliff	40,46 40,495-40,505	40,46 40,495-40,505	40,45 40,495-40,505
3. Ausschliff	40,71 40,745-40,755	40,71 40,745-40,755	40,70 40,745-40,755
4. Ausschliff	40,96 40,995-41,005	40,96 40,995-41,005	40,95 40,995-41,005
5. Ausschliff	41,21 41,245-41,255	41,21 41,245-41,255	41,20 41,245-41,255
6. Ausschliff	41,46 41,495-41,505	41,46 41,495-41,505	41,45 41,495-41,505

3 Arbeiten an den Motoren

3.1 Motor M 53/1 KH mit 3-Gang-Getriebe, Kickstarter, Handschaltung, gebläsegekühlt

3.1.1 Demontage des Motors

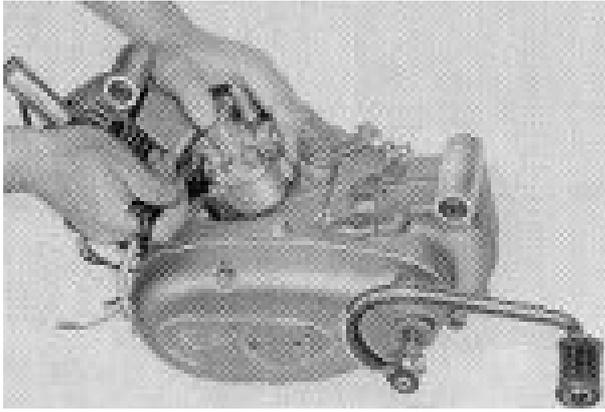
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Im normalen Reparaturbetrieb empfiehlt es sich, den Motor bis zum Arbeitsvorgang [3.1.1.7](#) im Fahrgestell zu lassen.

3.1.1.1. Vergaser abnehmen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Schiebergehäusedeckel und Deckel für Startvergaser abschrauben. Bowdenzüge aushängen. Befestigungsmuttern M 6 am Vergaserflansch lösen. Vergaser nach hinten von den Stehbolzen ziehen.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm.

3.1.1.2. Lichtmaschinendeckel abnehmen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



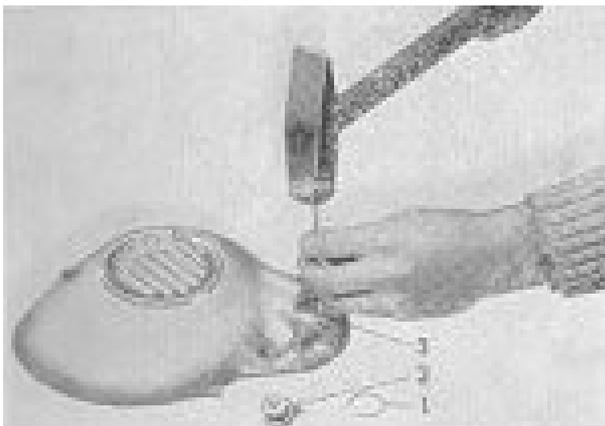
Drei Zylinderschrauben M6x50, M6x55, M6x78 lösen. Deckel seitlich abnehmen (vorher Bowdenzug für Fußbremse aushängen und Tachoantriebswelle herausschrauben).

Werkzeug:

- Schraubenzieher, 9mm

3.1.1.3. Tachoantrieb demontieren

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Sicherungsring (1) herausheben, Schraubenrad (2)

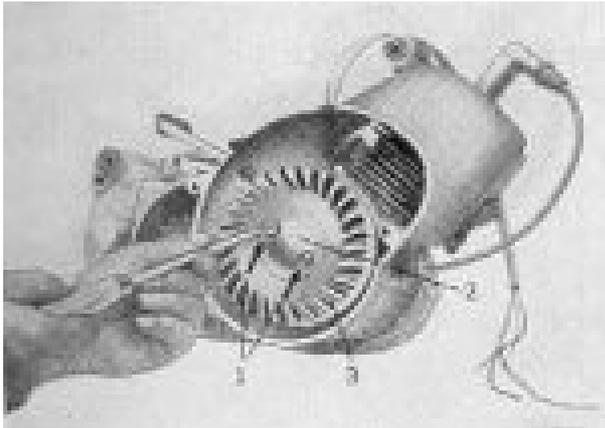
herausnehmen, Sicherungsstift (3) durchschlagen, Schraubenritzel herausnehmen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher, 3mm ;
- Durchschlag, 3mm ;
- Schlosserhammer

3.1.1.4. Lüfterrad abnehmen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Beide Befestigungsschrauben (1) M5x12 mit Federring B5 lösen.

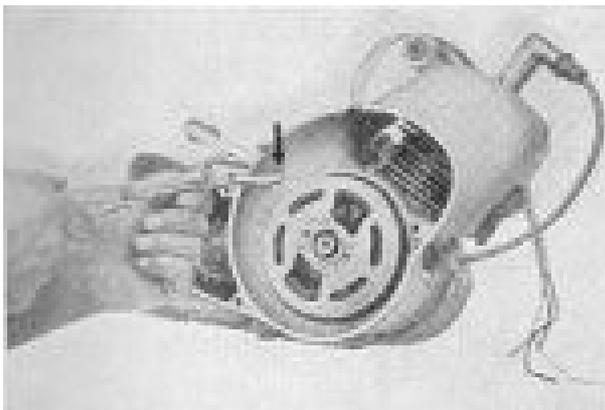
Entfernen der Abdeckkappe (2) und Abnehmen des Lüfterrades (3).

Werkzeug:

- Schraubenzieher, 9mm

3.1.1.5. Lüftergehäuse abnehmen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



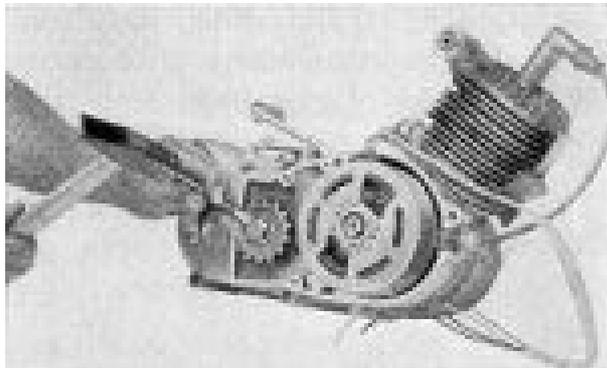
Zylinderschraube M6x22 lösen, Gehäuse seitlich abnehmen (vorher Kupplungsbowdenzug aushängen).

Werkzeug:

- Schraubenzieher, 9mm.

3.1.1.6. Abtriebskettenrad demontieren

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

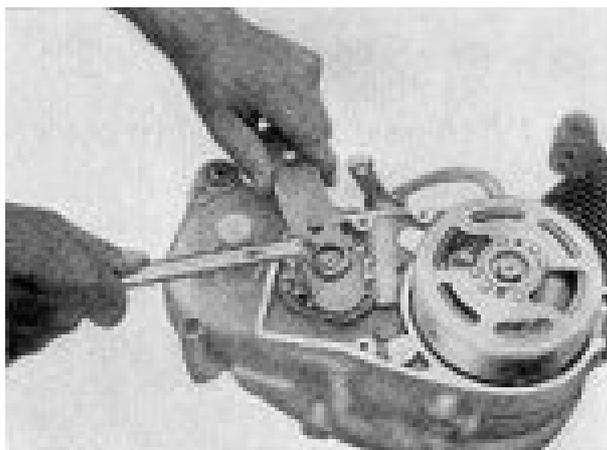


Abtriebskettenrad zurückbiegen.

Sicherungsblech an der Befestigungsmutter für das

Werkzeug:

- Meißel (Schneidenbreite etwa 10 mm) ;
- Schlosserhammer.



Abtriebskettenrad mit Haltevorrichtung DV 37001-36 halten und Mutter M10x1 lösen.

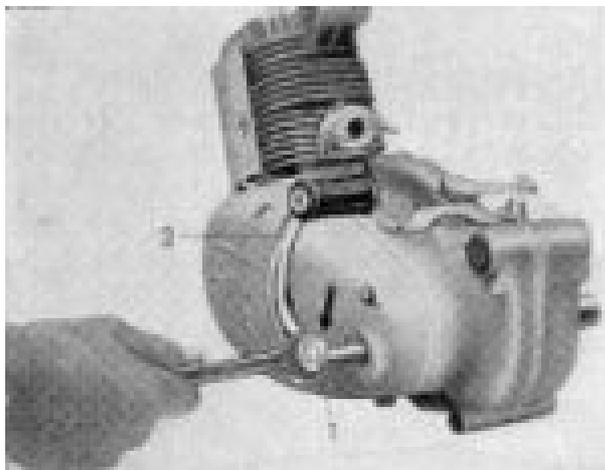
Bei eingebautem Motor wird das Abtriebskettenrad durch die Antriebskette selbst gehalten.

Werkzeug:

- Haltevorrichtung DV 73001-36 ;
- Schraubenschlüssel SW 17mm.

3.1.1.7. Kickstarterhebel abnehmen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Schraube M8x25 (1) entfernen, Kickstarterhebel (2) abziehen.

(Befindet sich der Motor noch im Fahrgestell, so sind die Schaltbowdenzüge auszuhängen, die Kabelanschlüsse zu trennen, die Motorbefestigung zu lösen und der Motor herauszunehmen.)

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel, SW 17mm bzw. SW 14 mm.

3.1.1.8. Schwunglichtmagnetzündler entfernen

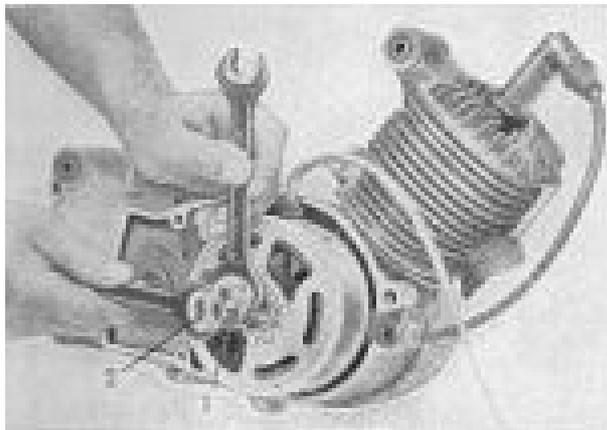
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Halteband DV 37001-37 auf die Schwungscheibe auflegen.
Mutter lösen und mit dem Federring A10 herausnehmen.

Werkzeug:

- Halteband DV 37001-37
- Gekröpfter Ringloch- oder Steckschlüssel, SW 14mm

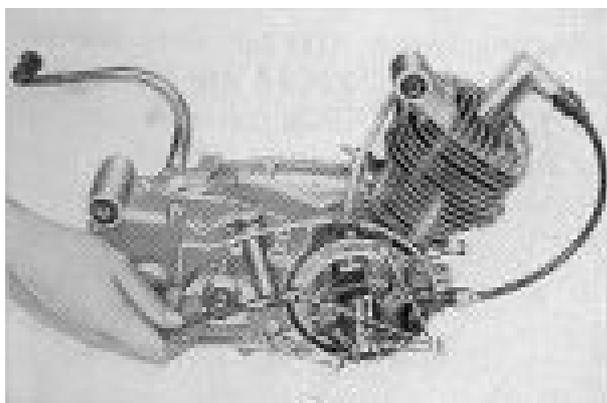


Abziehvorrichtung DV 37001-38 in die Nabe der Schwungscheibe einschrauben, danach deren Unterteil (1) anhalten und Druckschraube (2) nach rechts drehen, bis sich die Schwungscheibe löst.

Scheibe abnehmen und Scheibenfeder (Keil 2x3,7) aus der Keilnut im Kurbelwellenstumpf nehmen.

Werkzeug:

- Abziehvorrichtung DV 37001-38
- Schraubenschlüssel SW 19mm und SW 17mm



Befestigungsschrauben (1) mit Unterlegscheiben 5,3 und Federringen A5 lösen und Grundplatte (2) abnehmen.

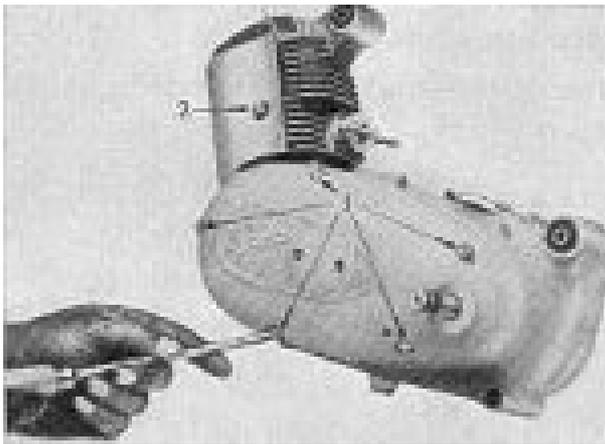
(Bei einwandfreier Zündeneinstellung empfiehlt es sich, vorher die Stellung der Grundplatte durch Körnerschläge zu markieren, um sie gegebenenfalls in der alten Stellung wieder einbauen zu können.)

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel, SW 8mm

3.1.1.9. Kupplungsdeckel und Halbschale abschrauben

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



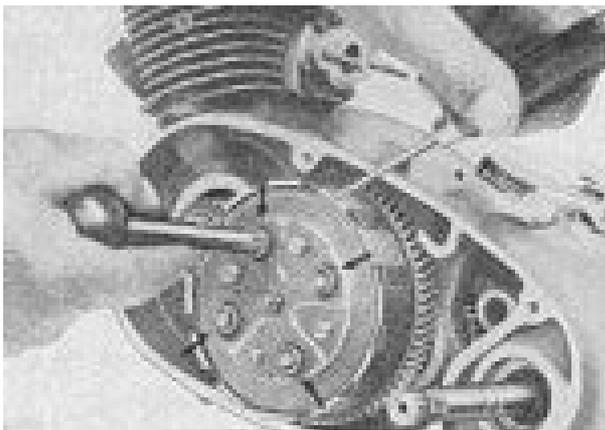
Fünf Zylinderschrauben (1) (3 Stck. M6x40; 2 Stck. M6x50) mit Dichtscheiben A6x10 herausschrauben und Kupplungsdeckel seitlich abnehmen. Papierdichtung entfernen. Schraube (2) M6x10 lösen, Halbschale entfernen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher, 9mm

3.1.1.10. Kupplung auseinandernehmen

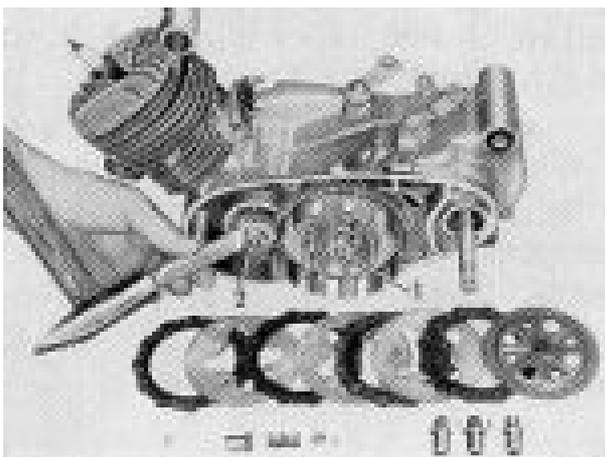
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Kupplungsdruckfedern mit Sonderwerkzeug EV 37001-32 zusammendrücken und Haltestifte 2,5x8 herausstoßen. Kupplungsscheiben entfernen.

Werkzeug:

- Sonderwerkzeug EV 37001-32
- Nadel

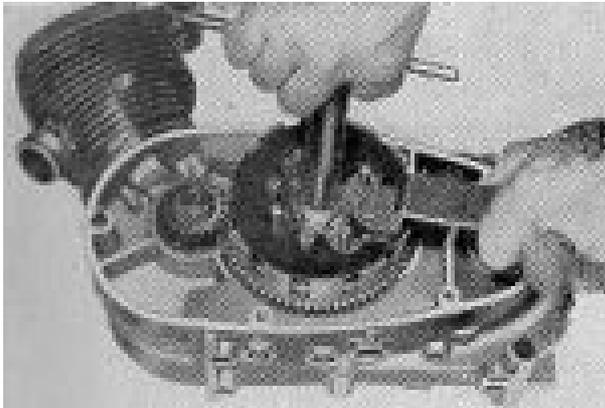


Sicherungskappe (1) an der Befestigungsmutter M12x1,5 am

Mitnehmer der Kupplung und Sicherungsblech an der Befestigungsmutter (2) M10x1 zurückbiegen.

Werkzeug:

- Meißel
- Schlosserhammer



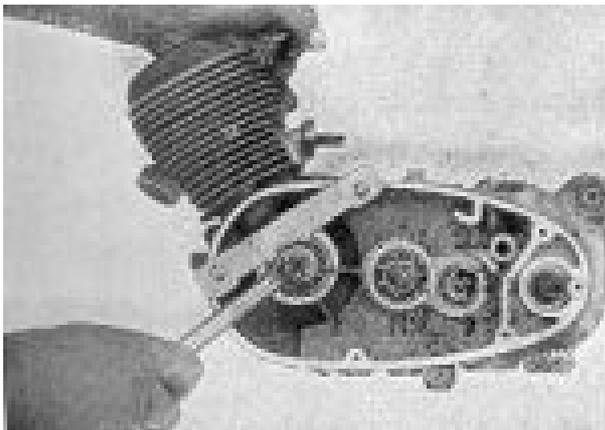
Mitnehmer mit Haltevorrichtung DV 37001-35 festhalten, Befestigungsmutter lösen, Mitnehmer und Kupplungskorb abnehmen.

Werkzeug:

- Haltevorrichtung DV 37001-35
- Steckschlüssel SW 19mm

3.1.1.11. Primärtrieb demontieren

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Primärzahnrad mit Haltevorrichtung EV 37001-23 arretieren.

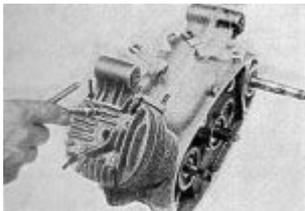
Befestigungsmutter lösen, Primärzahnrad abnehmen, dabei auf Scheibenfeder (Keil 3x3,7) achten.

Werkzeug:

- Haltevorrichtung EV 37001-23
- Schraubenschlüssel SW 17mm

3.1.1.12. Zylinder abnehmen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Vier Muttern M6 lösen und mit Federscheiben B6 entfernen.

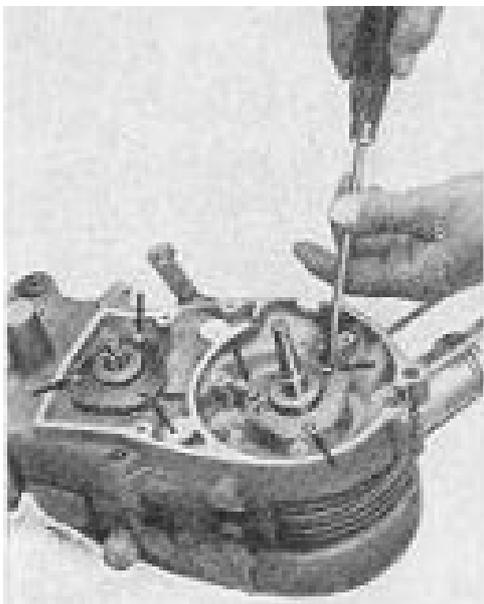
Zylinderdeckel und Zylinder nach oben abnehmen.

Werkzeug:

- Steckschlüssel SW 10mm

3.1.1.13. Motorgehäuse trennen

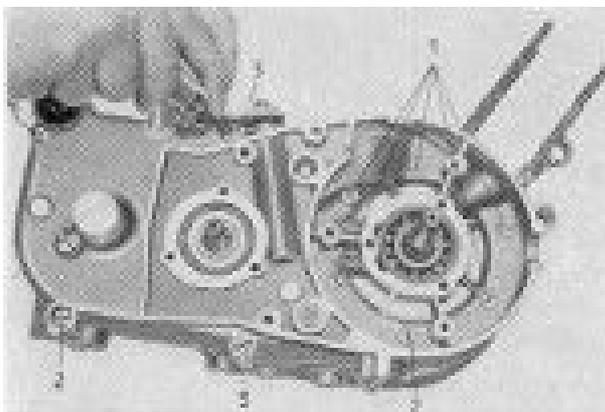
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Sechs Schrauben M4x10 an den Dichtkappen entfernen und Kappen abnehmen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 6mm



Zehn Gehäuseschrauben lösen:

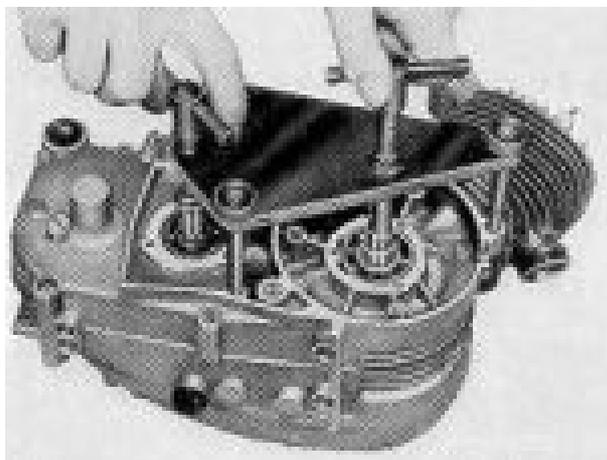
1. fünf Schrauben M6x35
2. zwei Schrauben M6x40
3. zwei Schrauben M6x50

4. eine Schraube M6x55

(Gummipfropfen der unteren Gehäuseschraube M6x40 entfernen.)

Werkzeug:

- Schraubenzieher 9mm



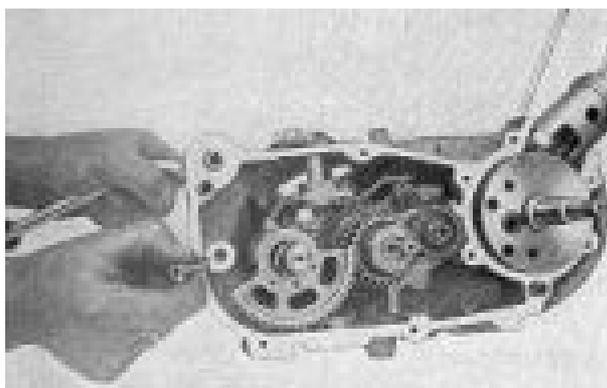
Abdrückvorrichtung aufsetzen und an der rechten Gehäusehälfte befestigen, beide Druckspindeln abwechselnd mit 1/2 Umdrehung anziehen, bis die Gehäusehälften getrennt sind.

Werkzeug:

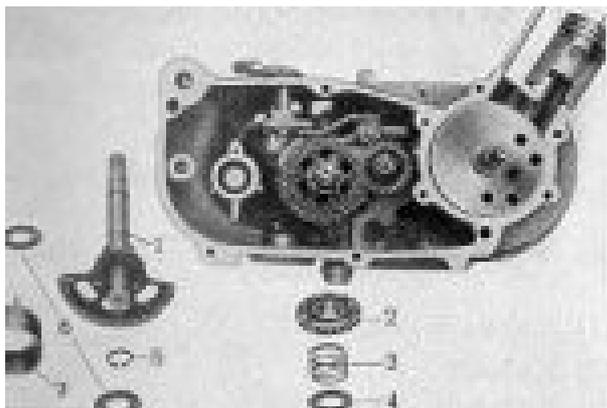
- Abdrückvorrichtung CV 37001-21

3.1.1.14. Kickstarteranlage, Schaltgetriebe und Kurbeltrieb ausbauen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

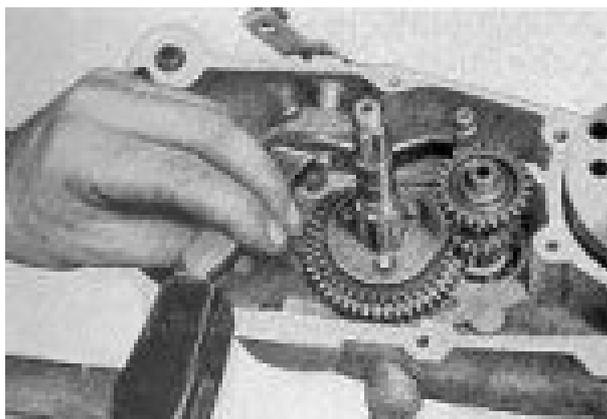


Anschlag für Kickstarterwelle herausnehmen.



Kickstarteranlage herausnehmen.

1. Kickstarterwelle
2. Mitnehmer
3. Feder
4. Scheibe
5. Sprengring
6. Scheiben
7. Kickstarterfeder



Schalthebelwelle lösen.

Sicherungsblech zurückbiegen. Mutter M6 an der

Werkzeug:

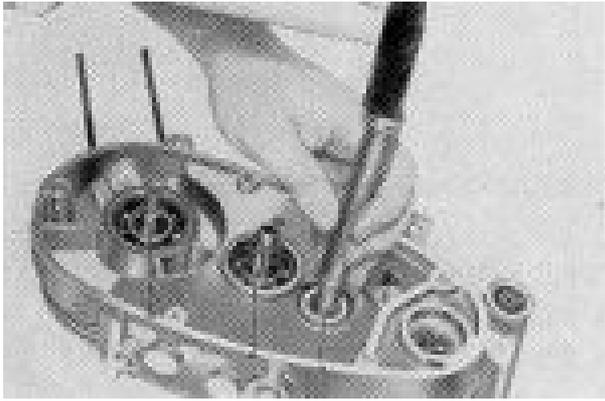
- Meißel
- Schlosserhammer
- Schraubenschlüssel SW 10mm



Schaltbügel abdrücken, Getriebezahnräder herausnehmen.

Werkzeug:

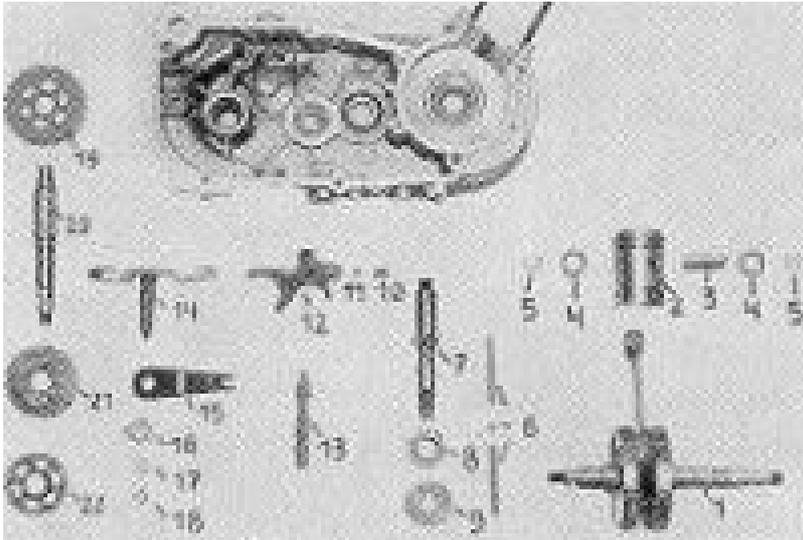
- Aluminiumdorn
- Schlosserhammer



Getriebe-Antriebswelle (1), Kupplungswelle (2) und Kurbelwelle (3) aus den Lagersitzen drücken.

Werkzeug:

- Aluminiumdorn 12mm Dmr.
- Schlosserhammer
- Gummihammer
- (wenn vorhanden, Dornpresse)

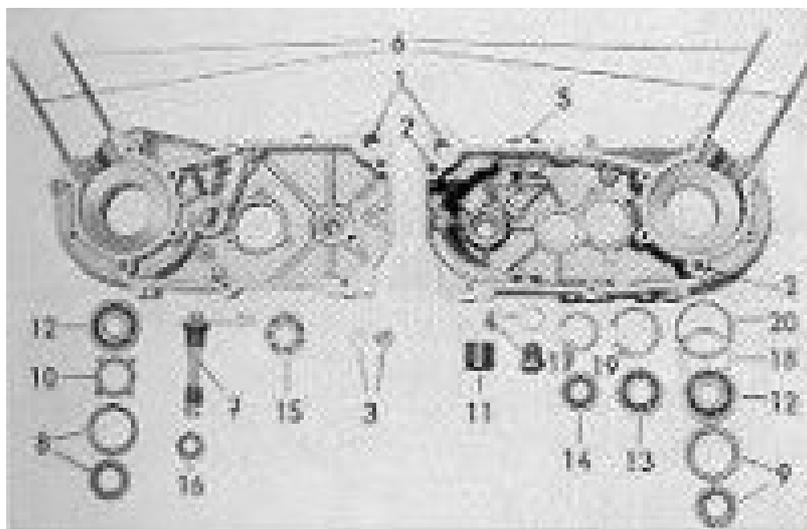


1. Kurbelwelle
2. Kolben
3. Kolbenbolzen A12x30M, TGL 0-73121
4. Gummiringe 10x2, TGL 6365
5. Sprengringe A12, TGL 24-0-73123
6. 2 Kupplungsdruckstifte, 1 Zylinderrolle 5x8
7. Kupplungswelle
8. Zahnrad für II. Gang
9. Zahnrad für III. Gang
10. Schraubenfeder
11. Kugel 6,35 mm III
12. Schalthebel
13. Schaltwelle
14. Welle für Handschaltung
15. Schaltbügel
16. Sicherungsblech
17. Scheibe
18. Mutter M6, TGL 0-934
19. Zahnrad für I. Gang

20. Abtriebswelle
21. Schaltrad
22. Schaltrad für III. Gang.

3.1.1.15. Motorgehäuse demontieren

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Gehäuseverschlüsse, Motor-Gummilagerung, Paßhülsen, Radialdichtringe, Sprengringe, Buchse für Kickstarterwelle und Kupplungsbetätigung entfernen. Stiftschrauben herausrauben, Kugellagersitz auf etwa 100 C erwärmen, Kugellager herausstoßen.

1. Motor-Gummilagerung
2. Paßhülse
3. Ölkontrollschraube mit Dichtring (10x14)
4. Ölablaßschraube mit Ring
5. Verschlussschraube für Handschaltung
6. Stiftschrauben
7. Kupplungsbetätigung
8. Radialdichtring A22x35
9. Radialdichtring A22x47
10. Ölleitscheibe
11. Buchs für Starterwelle
12. Kugellager 6303
13. Kugellager 6203
14. Kugellager 6201
15. Kugellager 6302
16. Kugellager 6000
17. Sprengring (2150100006)
18. Ausgleichscheibe 2150100004
19. Sicherungsring 40x1,75
20. Sicherungsring 2150100007

Werkzeug:

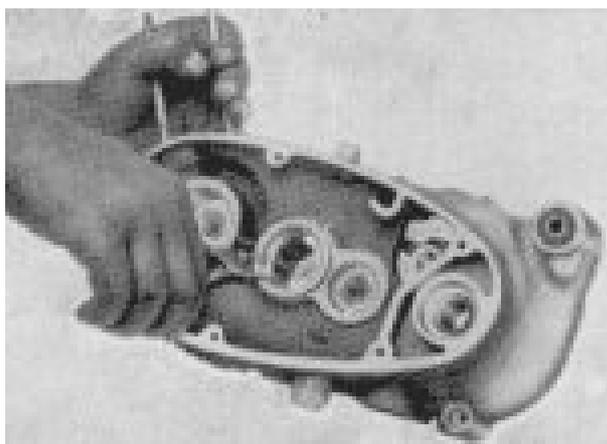
- Schraubenzieher 9mm
- Schraubenschlüssel SW 22mm
- Seegerringzange
- Kombizange
- Aluminiumdurchschlag 22mm Dmr.
- Abgesetzter Stahldurchschlag d=8mm, D=12mm
- Schlosserhammer

- Heizplatte

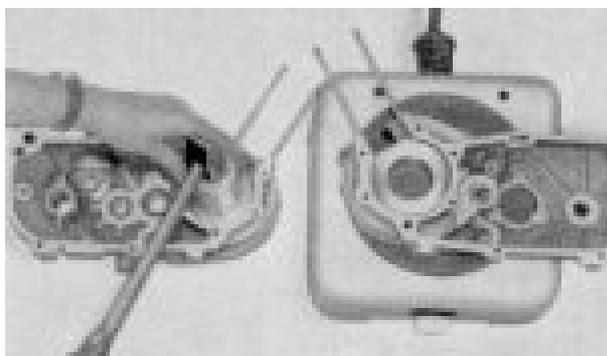
3.1.2 Montage des Motors

3.1.2.1. Einsetzen der Lager und Verschlüsse

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Dichtflächen säubern. Gehäuse sorgfältig in Waschbenzin reinigen und Sichtkontrolle vornehmen. Stiftschrauben einschrauben, Verschlüsse, Paßhülsen und Motor-Gummilager einsetzen.



Buchse für Kickstarterwelle (mit angefaster Seite zuerst!) eindrücken (Innendurchmesser 15,8mm). Sicherungsringe einsetzen. Lagersitze anwärmen (etwa 100 C). Ausgleichscheiben zwischen Kugellager und Radialdichtring der linken Gehäusehälfte sorgfältig einsetzen.

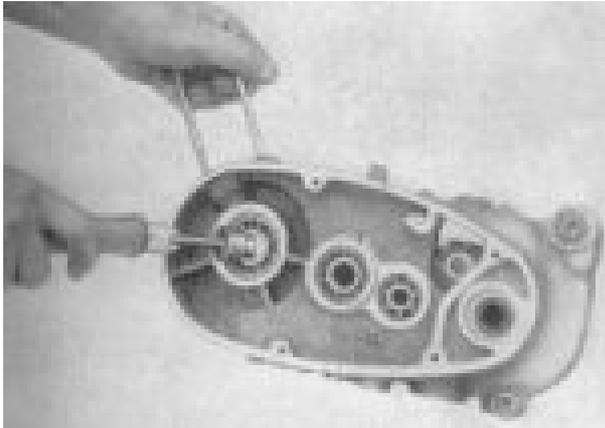
Radialdichtring, Ölleitscheibe und Kurbelwellenlager der rechten Gehäusehälfte werden **noch nicht** montiert.

Werkzeug:

- Siehe Abschnitt 3.1.1.15, Bild [51](#)

3.1.2.2. Einsetzen des Kurbeltriebs und der Getriebewellen

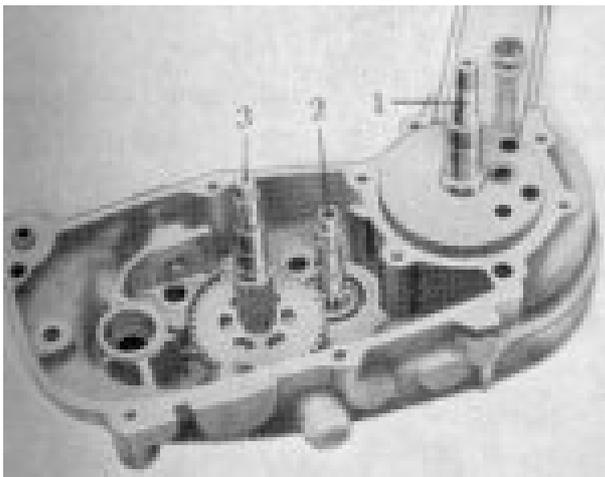
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Erwärmten Heizpilz in das linke Kurbelwellenlager führen und etwa eine Minute im Innenring lassen.

Werkzeug:

- Heizpilz
- Zange



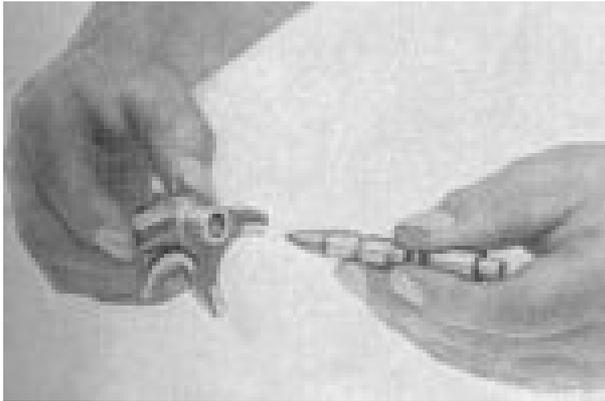
Heizpilz aus dem Kugellagerinnenring nehmen. Kurbelwelle (1) einsetzen. (Die linke Kurbelwange muß von der Kurbelkammerwand einen Abstand von mindestens 0,25 mm haben. Ist das nicht der Fall, so sind entsprechende Ausgleichscheiben 2150100004 zwischen Sicherungsring 2150100007 und Kugellager 6303 einzufügen.) Kupplungswelle (2) und Getriebe-Antriebswelle (3) mit Zahnrad für den I. Gang einsetzen.

Werkzeug:

- Aluminiumhammer oder
- Dornpresse

3.1.2.3. Zusammenbau des Schaltgetriebes und der Kickstarteranlage

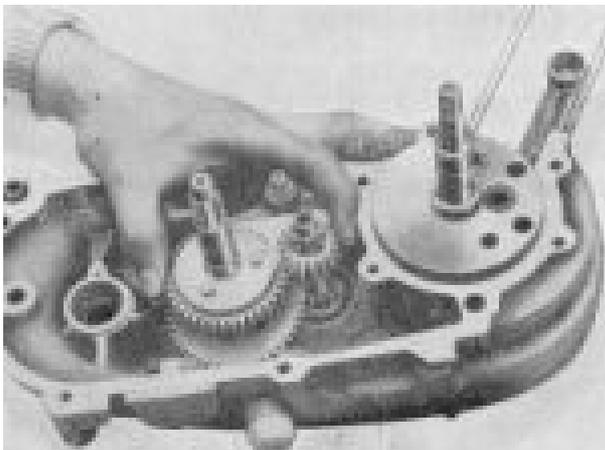
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



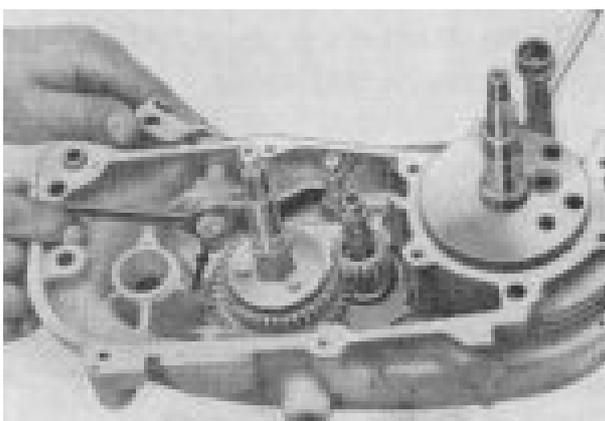
Schaltwelle mit Einführhülse versehen. Druckfeder und Kugel in die Schaltgabel einsetzen und Schaltwelle einführen. Einführhülse entfernen.

Werkzeug:

- Einführhülse EV 37001-33



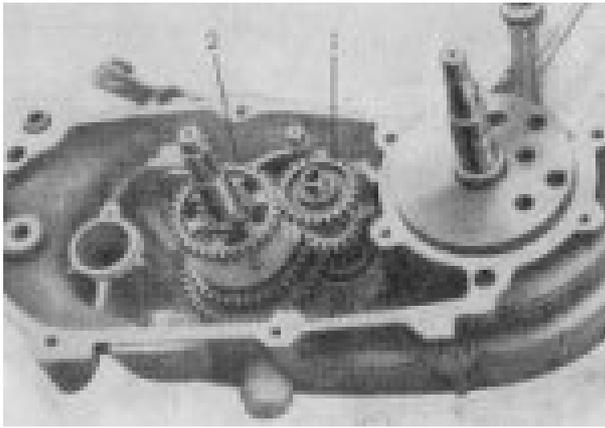
Schaltrad und Zahnrad für den II. Gang in die Schaltgabel einsetzen. Baugruppe montieren.



Schaltwelle und Schaltbügel einbauen, Sicherungsblech aufsetzen, Mutter M6 festschrauben und sichern.

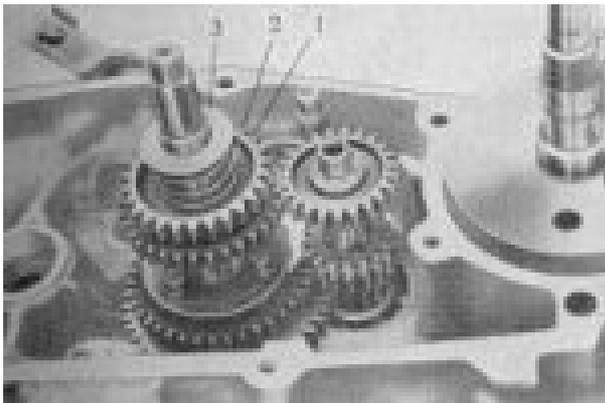
Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Dorn
- Schlosserhammer

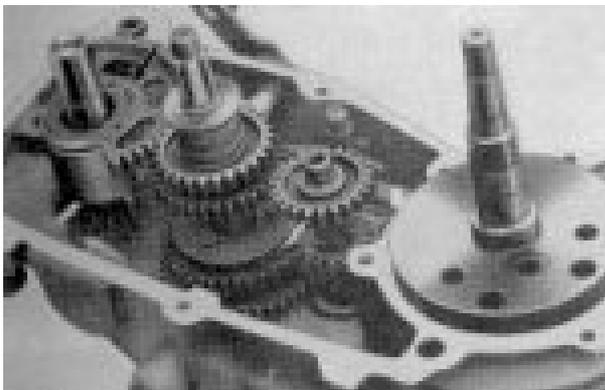


aufsetzen.

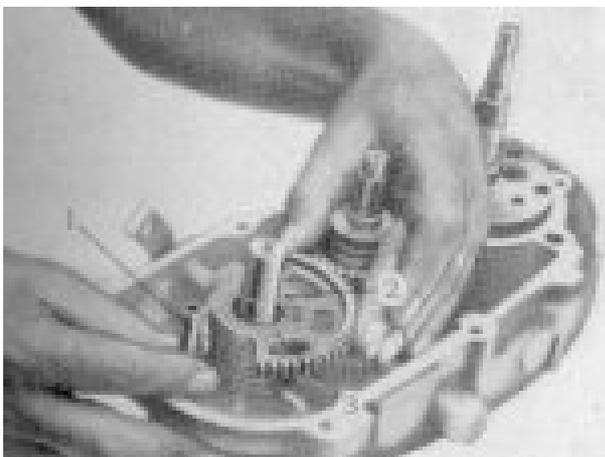
Zahnrad für III. Gang (1) und Schaltrad für III. Gang (2)



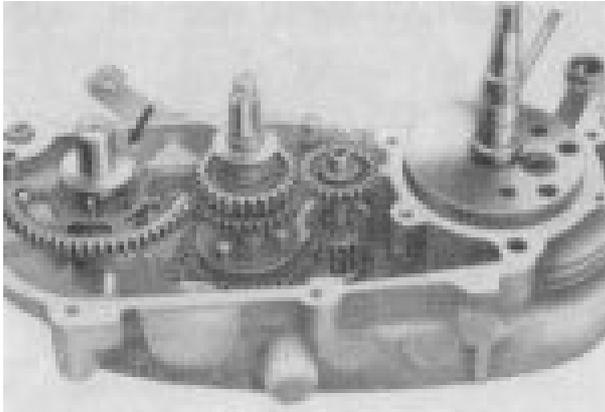
Mitnehmer (1), Feder (2) und Scheibe (3) aufsetzen.



Kickstarterfeder auf die Starterwelle schieben und das Federende in die mittlere der drei Bohrungen einführen. Scheibe aufsetzen und die Baugruppen montieren. Dabei ist zu beachten, daß das zweite Federende in die dafür vorgesehene Gehäusebohrung eingreift.



Kickstarterfeder spannen und Anschlagröhrchen (1) einsetzen. Federspannung nötigenfalls durch Versetzen des Zahnsegmentes korrigieren. Das Federende wird bei zu geringer Vorspannung in Bohrung (2), und bei zu großer Vorspannung in Bohrung (3) eingeführt.

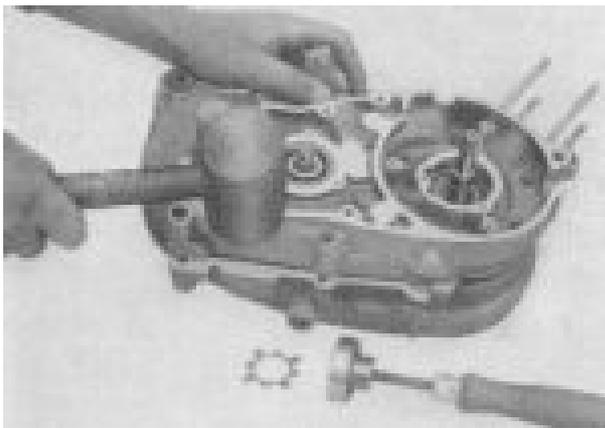


mm einstellen.

Scheibe aufstecken. Axialspiel der Kupplungswelle auf 0,2-0,3

3.1.2.4. Zusammenbau des Motorgehäuses

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

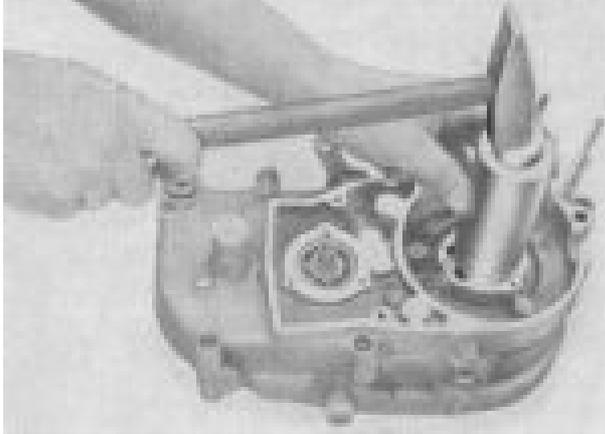


Rechtes Kurbelwellenlager auf angewärmten Heizpilz aufsetzen. Dichtfläche der linken Gehäusehälfte dünn mit Motordichtmasse bestreichen. Kurbelwellenlagersitz der vormontierten rechten Gehäusehälfte anwärmen und Radialdichtring einsetzen.

Rechte Gehäusehälfte aufsetzen. Dabei ist zu beachten, daß Anschlagröhrchen, Kickstarterwelle, Kupplungswelle, Schaltwelle und Paßhülsen in die dafür vorgesehenen Gehäusebohrungen bzw. das Kugellager 6000 eintreten.

Werkzeug:

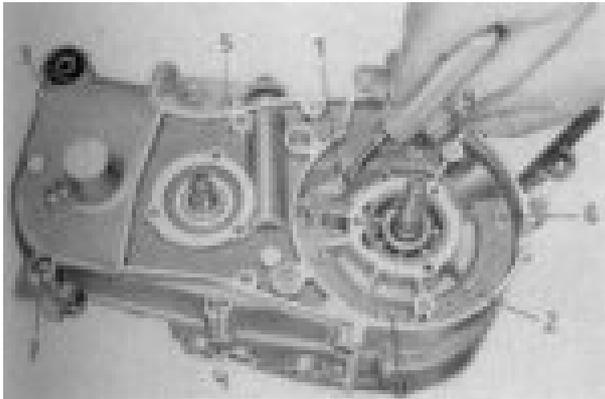
- Heizpilz
- Hohldurchschlag
- Schlosserhammer
- Heizplatte
- Dichtmasse



Ölleitscheibe und rechtes Kurbelwellenlager einsetzen.

Werkzeug:

- Hohldurchschlag
- Schlosserhammer



Gehäusespannschrauben einfädeln und gleichmäßig in nebenstehender Reihenfolge anziehen.

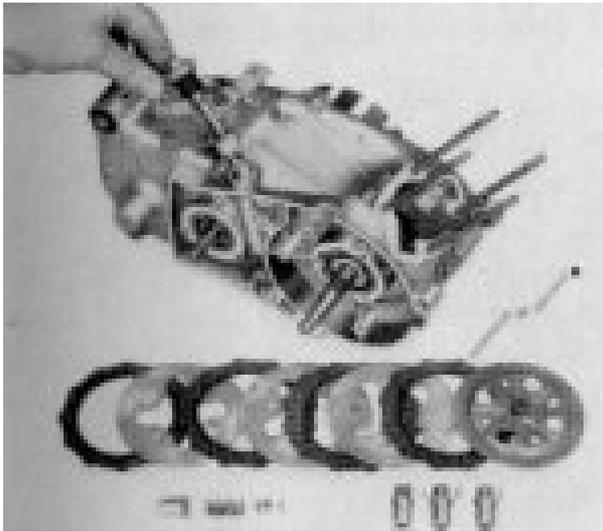
Nach Abkühlen des Gehäuses Schrauben auf Festsitz überprüfen. Kurbelkammer mit einem sauberen Putzlappen abdecken.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 9 mm

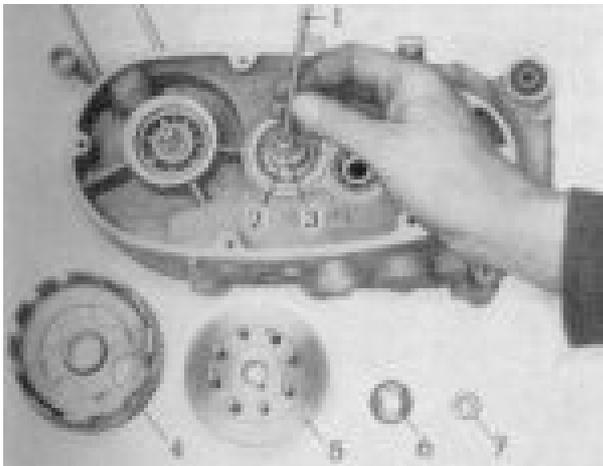
3.1.2.5. Zusammenbau und Einstellen der Kupplung

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Vormontierte Kupplungsbetätigung in das Motorgehäuse einführen und Kupplungsteile bereitlegen.

Vormontierte Kupplungsbetätigung in das Motorgehäuse



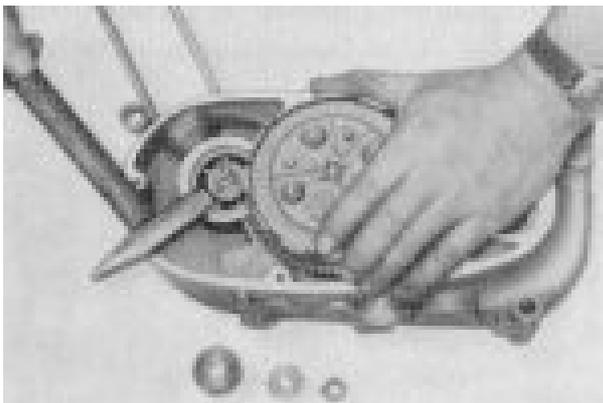
Kupplungsdruckstifte und Zylinderrolle (1) in die Kupplungswelle einführen. Scheibe (2) und Buchse (3) auf die Welle stecken.

Kupplungsdruckstifte und Zylinderrolle (1) in die

Kupplungskorb (4), Mitnehmer (5) und Sicherungskappe (6) aufsetzen. Mutter M12x1,5 (7) einfädeln, Mitnehmer anhalten, Mutter festziehen und sichern. (Axialspiel des Kupplungszahnrades 0,1mm.)

Werkzeug:

- Haltevorrichtung DV 37001-35
- Steckschlüssel SW 19mm
- Schlosserhammer
- Dorn



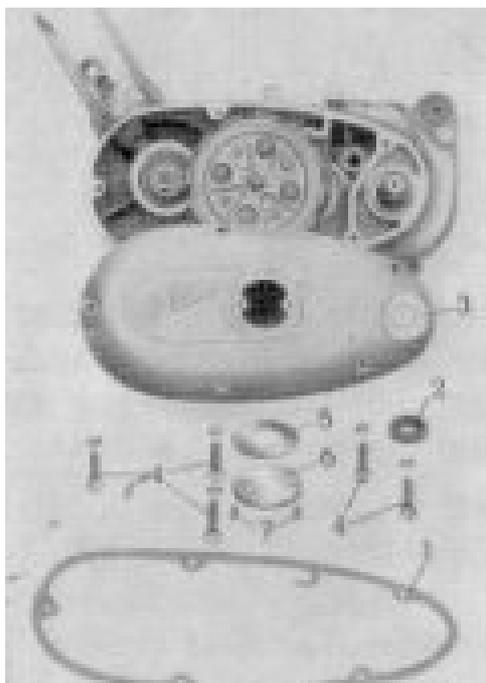
Scheibenfeder (Keil 3x3,7) in die Keilnut des Kurbelwellenstumpfes einlegen. Primärzahnrad aufstecken.

Scheibenfeder (Keil 3x3,7) in die Keilnut des

Sicherungsblech und Mutter M10x1 aufsetzen. Primärzahnrad mit Haltevorrichtung EV 37001-23 arretieren. Mutter festziehen und sichern. Kupplungscheibenpaket und Kupplungsdruckfeder einsetzen.

Werkzeug:

- Haltevorrichtung EV 37001-23
- Schraubenschlüssel SW 17mm
- Dorn
- Schlosserhammer
- Sonderwerkzeug EV 37001-32

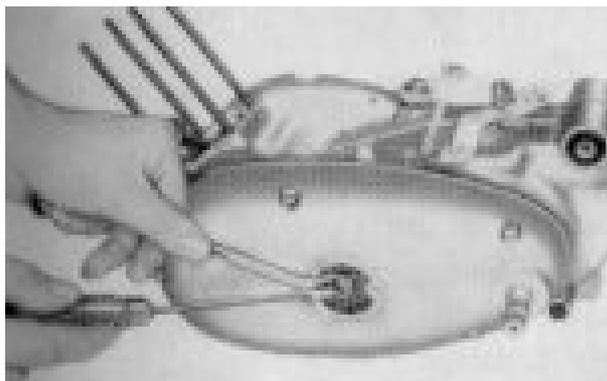


Kupplung auf Funktionstüchtigkeit überprüfen und Kupplungsdeckel aufsetzen.

1. Dichtung
2. Radialdichtring A16x28
3. Kupplungsdeckel
4. Zylinderschrauben mit Dichtringen
5. Dichtung
6. Deckel für Kupplungsdeckel
7. Schrauben BM4x12

Werkzeug:

- Schraubenzieher 9mm



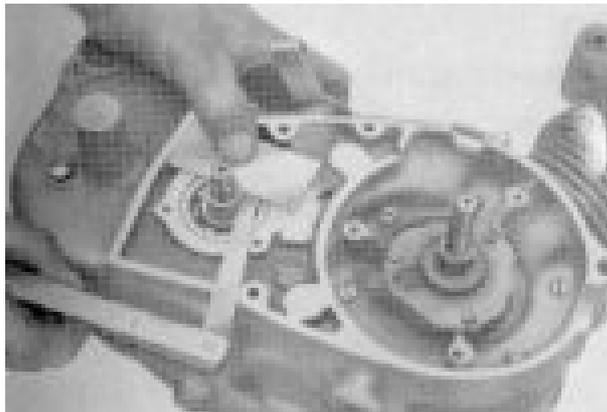
Feststellmutter M6 lösen und an der Einstellschraube das Kupplungsspiel einstellen. Der Kupplungshebel soll sich etwa um 4-5 mm schwenken lassen.

Werkzeug:

- Gekröpfter Ringloch- oder Steckschlüssel SW 10mm
- Schraubenzieher 6mm

3.1.2.6. Ausmessen des Axialspiels der Getriebe-Abtriebswelle und der Kurbelwelle sowie Aufsetzen der Dichtkappen

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



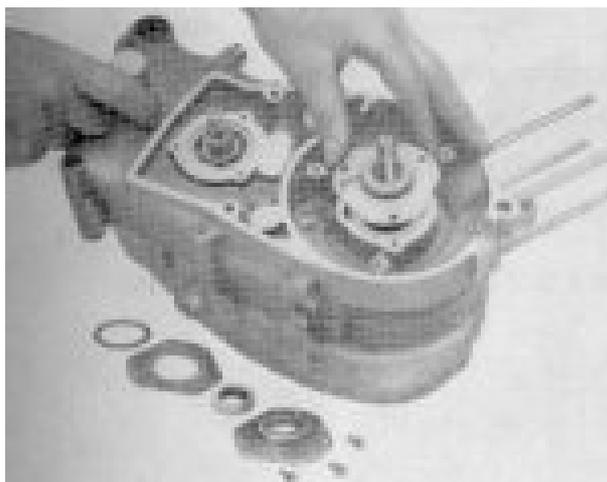
Beide Wellen haben ein zulässiges Axialspiel von 0,2 - 0,3 mm.

Feststellen das tatsächlich vorhanden Spiels:

Zulässiges Spiel von ermitteltem Meßwert subtrahieren.
Differenz = Dicke der beizulegenden Distanzscheibe.

Werkzeug:

- Meßleiste
- Dickenlehre oder
- Tiefenmikrometer



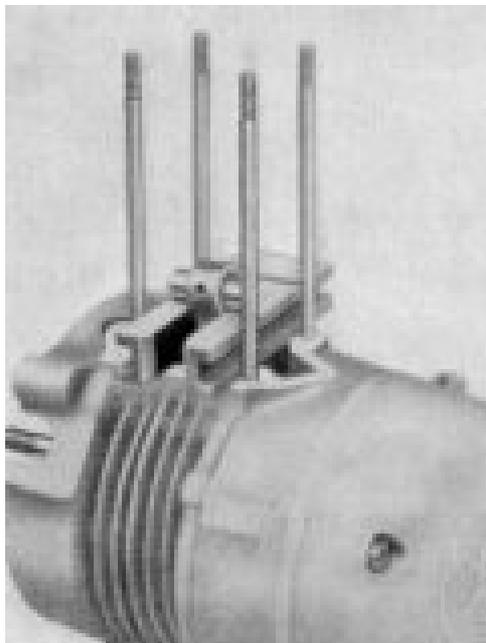
Dichtungen auflegen. Montagehülse für Radialdichtring A17x28 auf den rechten Kurbelwellenstumpf und Distanzhülse auf Getriebe-Abtriebswelle aufstecken. Dichtkappen mit eingesetzten Dichtringen montieren. Sechs Zylinderschrauben M4x10 für die Dichtkappen mit Dichtlack versehen und einschrauben.

Werkzeug:

- Montagehülse EV 37001-24
- Schraubenzieher 6mm

3.1.2.7. Montage von Kolben und Zylinder

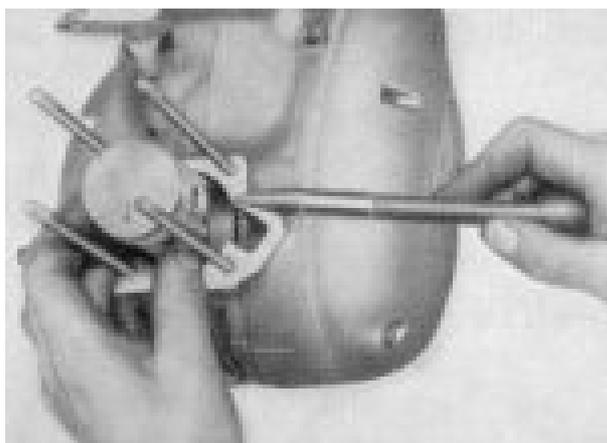
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Kolbenbolzen in die Pleuelbuchse einführen. Parallelitätslehre auflegen und Kolbenbolzen zum Anliegen bringen. Bei ordentlich ausgewinkelttem Pleuel darf zwischen Lehre und Kolbenbolzen kein Lichtspalt zu sehen sein.

Werkzeug:

- Parallelitätslehre EV 37001-19

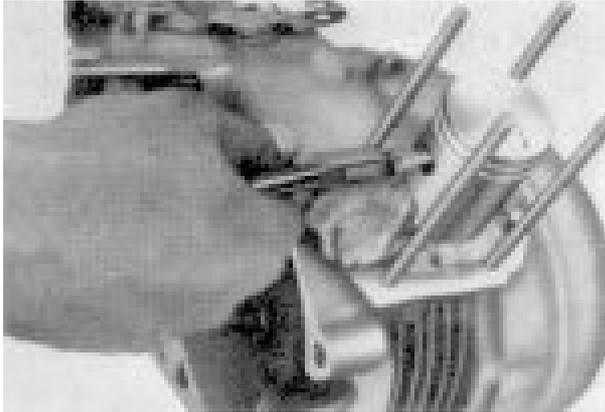


Kolbeneinbauspiel: 0,03 - 0,04 mm

Anlaufscheiben auf die Pleuelbuchse stecken. Kolben in vorgeschriebener Einbaurichtung (der Pfeil auf dem Kolbenboden zeigt in Fahrtrichtung) einsetzen, eingeölte Kolbenbolzen auf den Führungsdorn stecken, in die Pleuelbuchse einführen. Kolben dabei gut festhalten, damit das ausgerichtete Pleuel nicht verdrückt wird.

Werkzeug:

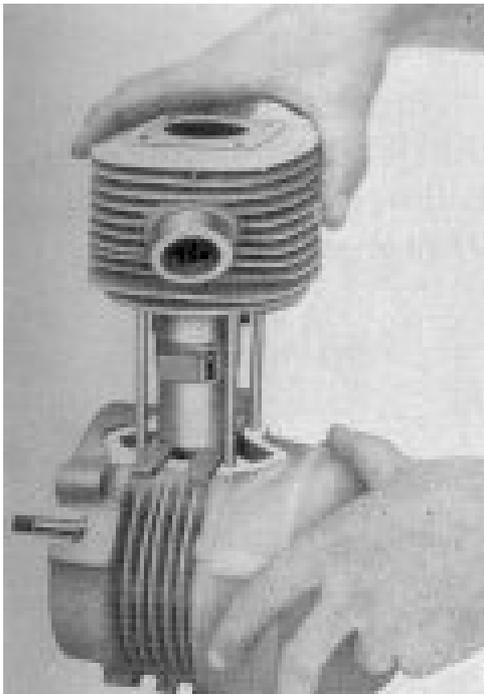
- Einführhülse EV 37001-35



Sicherungsringe sorgfältig in die Ringnuten der Kolbenbolzenaugen einsetzen und sich von deren ordentlichem Sitz überzeugen.

Werkzeug:

- Seegerringzange



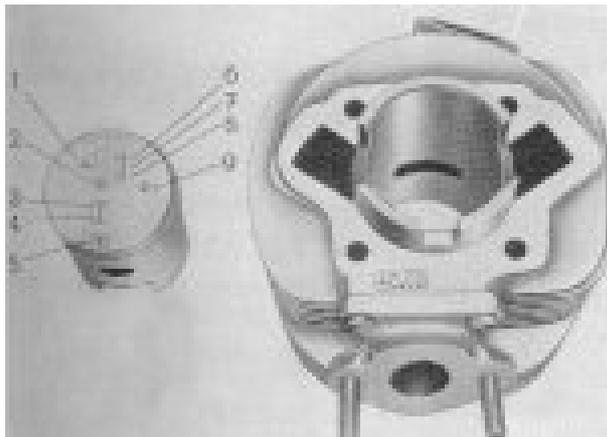
Zylinderfußdichtung mit Wasser anfeuchten und auf die Dichtfläche legen. Haltegabel für das Pleuel einschieben. Kolben und Zylinder mit Öl versehen. Kolbenring-Spannband auflegen.

A c h t u n g ! Kolbenringe so drehen, daß der Stoß mit den Sicherungstiften übereinstimmt.

Kurbelwelle zum Vermitteln des Zylinders einige Male durchdrehen. Zylinderdeckel aufsetzen. Befestigungsmuttern M6 mit Federscheiben B6 aufschieben und gleichmäßig über Kreuz anziehen.

Werkzeug:

- Haltegabel EV 37001-20
- Steckschlüssel SW 10mm
- Kolbenband DV 37314-1



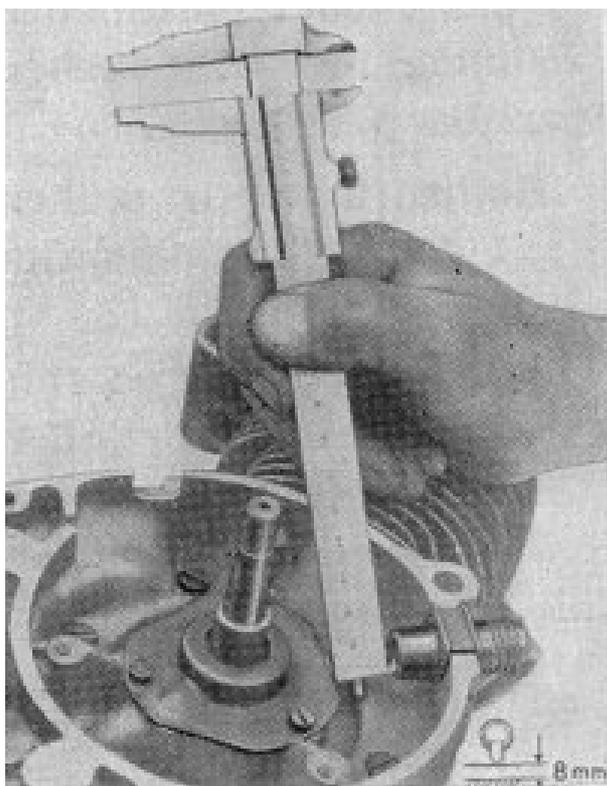
Kennzeichnung von Kolben und Zylinder:

1. Prüfzeichen des DAMW
2. Fertigungsmonat und Jahr
3. Ist-Maß des Kolbendurchmessers
4. Einbauspiel des Kolbens
5. Sortierungsgruppe
6. Symbol für Kolbenform
7. Herstellerzeichen
8. Gütekontrollzeichen
9. Einbaurichtung

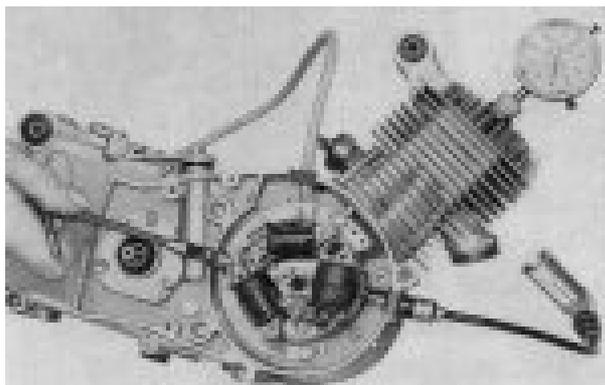
Zylinderdurchmesser. (Es wird nur die letzte Zahl gestempelt, z.B. Zylinder mit Nennmaß 40,01 trägt die Kennziffer 1).

3.1.2.8. Einbau des Schwunglichtmagnetzünders

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



A c h t u n g ! Sicherheitsfunkenstrecke von 8mm (Abstand Überschlagnspitze - Gehäuse) unbedingt einhalten. Stromabnehmer festschrauben.



Grundplatte aufsetzen und mit den Schrauben M5x14 befestigen. Unterlegscheiben 5,3 und Federringe A5 nicht vergessen! (Wenn vorhanden, Körnermarkierung beachten.) Gummikabeldurchführungen in die vorgesehenen Gehäuseausschnitte legen. Scheibenfeder (Keil 2x3,7) in die Keilnut des rechten Kurbelwellenstumpfes einlegen. Einstellnocken aufstecken.

Werkzeug:

- Einstellnocken
- Schraubenzieher 9mm

3.1.2.9. Einbau des Motors in das Fahrgestell

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Getriebe mit 0,5l Getriebeöl der Viskosität 60 cSt füllen. Deckel für Kupplungsdeckel aufsetzen und mit den beiden Linsensenkschrauben BM4x12 befestigen.

Vergaseranlage montieren.

Motor in das Fahrgestell einhängen.

Kickstarterhebel montieren.

Abtriebskettenrad aufsetzen und mit Sicherungsblech und Mutter M10 befestigen. Mutter sichern, Antriebskette auflegen, Lüftergehäuse und Halbschale anschrauben, Lüfterrad aufsetzen, Lichtmaschinendeckel anschrauben (vorher gegebenenfalls Tachoantrieb montieren). Bowdenzüge einhängen, Tachoantriebswelle und Zündkerze einschrauben, Kabel und Kraftstoffleitung anschließen, Bowdenzüge einstellen.

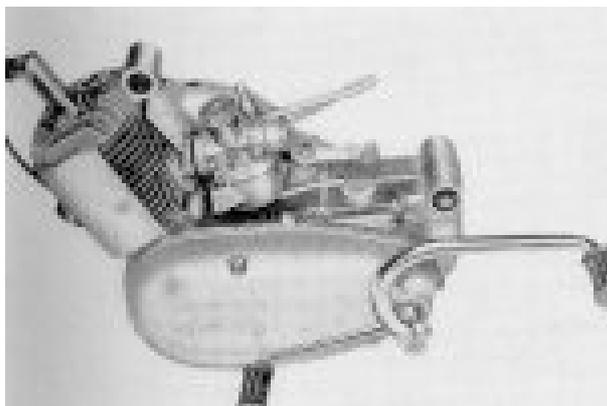
Werkzeug:

- Schraubenzieher 9mm
- Schraubenzieher 6mm
- Schraubenzieher 4mm
- Schraubenschlüssel SW 17mm
- Schraubenschlüssel SW 14mm
- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Dorn
- Schlosserhammer
- Halteschlüssel für Abtriebskettenrad DV 37001-36

3.2 Motor M 53 KFR/KF mit 3-Gang-Getriebe, Kickstarter, Fußschaltung, gebläsegekühlt

3.2.1 Arbeiten am Fußschaltmechanismus

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

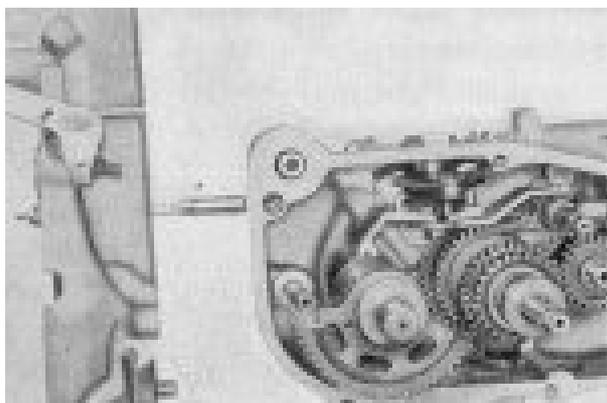


'Simson'-Zweitaktmotor M 53/1 KF mit Kickstarter und Fußschaltung.

Alle Demontage- und Montagearbeiten entsprechen bis auf die Arbeiten am Fußschaltmechanismus denen am Motor M 53/1 KH.

3.2.1.1. Demontage

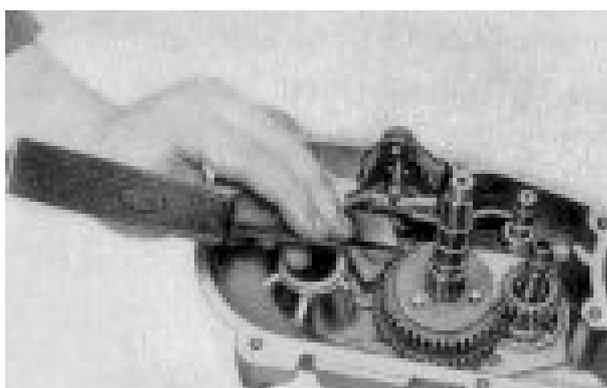
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Blick in das geöffnete Getriebegehäuse.



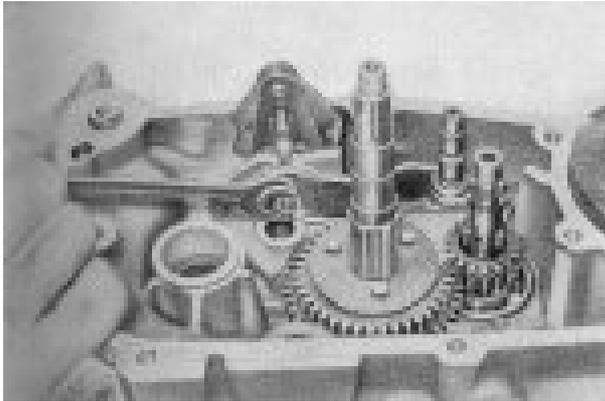
Blick in das Kupplungsgehäuse.



Sicherungsblech an der Befestigungsmutter M6 zurückbiegen.

Werkzeug:

- Schlosserhammer
- Meißel



Befestigungsmutter M6 lösen.

Werkzeug:

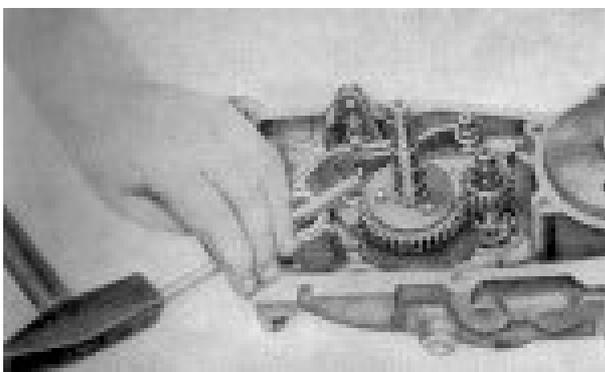
- Schraubenschlüssel SW 10mm



Verschlusschraube öffnen.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 22mm



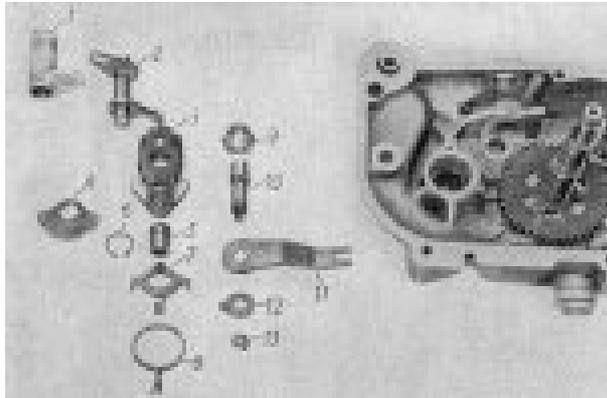
Lagerbolzen entfernen.

Werkzeug:

- Aluminiumdurchschlag
- Schlosserhammer

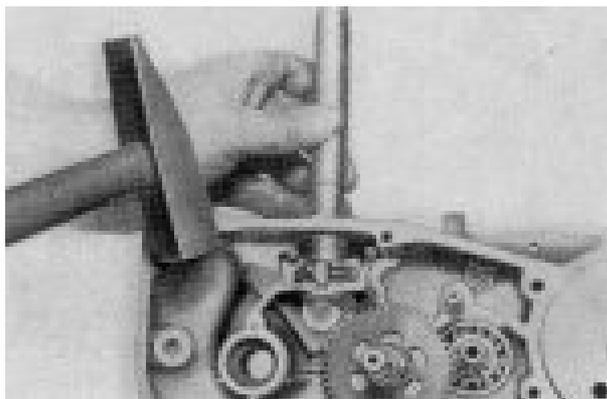
3.2.1.2. Montage

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Einzelteile des Fußschaltmechanismus:

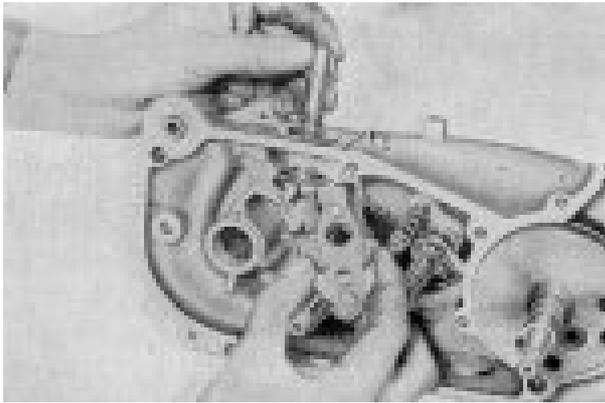
1. Hohlwelle
2. Fußschaltwelle
3. Ratsche
4. Ratschensegment
5. Buchse für Fußschaltung
6. Sicherungsblech
7. Arretierblech
8. Schaltfeder
9. Verschlussschraube
10. Welle für Fußschaltautomat
11. Schaltbügel
12. Sicherungsblech
13. Sechskantmutter M6



■ Einsetzen der Lagerbuchse mit Schaltfeder.

Werkzeug:

- Dorn
- Schlosserhammer

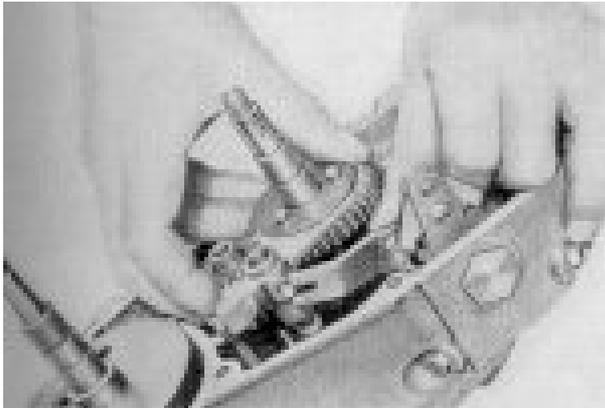


Verschlusschraube einsetzen.

Einsetzen der Schaltklinke und des Lagerbolzens.

Werkzeug:

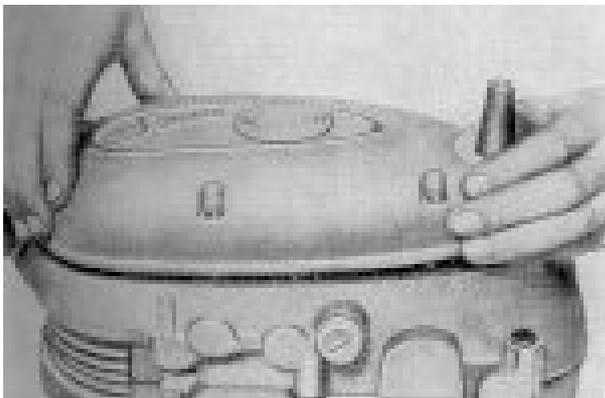
- Schraubenschlüssel SW 22mm



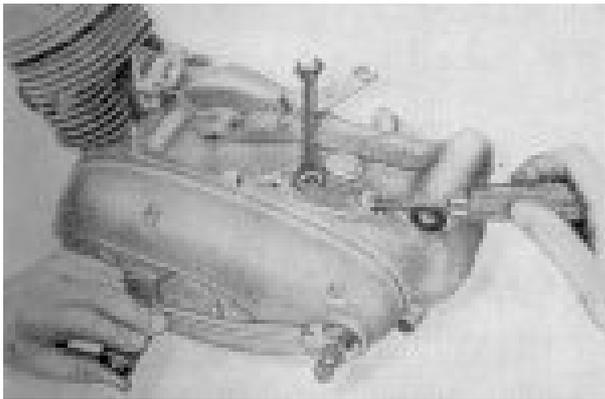
Schalbügel und Schaltgabel montieren. Sicherungsblech aufstecken und Befestigungsmutter M6 anschrauben und sichern.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Dorn
- Schlosserhammer



Inneren Schalthebel mit Fußschaltwelle einsetzen. Montagehülse aufstecken. Kupplungsdeckel vorsichtig montieren.



Schaltung einstellen:

1. Fußschalthebel in 1. Gangstellung bringen und in der Unterlage festhalten. Stellschraube (hintere) soweit einschrauben, bis der Fußschalthebel leicht angehoben wird. Stellschraube in dieser Stellung sichern.
2. Fußschalthebel in 3. Gangstellung bringen und in der Oberlage festhalten. Stellschraube (vordere) soweit einschrauben, bis der Schalthebel nach unten gedrückt wird. Stellschraube in dieser Stellung sichern.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Schraubenzieher 6mm

3.3 Motor M 52 KH mit 2-Gang-Getriebe, Kickstarter, Handschaltung, fahrtwindgekühlt

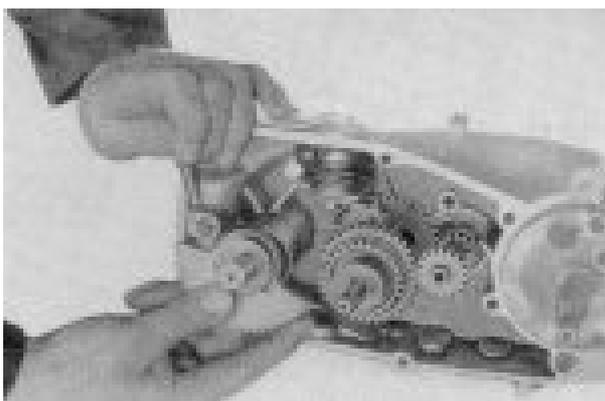
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Gesamtansicht des Motors

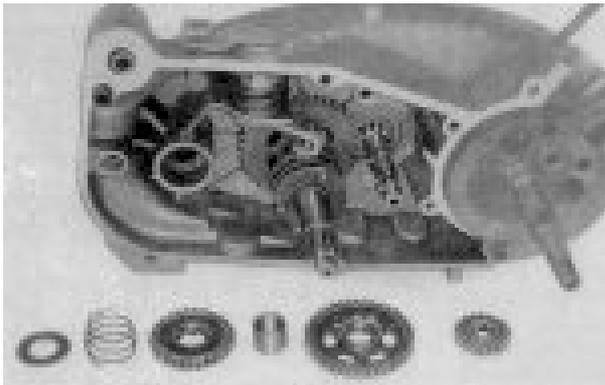
3.3.1 Ausbau der Kickstarteranlage, des Schaltgetriebes und des Handschaltmechanismus

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



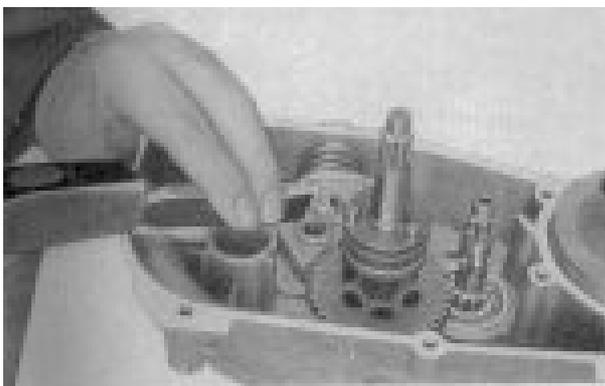
Kickstarterfeder und Scheiben herausnehmen.

Anschlag für Kickstartersegment, Kickstarterwelle,



herausnehmen.

Anlaufscheibe, Feder, Mitnehmer und Zahnradpaar 2. Gang



Schaltbügel mit Schaltstein und die Schaltklaue entfernen.

Sicherungsblech aufbiegen, Befestigungsmutter M6 lösen,

Werkzeug:

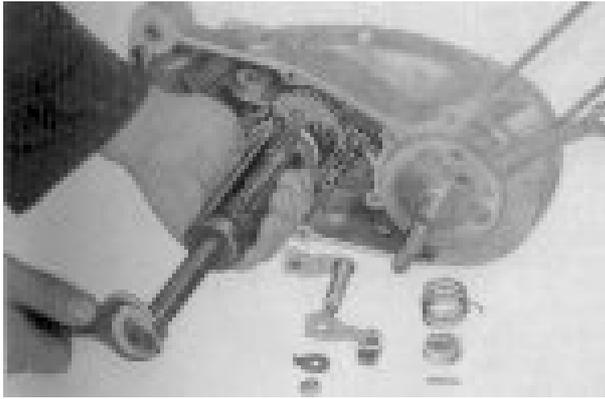
- Meißel
- Schlosserhammer
- Schraubenschlüssel SW 10mm



Kerbstift aus der Schaltwelle entfernen und die Welle sowie Drehfeder mit Federspanner herausnehmen. (Schaltwelle leicht anheben und so drehen, daß die Nippelaufnahme nach vorn zeigt.)

Werkzeug:

- Durchschlag 2mm
- Schlosserhammer



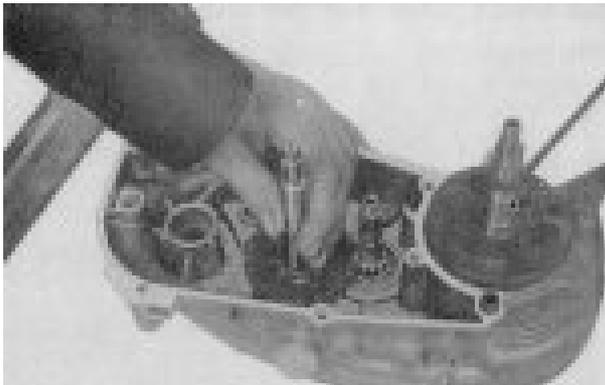
Abtriebswelle mit Zahnrad 1. Gang und, wenn nötig, Kupplungswelle (nach Demontage der Kupplung) herausziehen.

Werkzeug:

- Abziehvorrichtung EV 37001-25
- Schraubenschlüssel SW 22mm

3.3.2 Montage des Schaltmechanismus und des Schaltgetriebes

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



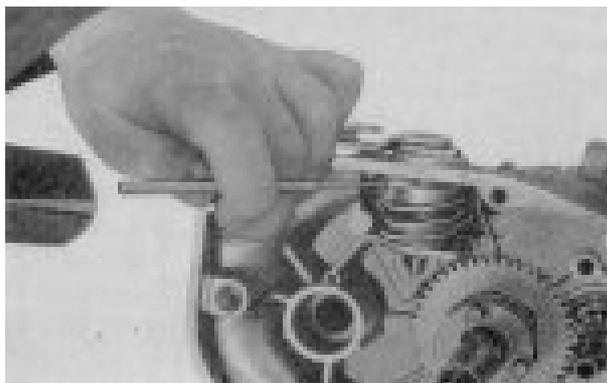
Kupplungswelle, Zahnrad 1. Gang und Antriebswelle einsetzen.

Werkzeug:

- Gummihammer



Schaltklaue auf die Abtriebswelle schieben. (bei alter Ausführung: tiefe Ringnut zum Zahnrad 1.Gang)



Schaltwelle, Federspanner und Drehfeder montieren und den Federspanner mit Kerbstift arretieren.

Werkzeug:

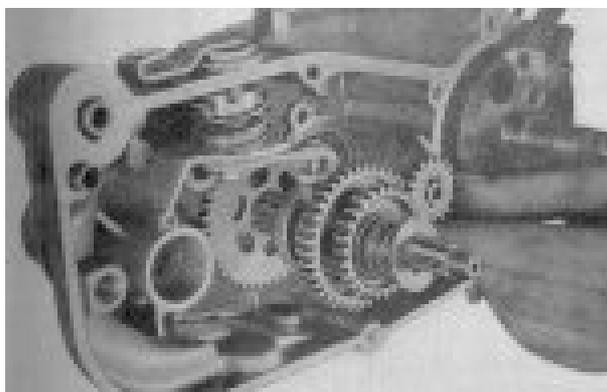
- Durchschlag
- Schlosserhammer



Schaltbügel mit Schaltstein in die tiefere Ringnut der Schaltklaue einsetzen und auf das Vierkant der Schaltwelle stecken. Sicherungsblechscheibe und Mutter M6 aufstecken, festschrauben und sichern.

Werkzeug:

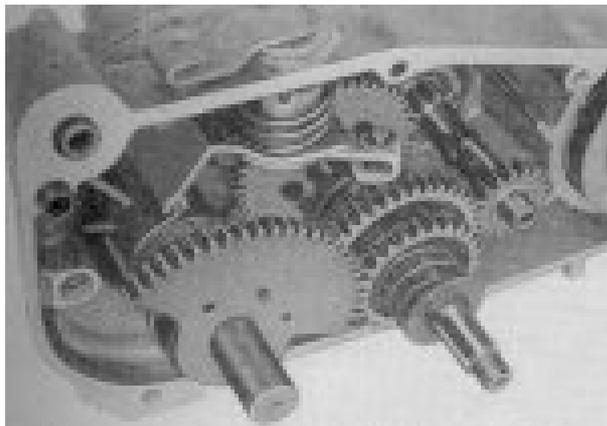
- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Meißel
- Schlosserhammer



Zahnradpaar 2. Gang, Mitnehmer, Feder und Anlaufscheibe montieren.

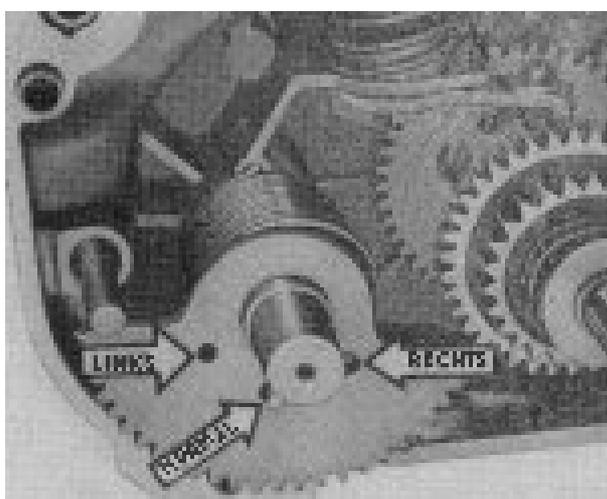
3.3.3 Montage der Kickstarteranlage

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Kickstarterfeder auf die Starterwelle schieben und das Federende in die mittlere der drei Bohrungen einführen. Scheibe aufsetzen und die Baugruppe montieren.

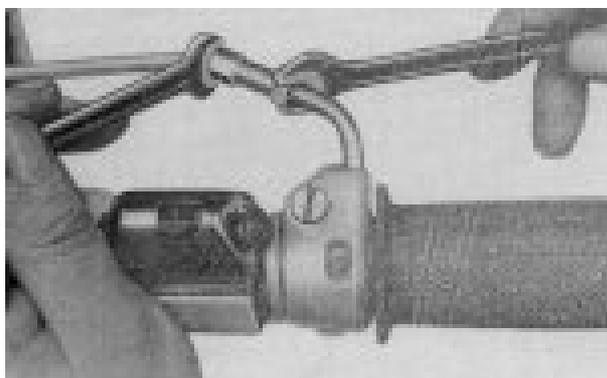
Dabei ist zu beachten, daß das zweite Federende in die dafür vorgesehene Gehäusebohrung eingreift.



Kickstarterfeder spannen und Anschlag einsetzen. Federspannung nötigenfalls durch Versetzen des Zahnradsegmentes korrigieren. Das Federende bei zu geringer Vorspannung in die linke, bei zu großer Vorspannung in die rechte Bohrung einführen. Gehäusehälften zusammenfügen. (Bei Kickstarterwelle, neue Ausführung, existiert nur noch die mittlere Bohrung.)

3.3.4 Einregulieren der Schaltung

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Schalt Drehgriff auf Null-Stellung (Leergang) einstellen. Schaltbowdenzug so einregulieren, daß sich das Hinterrad frei durchdrehen läßt. Schalteinstellung im 1. und im 2. Gang überprüfen und notfalls korrigieren.

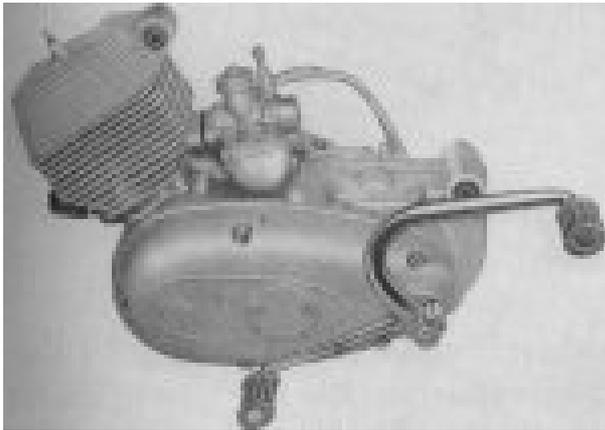
Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Schraubenschlüssel SW 9mm



3.4 Motor M 54 KF (sinngemäß anwendbar für Motor M 54/11 KFL) mit 4-Gang-Getriebe, Kickstarter, Fußschaltung, fahrtwindgekühlt (gebläsegekühlt)

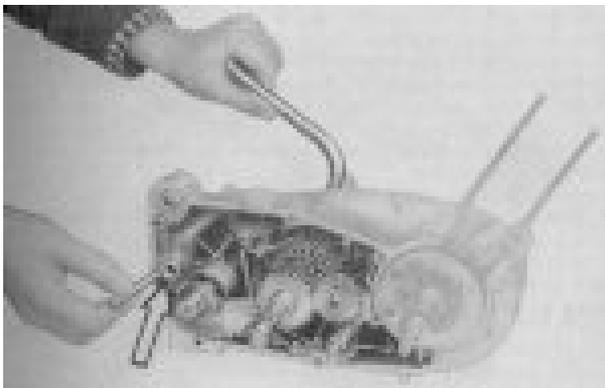
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



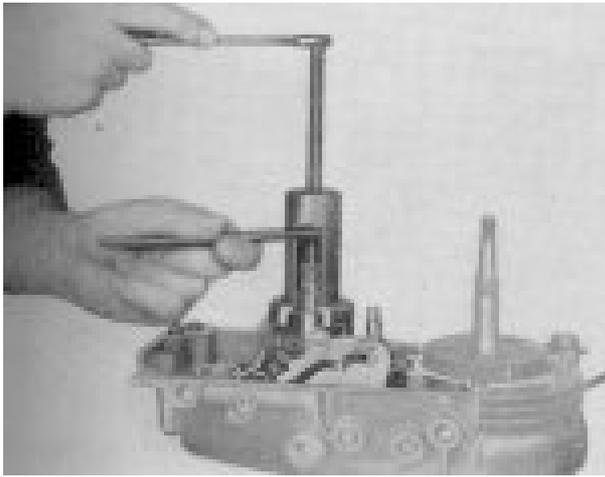
Gesamtansicht des Motors (fahrtwindgekühlt und mit Zündspule).

3.4.1 Ausbau der Kickstarteranlage, des Schaltgetriebes und des Fußschaltmechanismus

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



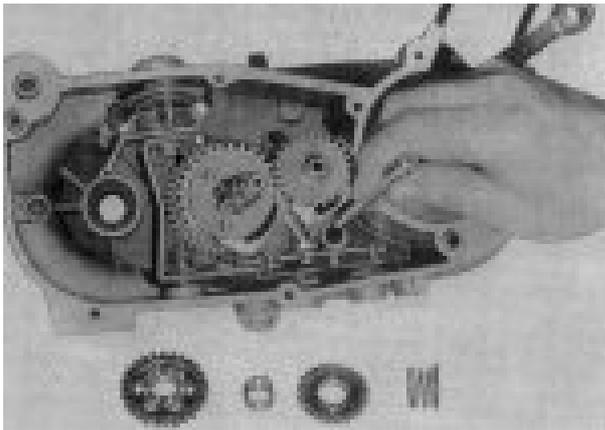
Anschlag für Kickstartersegment, Kickstarterwelle, Kickstarterfeder und Scheiben herausnehmen. (Kickstarterhebel zur Arbeitserleichterung wieder auf die Welle schieben.)



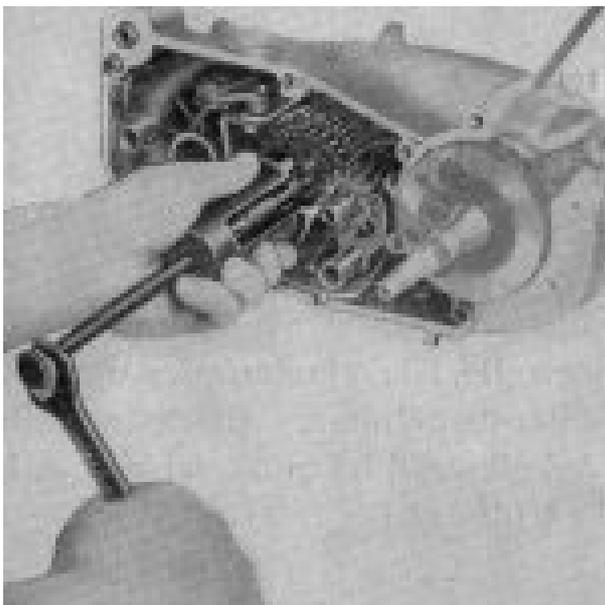
Zahnrad für 4. Gang mit Klemmhülse von der Abtriebswelle abziehen. (Zwischen Druckstück und Gewindezapfen flache Zwischenlage schieben.)

Werkzeug:

- Vorrichtung EV 37001-25
- Schraubenschlüssel SW 22mm
- Zwischenlage



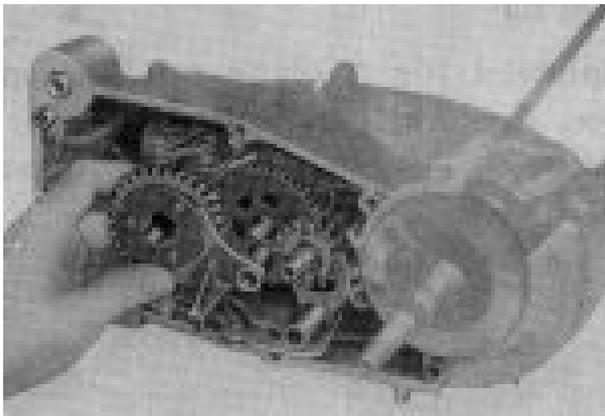
Feder, Mitnehmer für Kickstarter mit Buchse, Zahnrad 3. Gang und Schaltwelle herausnehmen.



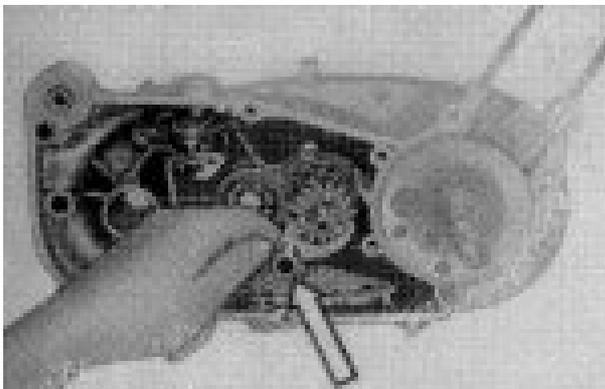
Abtriebswelle mit Vorrichtung EV 37001-25 herausziehen. Die Kurvenscheibe muß hierzu ganz nach hinten geschwenkt sein (1. Gang einlegen).

Werkzeug:

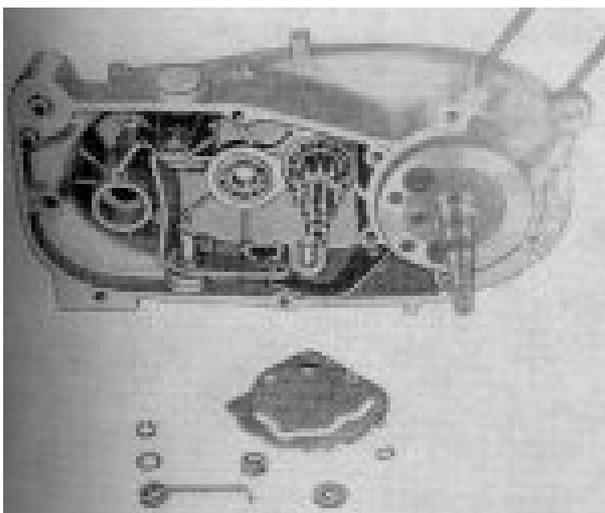
- Vorrichtung EV 37001-25
- Schraubenschlüssel SW 22mm



Großes Schaltrad mit Schaltgabel und Zahnrad für den 1. Gang herausnehmen.



Zweite Schaltgabel und das dazugehörige Schieberad herausnehmen. Kurvenscheibe dazu in die Stellung bringen, daß die Rastrolle zwischen zweiter und dritter Kerbe (von links) aufliegt. Schaltgabel nach hinten schwenken und dabei aus der Kurvenscheibe herausführen.

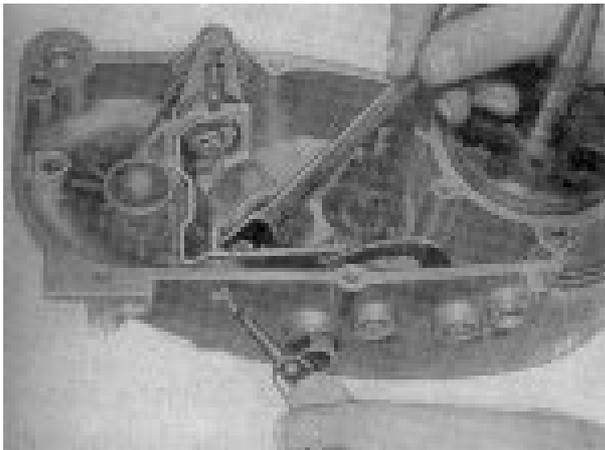


Kurvenscheibe mit Anlaufscheibe und Rastrollenfeder mit Rastrolle herausnehmen.

Dazu Sicherungsringe am Lagerbolzen der Kurvenscheibe und an der Lagerschraube des Schalthebels sowie die Gegenlagerscheibe der Rastrollenfeder entfernen.

Werkzeug:

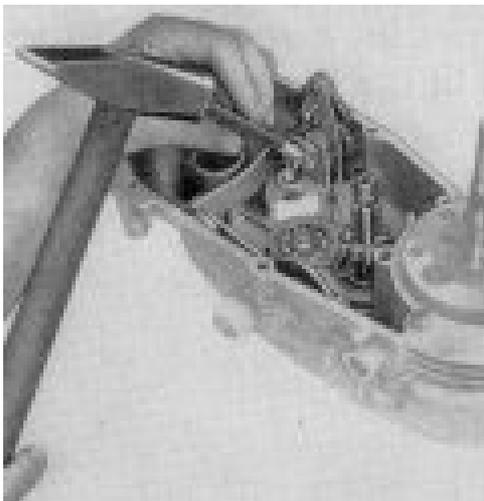
- Seegerringzange



Lagerschraube für Schalthebel entfernen, Gewindehülse lösen, Lagerschraube heraus-schrauben.

Werkzeug:

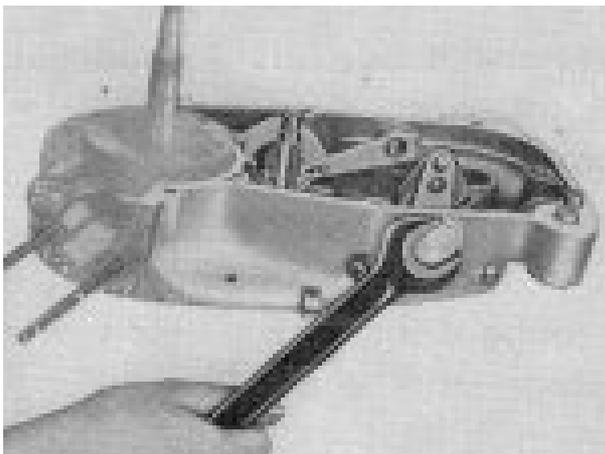
- Schraubenschlüssel SW 12mm
- Schraubenzieher 9mm



Sicherungsblech an der Befestigungsmutter M6 des Schaltbügels aufbiegen, Mutter lösen.

Werkzeug:

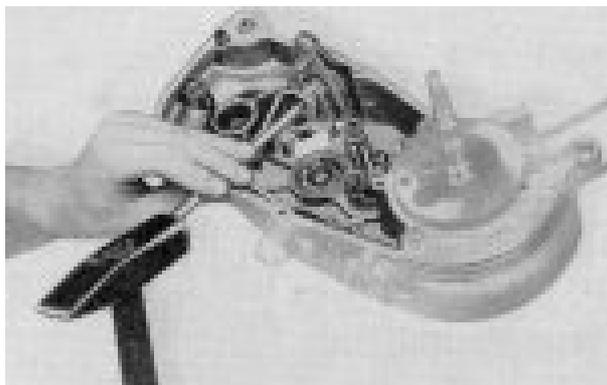
- Meißel
- Schlosserhammer
- Schraubenschlüssel SW 10mm



Verschlussschraube öffnen.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 22mm



Lagerbolzen entfernen, Übertragungsteile und Zwischenhebel herausnehmen.

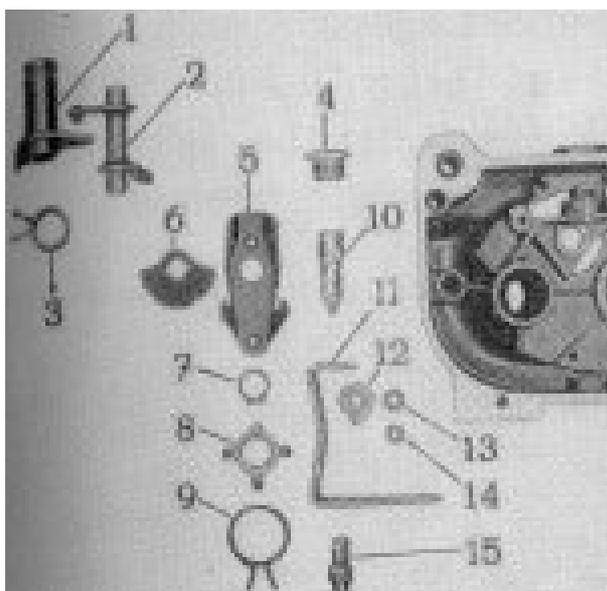
Werkzeug:

- Aluminiumdurchschlag
- Schlosserhammer

Arretierblech mit Feder für Fußschaltung und Buchse für Fußschaltung nur ausbauen, wenn es unbedingt nötig ist. Demontage und Montage der Buchse nur bei angewärmtem Gehäuse vornehmen.

Werkzeug:

- Seegerringzange
- Aludorn (zur Buchse passend)
- Schlosserhammer



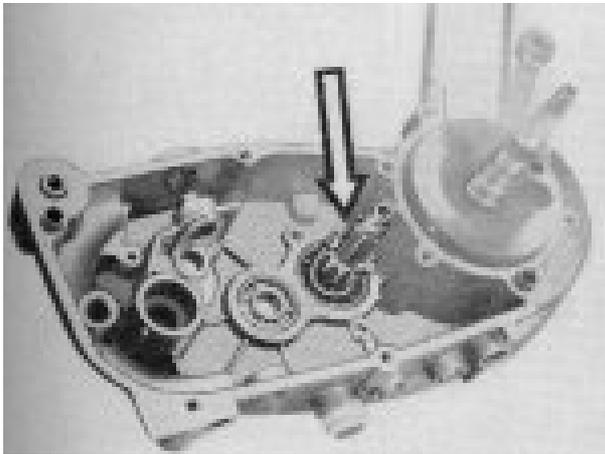
Übertragungsteile des Schaltmechanismus:

1. Hohlwelle
2. Fußschaltwelle
3. Biegefeder
4. Verschlussschraube
5. Ratsche
6. Ratschensegment

7. Sicherungsring 10; TGL 0-471
8. Arretierblech
9. Schaltfeder für Fußschaltung
10. Welle für Schaltautomat
11. Schalthebel
12. Sicherungsblech
13. Scheibe 7 TGL 8328
14. Sechskantmutter M6
15. Lagerschraube mit Gewindehülse

3.4.2 Montage des Fußschaltmechanismus und Schaltgetriebes

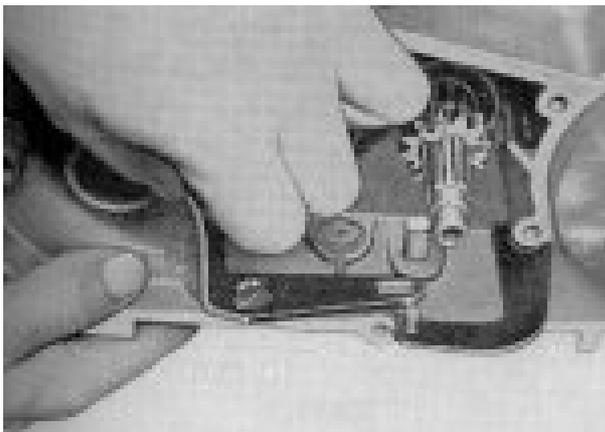
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Kupplungswelle einsetzen.

Werkzeug:

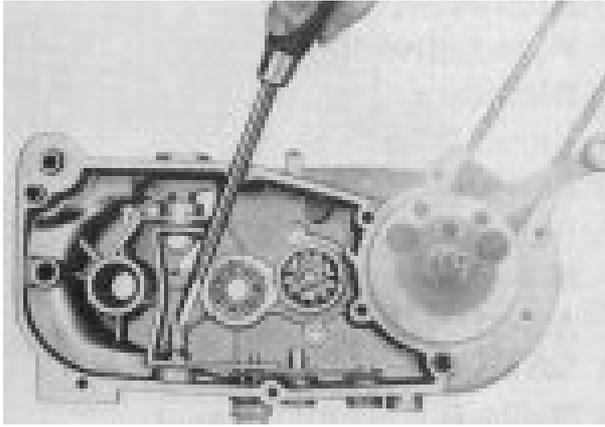
- Gummihammer



Zwischenhebel einsetzen und mit Seegerring sichern. Schalthebel aufstecken.

Werkzeug:

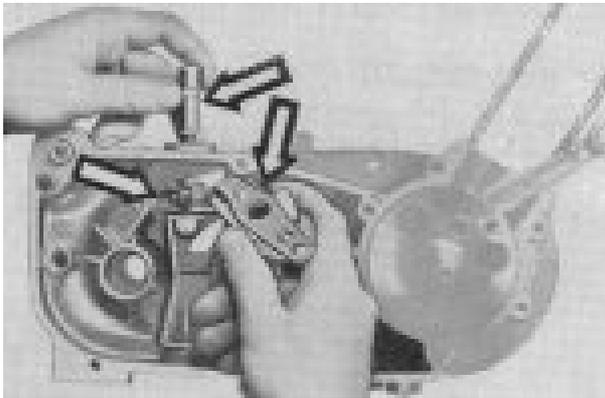
- Seegerringzange



Schalthebel und Lagerschraube montieren. Dabei auf ordentlichen Sitz der Dichtung an der Schraube achten. Gewindehülse noch nicht festziehen.

Werkzeug:

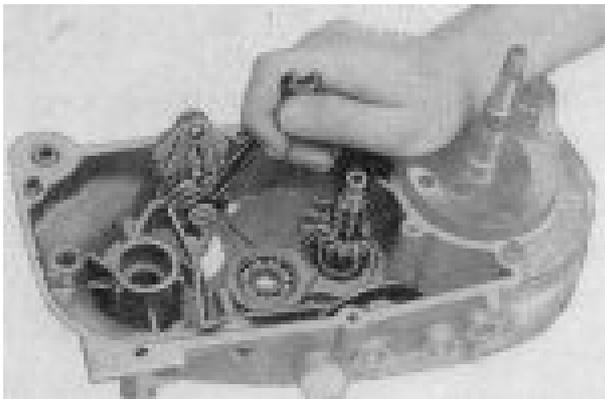
- Schraubenzieher 9mm



Feder für Fußschaltung und Arretierblech einsetzen, mit Seegerring sichern, Ratsche mit Segment und Lagerbolzen montieren.

Werkzeug:

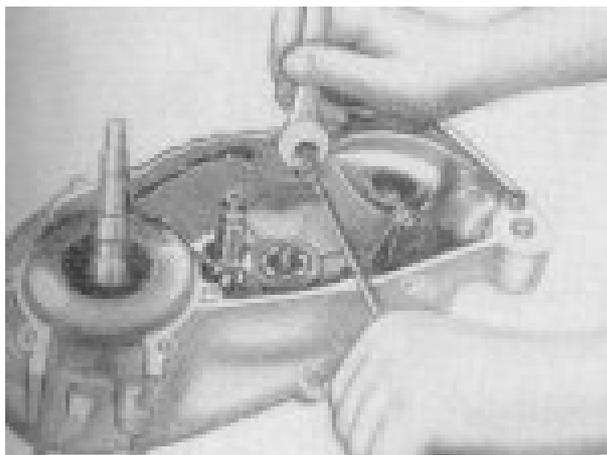
- Seegerringzange



Sicherungsblech, Scheibe und Befestigungsmutter M6 anbringen, festziehen und sichern. Der Lagerbolzen muß gut in den Vierkantlöchern des Ratschensegmentes und des Schaltbügels sitzen. Verschlussschraube einschrauben und Leichtgängigkeit des Mechanismus überprüfen.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Dorn
- Schlosserhammer

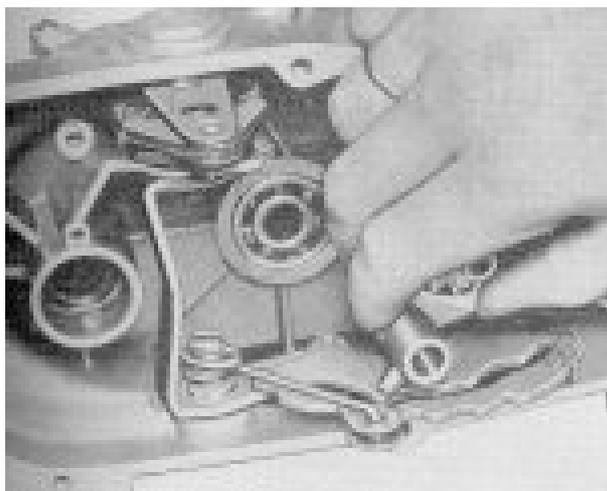


Schaltkurve auf den entsprechenden Lagerbolzen stecken und mit Seegerring sichern. Rastrollenfeder und Scheibe auf die Lagerschraube setzen, Seegerring montieren.

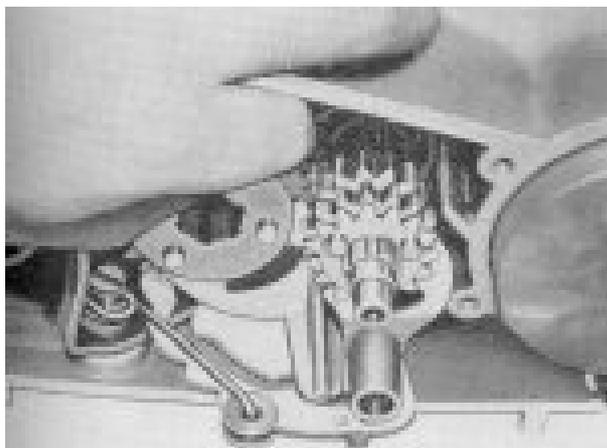
Die Rastrollenfeder soll zur Trennfläche des Gehäuses im Winkel von 25° stehen, Lagerschraube in dieser Stellung mit der Gewindehülse kontern. Kurvenscheibe in Raststellung 3. Gang bringen. (Die Rastrolle sitzt in der 4. Kerbe von rechts.)

Werkzeug:

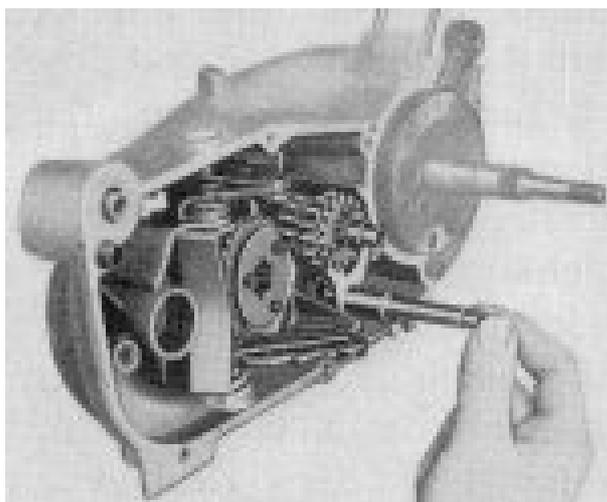
- Schraubenzieher 9mm
- Schraubenschlüssel SW 12mm



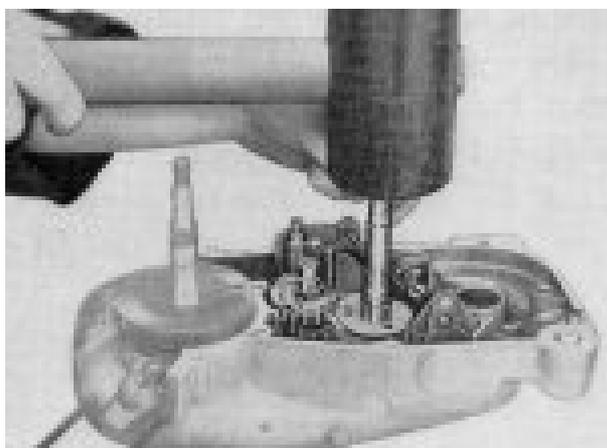
Rastrolle auf die Feder aufstecken und zwischen der zweiten und der dritten Kerbe (von links) auflegen. Kleine Schaltgabel mit dazugehörigem Schaltrad auf Kupplungswelle montieren und Führungszapfen der Schaltgabel in die Kurve einlegen.



Kurvenscheibe ganz nach hinten schwenken (Stellung 1. Gang), Zahnrad für 1. Gang und große Schaltgabel mit Zahnrad einlegen.



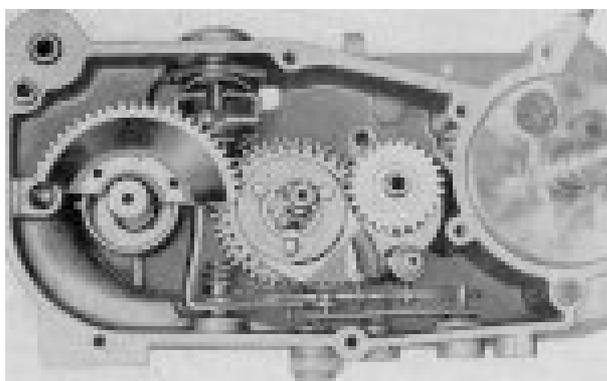
Schaltwelle mit dem dünneren Zapfen zuerst in die Schaltgabel und die Gehäusebohrung einführen.



Getriebeabtriebswelle einsetzen und bis zum Anschlag in das Kugellager drücken.

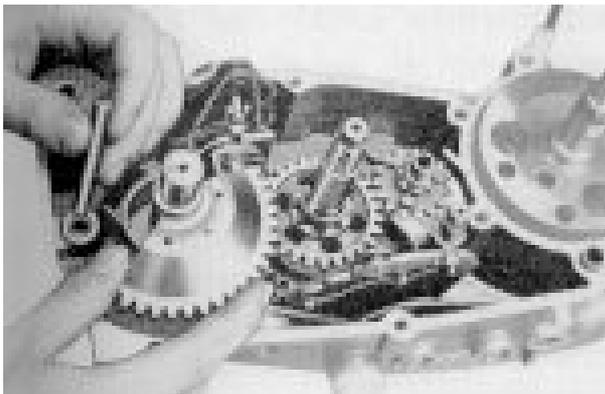
Werkzeug:

- Gummihammer

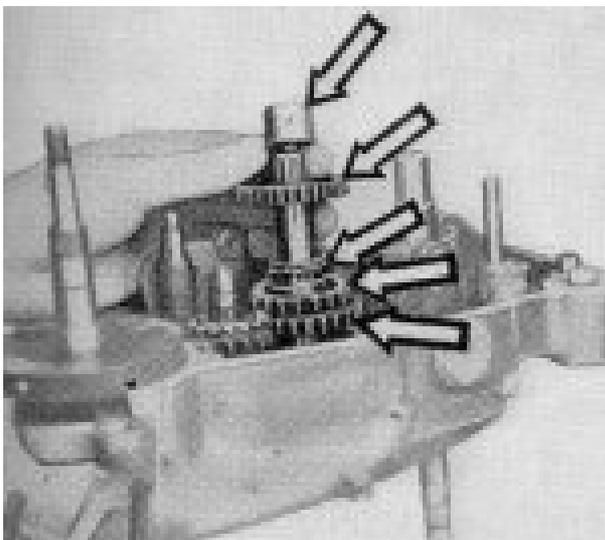


Kickstarteranlage.

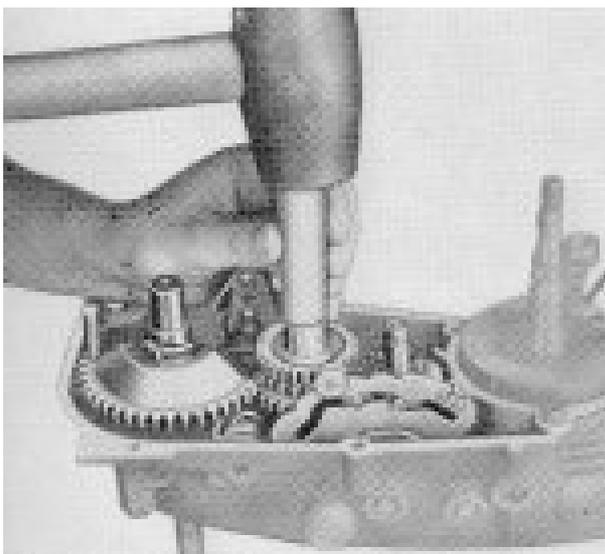
Kickstarterfeder auf die Starterwelle schieben und das Federende in die mittlere der drei Bohrungen einführen. Scheibe aufsetzen und die Baugruppe montieren. Dabei ist zu beachten, daß das zweite Federende in die dafür vorgesehene Gehäusebohrung eingreift.



Kickstarterfeder spannen und Anschlag einsetzen. Federspannung nötigenfalls durch Versetzen des Zahnradsegmentes korrigieren. Das Federende wird bei zu geringer Vorspannung in die untere Bohrung, bei zu großer Spannung in die obere Bohrung eingeführt. (Bei Kickstarterwelle, neue Ausführung, existiert nur noch die mittlere Bohrung.)



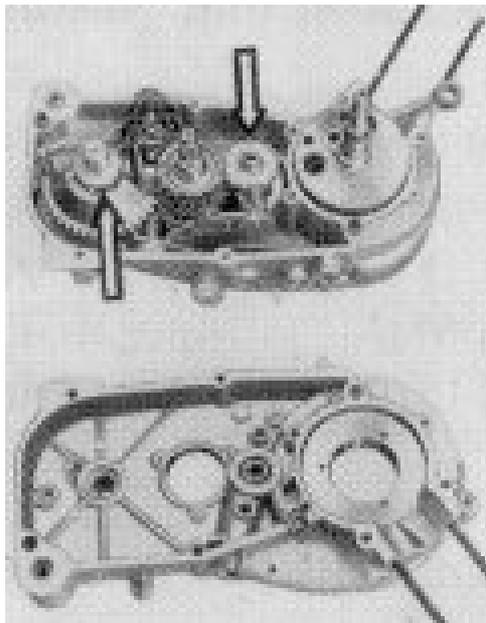
3. Gangrad, Mitnehmer für Kickstarter mit Buchse, Feder (mit großem Durchmesser nach unten), Zahnrad 4. Gang aufstecken und Klemmhülse aufschieben.



Klemmhülse aufdrücken. Sie soll nur so fest auf der Abtriebswelle haften, daß das Zahnrad für den 4. Gang nicht durch die Federkraft auf der Welle verschoben werden kann.

Werkzeug:

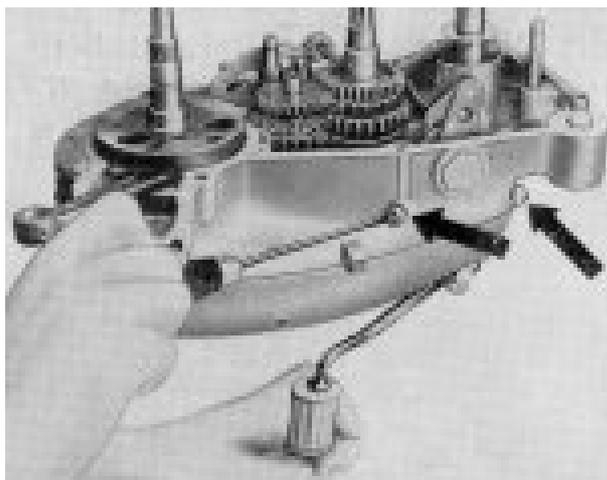
- Hohldurchschlag
- Gummihammer



Scheibe auf die Kickstarterwelle und Festrad für den 4. Gang aufsetzen.
Kupplungswelle axial auf 0,2 - 0,3 mm Spiel ausgleichen.

3.4.3 Fußschaltmechanismus nachregulieren (nur im Bedarfsfall)

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



1. Fußschalthebel in 1. Gangstellung bringen und in der Unterlage festhalten. Stellschraube (hintere) soweit einschrauben, bis der Fußschalthebel leicht angehoben wird. Stellschraube in dieser Stellung sichern.
2. Fußschalthebel in 4. Gangstellung bringen und in der Oberlage festhalten. Stellschraube (vordere) soweit einschrauben, bis der Schalthebel nach unten gedrückt wird. Stellschraube in dieser Stellung sichern.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Schraubenzieher 6mm

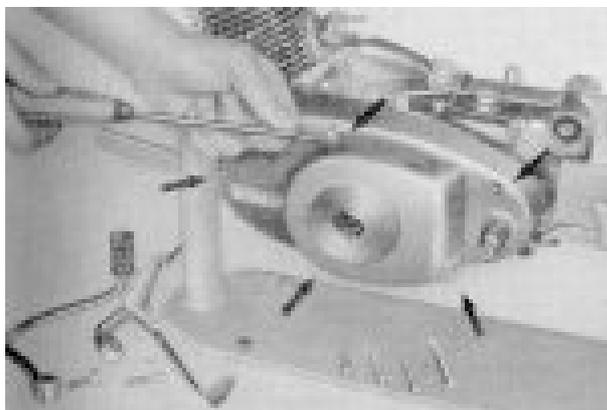
4 Arbeiten an der Kupplungsautomatik

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Zur Erleichterung der Arbeiten an der Automatik empfiehlt es sich, einen Getriebegang einzulegen.

4.1 Demontage der Schaltbetätigung im Kupplungsdeckel

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Schaltwippe (-hebel) und Kickstarterhebel abschrauben.

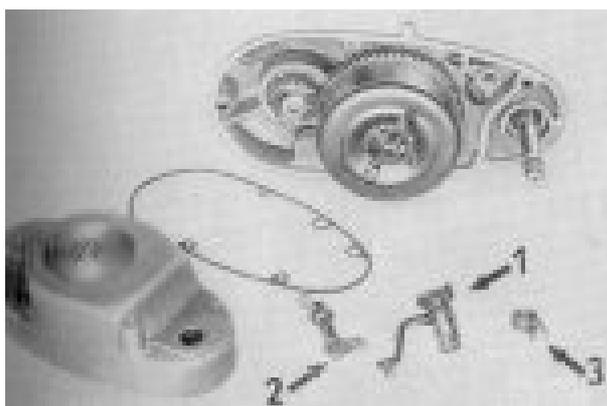
Zylinderschrauben

- M6x75 (1 Stück)
- M6x55 (2 Stück)
- M6x45 (2 Stück)

entfernen.

Werkzeug:

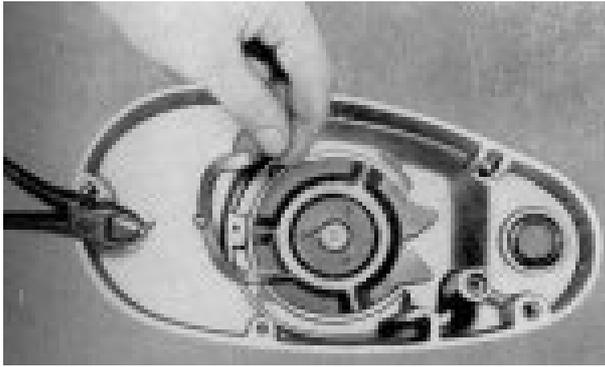
- Schraubenschlüssel SW 10mm
- Schraubenschlüssel SW 14mm
- Schraubenzieher 9mm



Kupplungsdeckel abnehmen.

1. Hohlwelle
2. Schaltwelle
3. Biegefeder

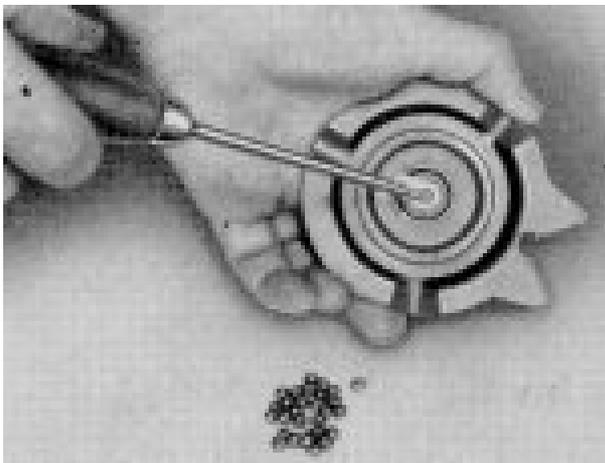
ausbauen.



Kerbnagel 4x12 herausziehen und Blattfeder entfernen.

Werkzeug:

- Seitenschneider

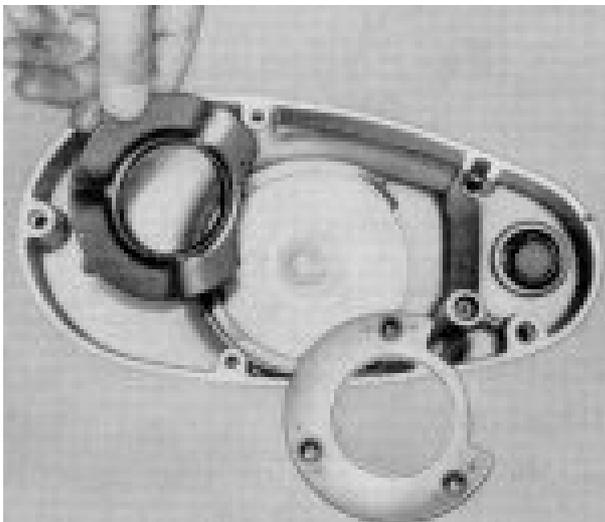


Spannplatte abschrauben.

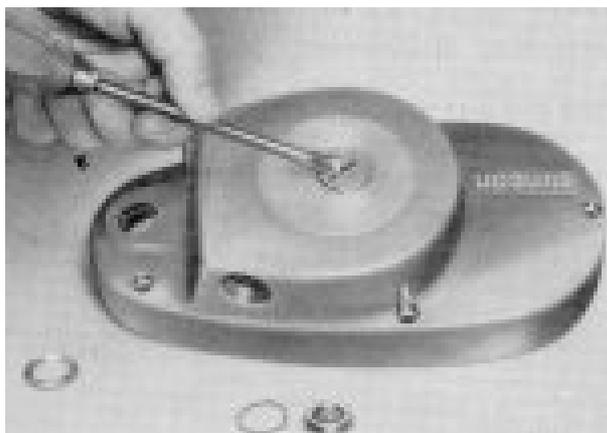
Schaltzscheibe und Lagerkugeln (28 Stück) herausnehmen und

Werkzeug:

- Schraubenzieher 4mm



Kugelring und Lagerscheibe herausnehmen.



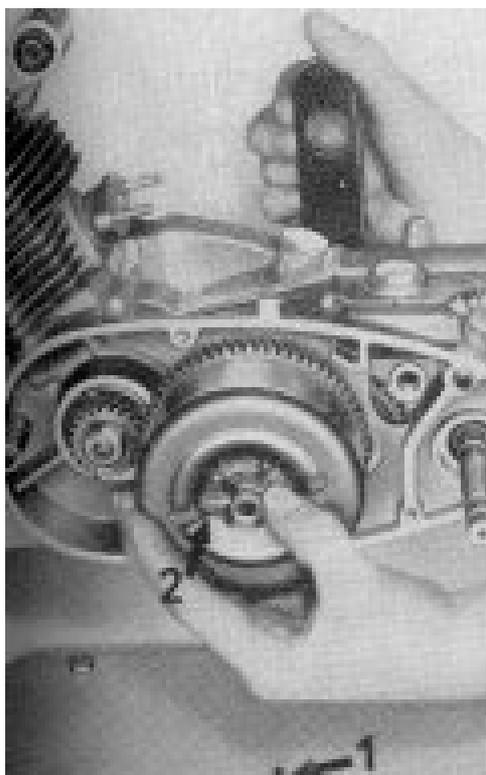
Radialdichtring D20x30 und Verschlußschraube entfernen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 6mm

4.2 Demontage der Fliehkraftkupplung

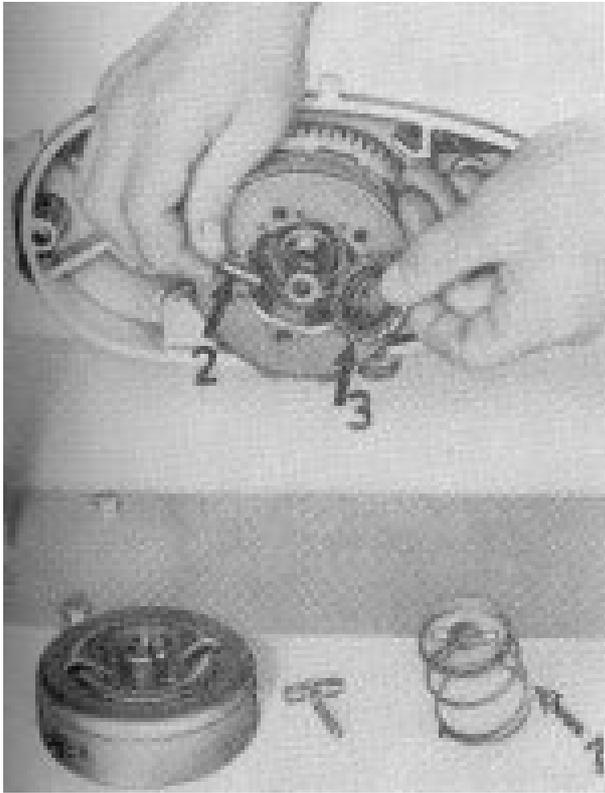
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Antriebswelle bei aufgesetztem Antriebskettenrad mit Hilfe der Vorrichtung DV 37001-36 festhalten. Druckstift (1) und Bolzen (2) entfernen. Kupplungstrommel abnehmen.

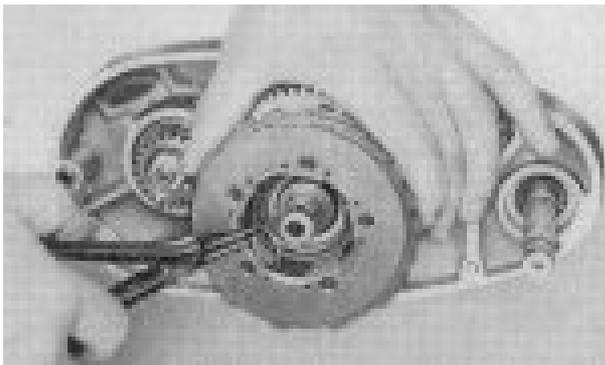
Werkzeug:

- Vorrichtung DV 37001-36



Kugelring (3) entfernen.

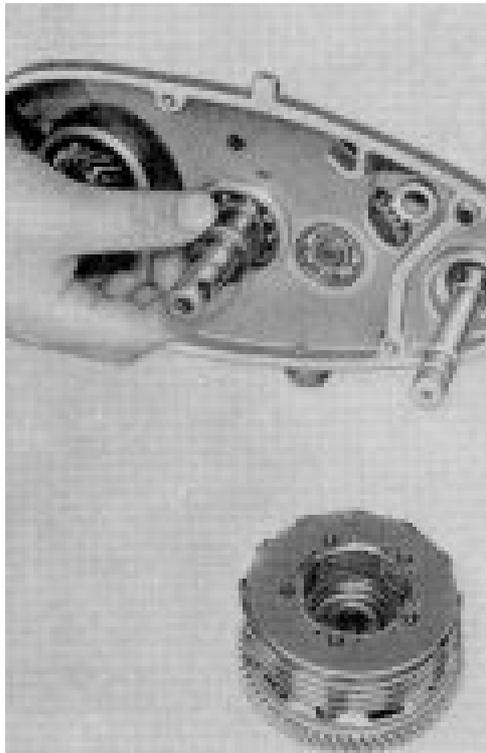
Federteller mit Drehfeder (1), Zylinderstift (2) Druck- und



Sicherungsring herausnehmen und Kupplungszahnrad einschließlich des Kupplungspaketes von der Kupplungswelle nehmen.

Werkzeug:

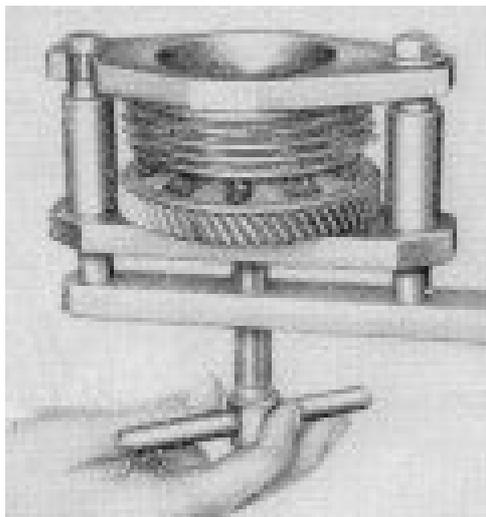
- Seegerringzange



Unteres Kupplungsdrucklager ausbauen.

4.2.1 Demontage des Kupplungszahnrades

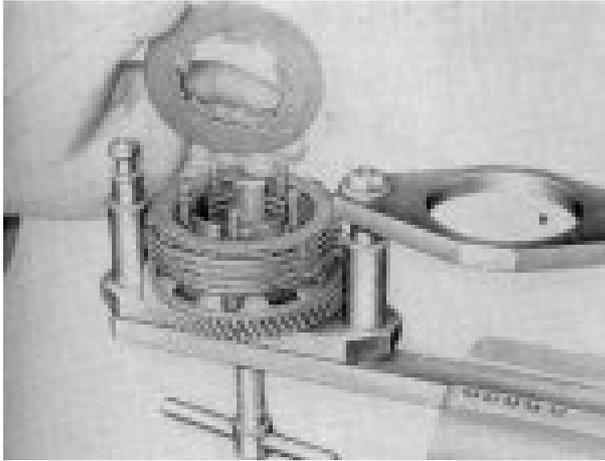
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Kupplungszahnrad einschließlich Kupplungspaket auf der Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6 auflegen und Vorrichtung spannen.

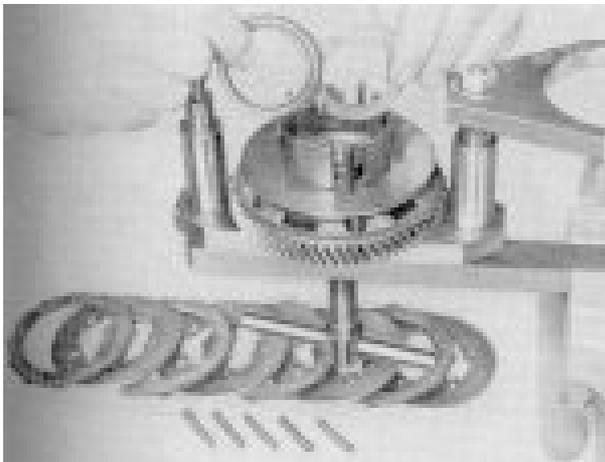
Werkzeug:

- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6



Gegenlagerring entfernen.

Vorsteckscheiben von den Zugbolzen nehmen und

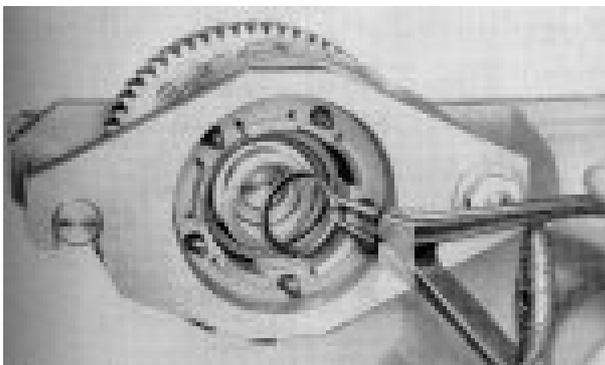


und Ausgleichscheibe entfernen.

Fünf Trennfedern und Kupplungspaket herausnehmen. Laufring

Werkzeug:

- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6
- Seegerringzange

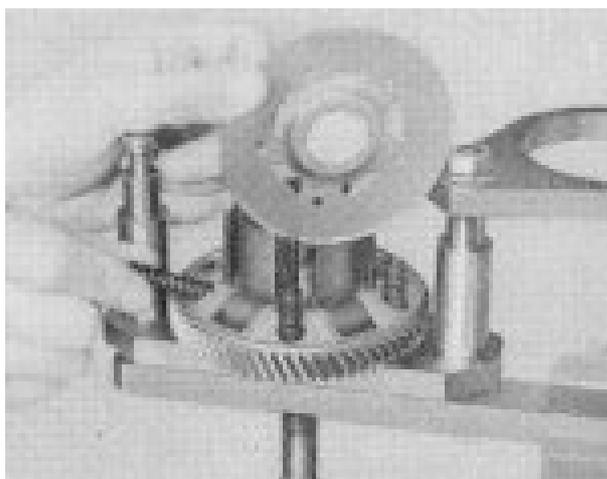


Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6
Kupplungspaket wieder auflegen, Druckplatte mit Hilfe der
herunterdrücken und Sicherungsring entfernen. Dabei auf
Ausgleichscheibe achten.

Kupplungspaket wieder auflegen, Druckplatte mit Hilfe der
herunterdrücken und Sicherungsring entfernen. Dabei auf
Ausgleichscheibe achten.

Werkzeug:

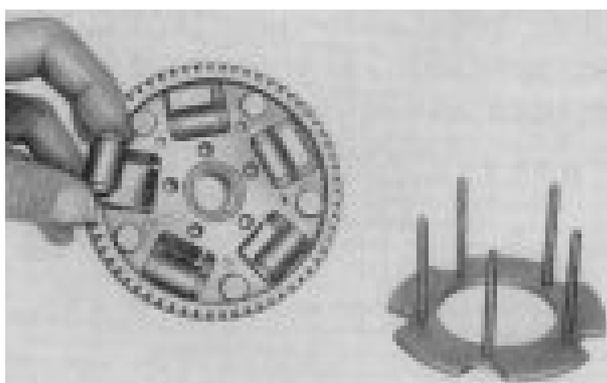
- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6



Druckplatte und fünf Druckfedern herausnehmen.

Werkzeug:

- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6

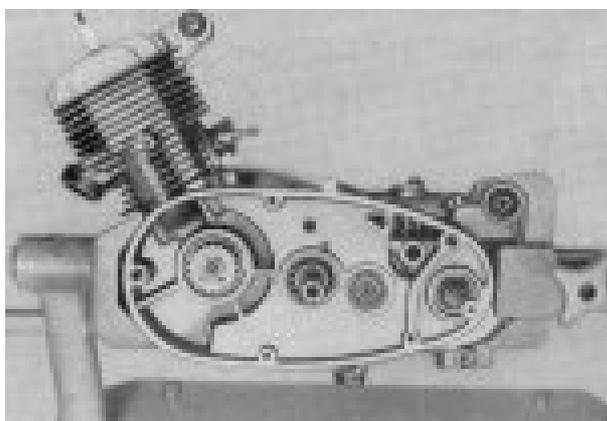


Fliegewichte herausnehmen.

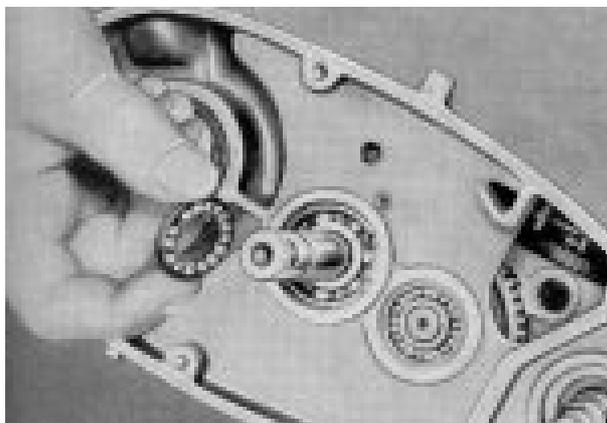
Hinteren Druckring und Zugbolzen entfernen. Fünf

4.3 Montage der Fliehkraftkupplung

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



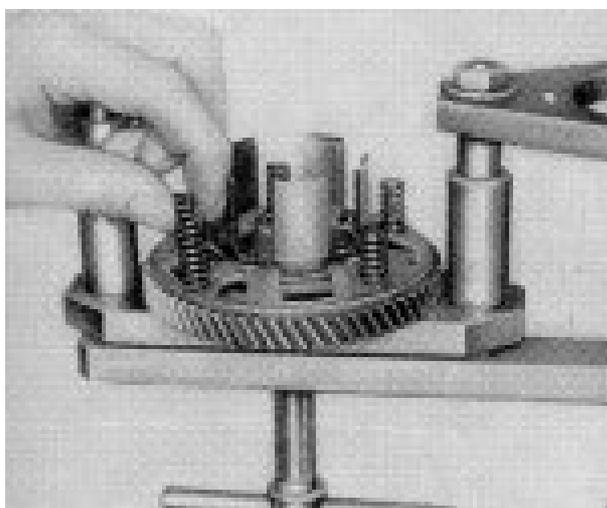
Der Motor ist komplett montiert und mit der Kupplungswelle für die Automatik versehen. Die Kupplungswelle ist zum Lager 6000 mit Hilfe von Beilegscheiben auf ein Axialspiel von 0,2 - 0,3 mm ausgeglichen.



Unteres Drucklager montieren. 16 Kugeln 4mm Dmr. in den gefetteten Kugelring einlegen und den Ring mit den Kugeln zum Lager 6203 auf die Kupplungswelle aufchieben.

4.3.1 Zusammenbau des Kupplungszahnrades

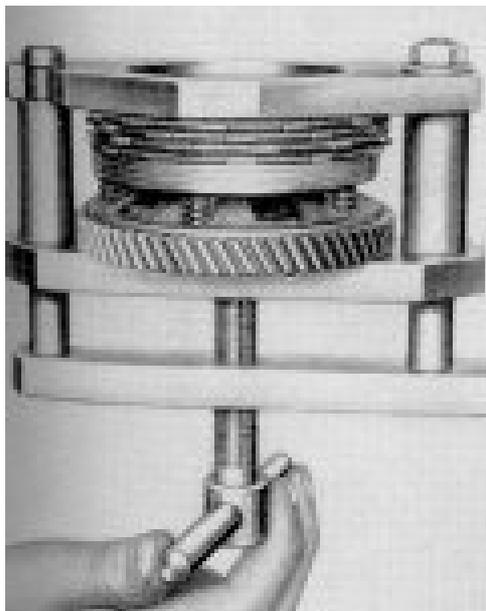
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Kupplungszahnrad mit der Trommel nach oben auf die Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6 setzen und fünf Druckfedern einlegen.

Werkzeug:

- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6



Druckplatte und Kupplungspaket, bestehend aus 4 Reibscheiben und 3 Stahllamellen, einlegen und Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6 bis zum Anschlag spannen.

Differenz bis zur Ringnut des inneren Mitnehmers mit Hilfe von Distanzscheiben (kleiner Durchmesser) ausgleichen.

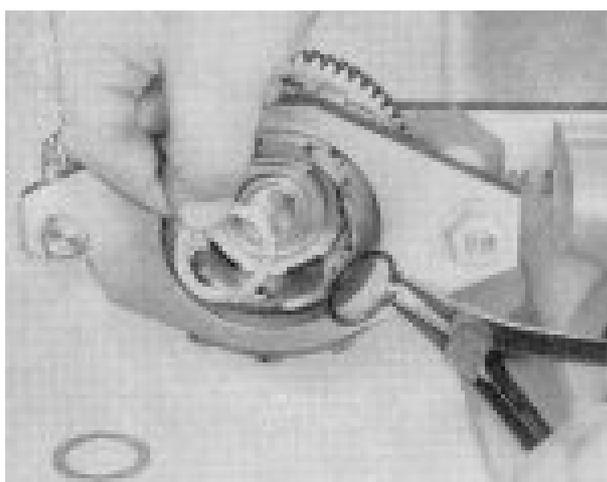
Ausgleichscheiben (großer Durchmesser) sind in gleicher Dicke für die Montage des vorderen Drucklagers der Fliehkraftkupplung bereit zu legen.

Werkzeug:

- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6

4.3.1.1 Einregulieren der Fliehkraftkupplung

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



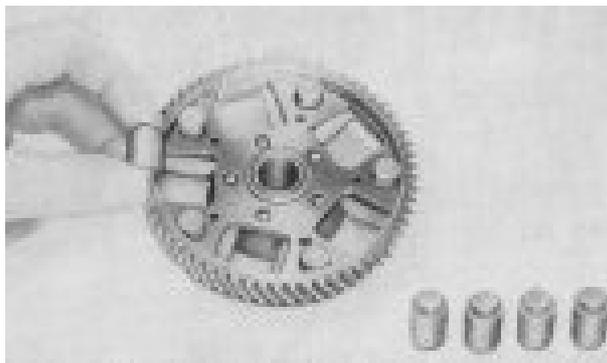
Sicherungsring (vor der Druckplatte) einlegen.

Werkzeug:

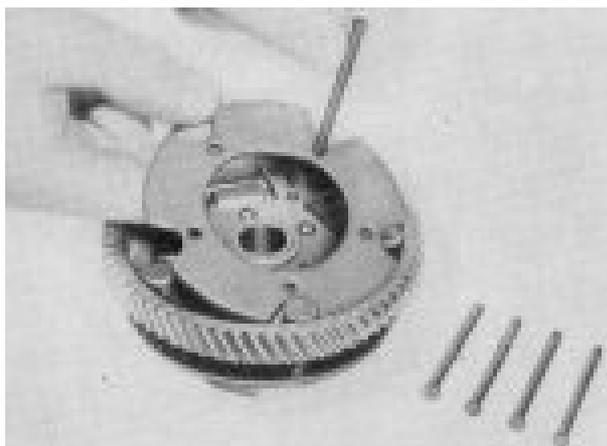
- Seegerringzange
- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6

4.3.1.2 Montage des Fliehkraftmechanismus

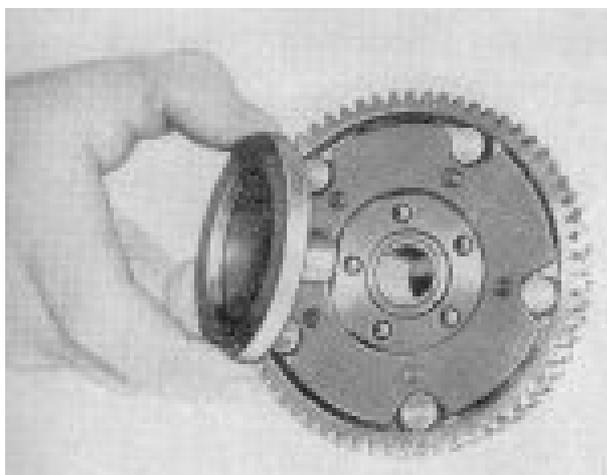
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



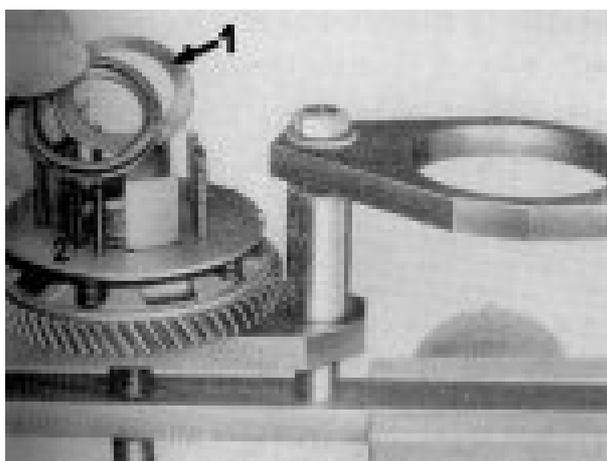
Kupplungszahnrad mit Kupplungskorb nach unten auflegen und fünf Fliehgewichte in die Führungen einbringen. Leichtgängigkeit überprüfen.



Druckring mit Aussenkungen nach außen einsetzen und Zugbolzen durchstecken.



Zugbolzen gegen Herausfallen mit entsprechendem Hilfsmittel (passende Metallrolle; zweiter Druckring oder ähnlichem) sichern.

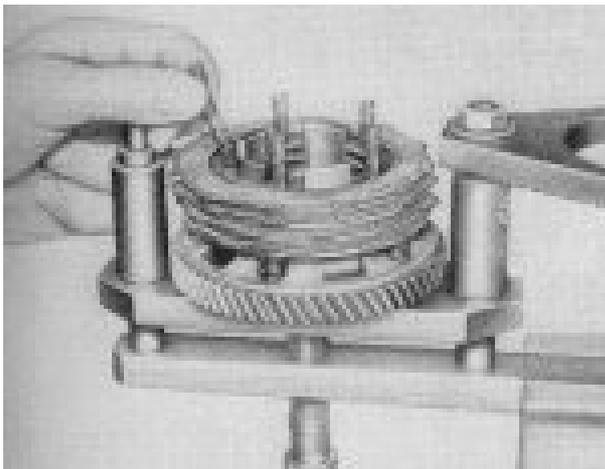


Kupplungszahnrad umdrehen und mit dem Ring in die Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6 einlegen. Bereitliegende Ausgleichscheiben (1) (großer Durchmesser)

und Laufring (2) des oberen Drucklagers montieren.

Werkzeug:

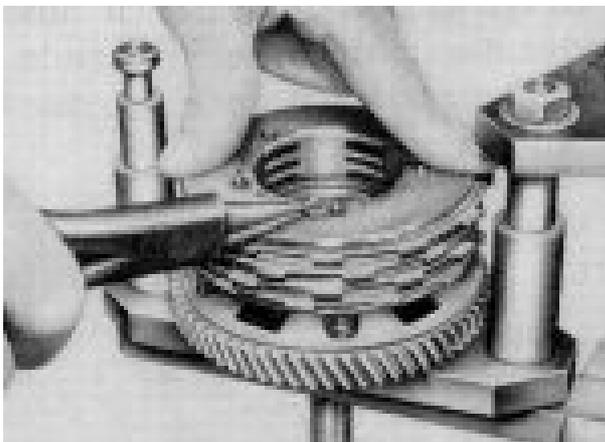
- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6



Das zur Kontrollmaßermittlung benutzte Kupplungspaket (4 Reibscheiben und 3 Stahllamellen) montieren. Fünf Trennfedern auf die Zugbolzen stecken.

Werkzeug:

- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6



Gegenlagerring auflegen, Trennfedern zusammendrücken und Vorsteckscheiben montieren.

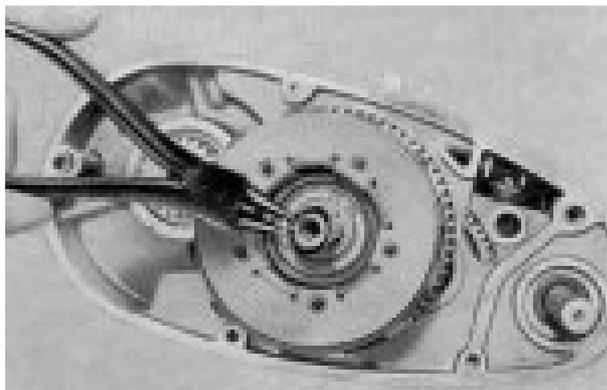
Gegenlagerring auflegen, Trennfedern zusammendrücken und

Werkzeug:

- Montagevorrichtung 2350 4100 00-CV 6

4.3.2 Einbau des Kupplungszahnrades

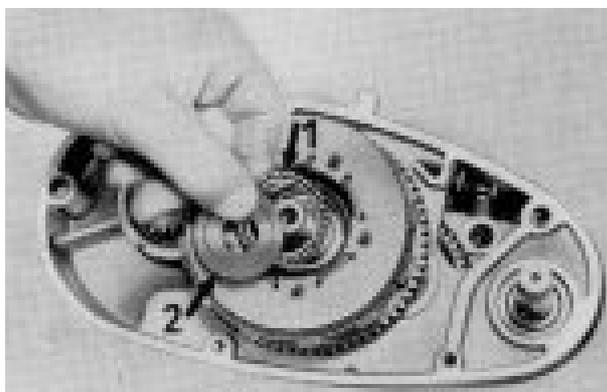
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



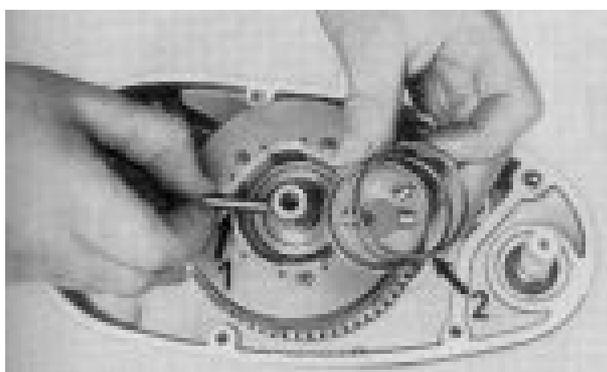
Das komplett montierte Kupplungszahnrad auf die Kupplungswelle schieben. Sicherungsring einsetzen und Axialspiel 0,1 - 0,3 mm kontrollieren.

Werkzeug:

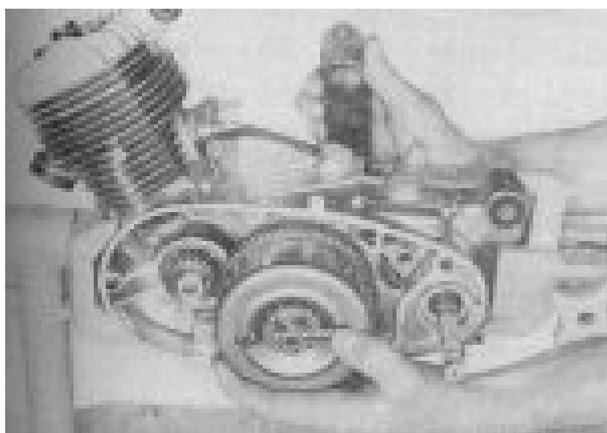
- Seegerringzange



Kugelring (1) und zugehörigen Druckring (2) einlegen.



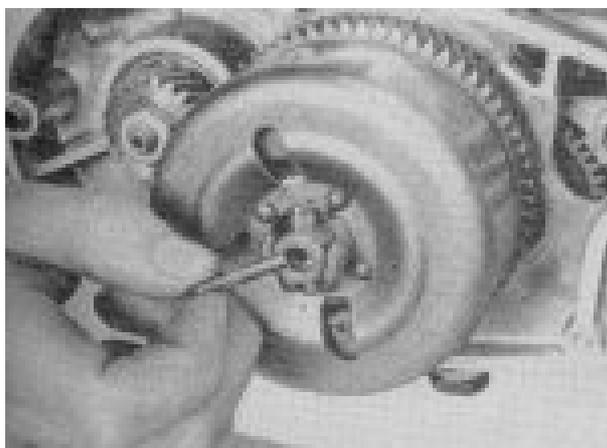
Zylinderstift (1) und Federteller mit Drehfeder (2) montieren.



Äußere Kupplungstrommel aufstecken. Richtigen Sitz des Drucklagers, der Drehfeder und der Reibscheiben beachten! Querbolzen einführen. Die Bohrung des Bolzens zeigt nach vorn.

Werkzeug:

- DV 37001-36



Druckstift einsetzen.

4.4 Montage des Kupplungsdeckels und der Schaltbetätigung

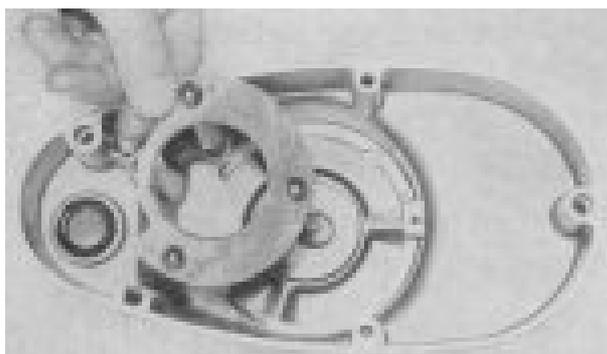
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



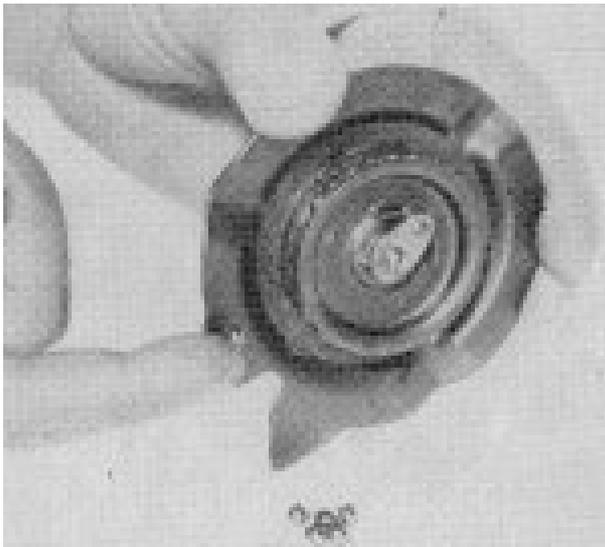
Radialdichtring 20x30 eindrücken. Kugelring auf die Lagerscheibe legen und Leichtgängigkeit überprüfen.

Werkzeug:

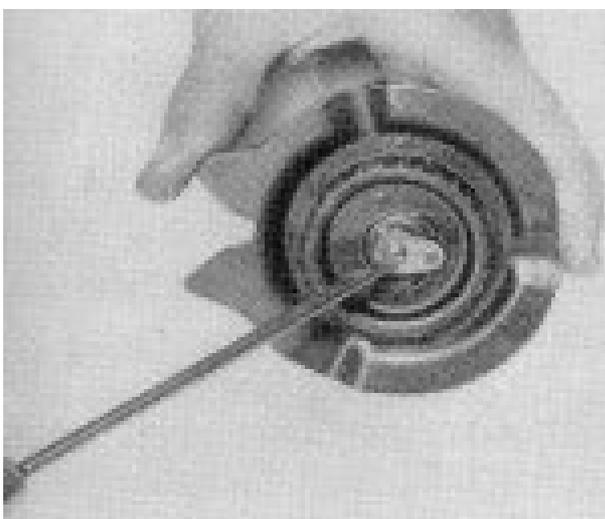
- Dornpresse oder
- Gummihammer



Lagerscheibe und Kugelring in den Kupplungsdeckel einlegen. Die Nasen der Lagerscheibe müssen in die Aussparungen des Deckels eingreifen.



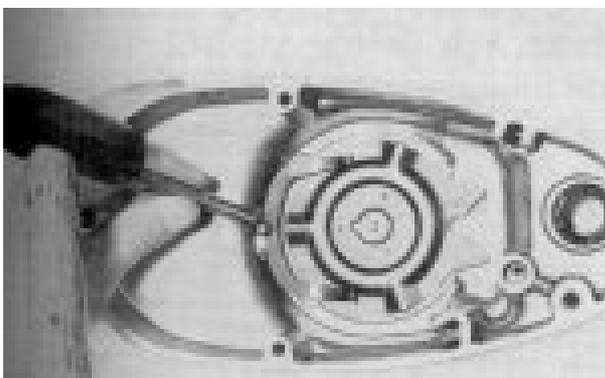
28 Kugeln mit Fett in die Schaltscheibe einlegen.



Spannplatte vorbereiten (Gewindestift M4x6 und Gewindestift M6x16 einfädeln) und zwischen die Mitnehmerstege der Schaltscheibe einhängen. Gewindestift M6 in die Schaltscheibe. Der Gewindestift soll etwa 4mm aus der Spannplatte herausragen. Die Platte selbst hat günstigerweise zum Gewindestift einen Abstand von 0 - 0,5 mm.

Werkzeug:

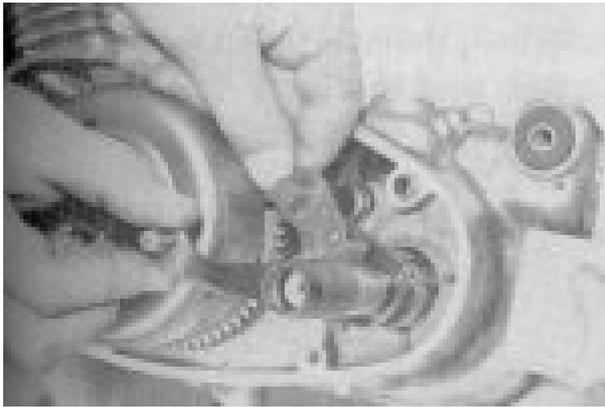
- Schraubenzieher 4mm



Schaltscheibe einsetzen, Blattfeder auflegen und mit dem Kerbnagel 4x12 befestigen.

Werkzeug:

- Schlosserhammer



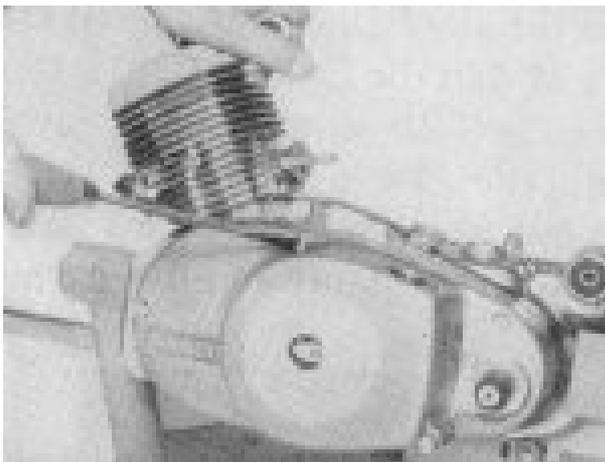
Biegefeder, Schaltwelle und Hohlwelle montieren. Montagehülse aufstecken.

Werkzeug:

- Montagehülse

4.4.1 Kupplungsdeckel und Schaltwippe anbauen

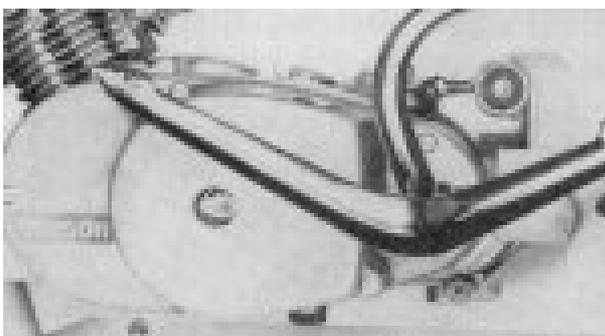
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Dichtung zum Kupplungsdeckel anfeuchten und auflegen und den Deckel montieren. Dabei ist darauf zu achten, daß der Bolzen der Fußschaltwelle in den Schlitz der Hohlwelle eintritt. Fünf Zylinderschrauben gleichmäßig anziehen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 9mm



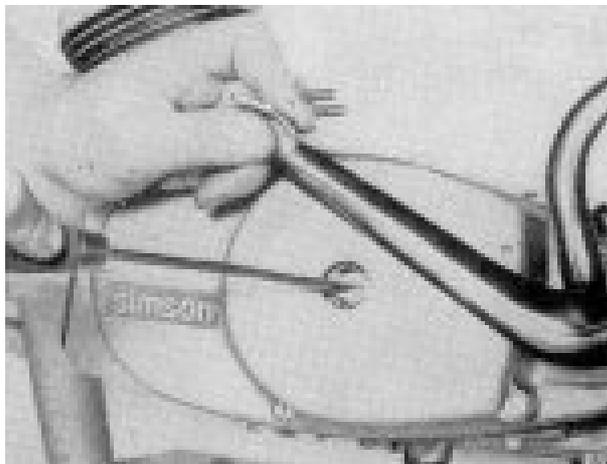
Schaltwippe auf der Hohlwelle festklemmen. Die Schaltwippe soll in ihrer Nullstellung von Mitte Verschlussschraube rechtwinklig zur Unterkante einen Abstand von 25 +/- 5mm haben.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 10mm

4.4.2 Kupplungsspiel einstellen und Öl einfüllen

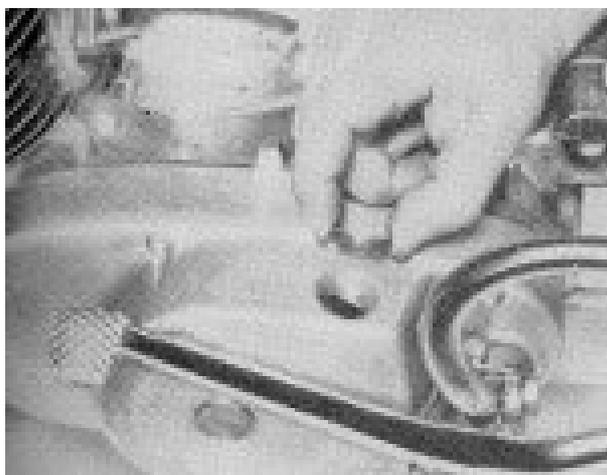
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Gewindestift M6 bis auf Druckpunkt einschrauben, danach 1/4 Umdrehungen zurückdrehen und in dieser Stellung durch Gewindestift M4 sichern.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 4mm



Einstellfenster des Kupplungsdeckels verschließen. 500ccm Einheitsöl 36 einfüllen und auch hier Verschlußschraube mit Dichtring montieren.

Werkzeug:

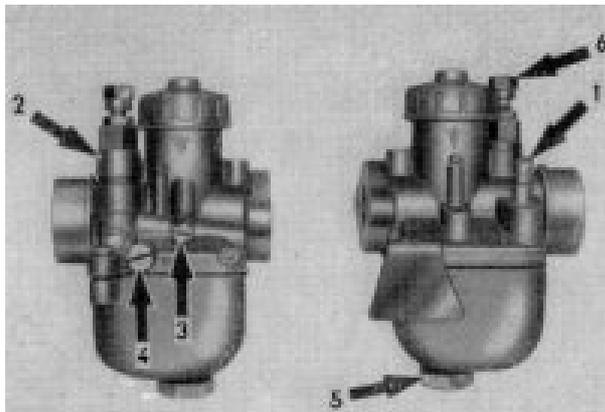
- Schraubenzieher 9mm

5 Arbeiten am Vergaser

5.1 Horizontal-Nadeldüsen-Kolbenschiebervergaser 16N

5.1.1 Einzelteile der Vergaseranlage

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



1. Schlauchnippel
2. Startvergaser
3. Leerlauf-Anschlagschraube
4. Leerlauf-Luftregulierschraube
5. Verschußschraube
6. Stellschraube

5.1.2 Regulierarbeiten am Vergaser

5.1.2.1 Leerlauf einregulieren

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Vor der Regulierung Zündkerze auf Zustand und richtigen Elektrodenabstand überprüfen. Die Leerlaufdüse muß einwandfrei sauber sein. Leerlaufregulierung an betriebswarmer Maschine ausführen.

Leerlauf-Luftregulierschraube ganz einschrauben. Durch Herausschrauben das Leerlaufgemisch soweit mit Luft anreichern, bis ein regelmäßiger Motorlauf eintritt. Die Leerlaufdrehzahl wird mit Hilfe der Leerlauf-Anschlagschraube eingestellt.

5.1.2.2 Einflußnahme auf das Teil- und Vollastverhalten

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Hauptdüse größer:

- Verbrauch größer
- Gemisch mit Kraftstoff angereichert
- Leistung größer (?)

Hauptdüse kleiner:

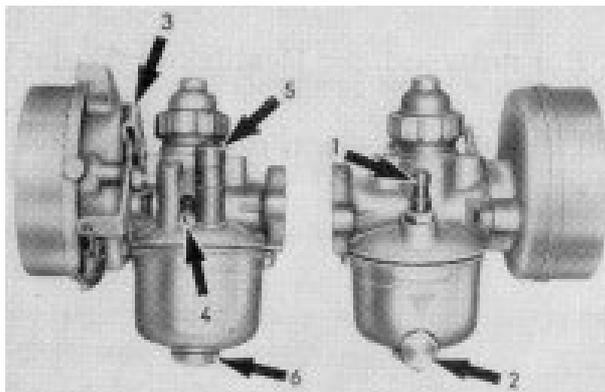
- Verbrauch geringer
- Gemisch abgemagert
- Leistung geringer (?)

Teillastnadel tiefer hängen:

- Abmagerung im Teillastbereich

Teillastnadel höher hängen:

- Anreicherung im Teillastbereich



1. Schlauchnippel
2. Düsenhalteschraube
3. Drosselklappe
4. Leerlauf-Anschlagschraube
5. Tupfer
6. Verschlußschraube

5.2.1 Regulierarbeiten am Vergaser

5.2.1.1 Leerlauf einregulieren

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Der NKJ-Vergaser besitzt kein besonderes Leerlaufsystem. Die Einregulierung der Leerlaufdrehzahl wird mit Hilfe der Leerlauf-Anschlagschraube vorgenommen.

Voraussetzung für ordentliches Leerlaufverhalten ist:

- Dichtheit der Vergaseranlage und des Motors zur Vermeidung von Falschluf
- richtige Zündeneinstellung und einwandfreier Zustand der Zündanlage
- richtig einregulierte Kraftstoffhöhe im Schwimmergehäuse

Einregulierung der Leerlaufdrehzahl bei warmem Motor ausführen.

5.2.1.2 Einflußnahme auf Teil- und Vollastverhalten

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Die Hauptdüse wirkt von $\frac{3}{4}$ geöffnetem Gasschieber bis Vollast. Von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{3}{4}$ Gasschieberöffnung wird das Kraftstoff-Luft-Gemisch durch die Nadeldüse und die Teillastnadel bestimmt. Für evtl. Korrekturen gilt das unter [5.1.2.2](#) Gesagte.

5.2.1.3 Reinigen des Vergasers

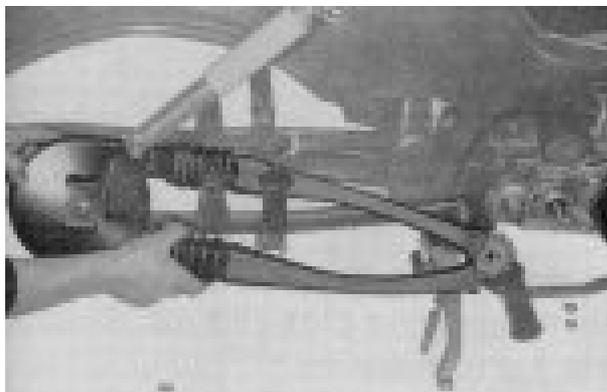
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Die Hauptdüse kann gesäubert werden, ohne daß die Demontage des Vergasers nötig ist. Sie wird zugänglich, wenn die seitlich angebrachte Düsenhalteschraube entfernt wurde. Eine Ausnahme bildet der Vergaser 135-1. Bei diesem Typ sind Haupt- und Nadeldüse zu einem Stock vereinigt.

6 Arbeiten am Hinterradantrieb

6.1 Demontage

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



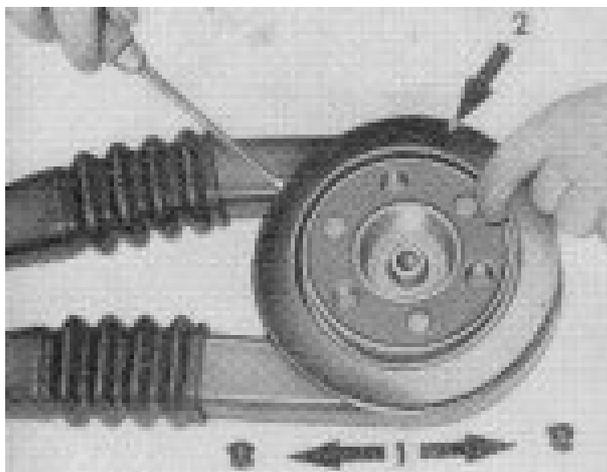
Das Hinterrad ist ausgebaut, das Antriebskettenrad gelöst. Mutter M12x1,5 von der Achsverlängerung schrauben und Hinterradantrieb von der Schwinge abnehmen

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 19mm

6.1.1 Öffnen des Kettenschutzes

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



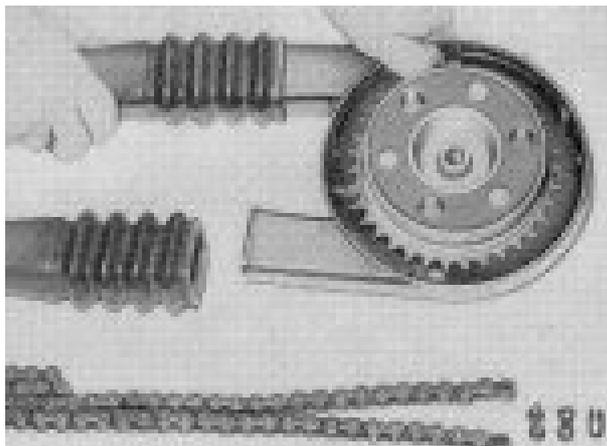
Gummipfropfen (1) entfernen und Deckel zum Kettenschutz (2) herausheben.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 6mm

6.1.2 Abnehmen der Antriebskette

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



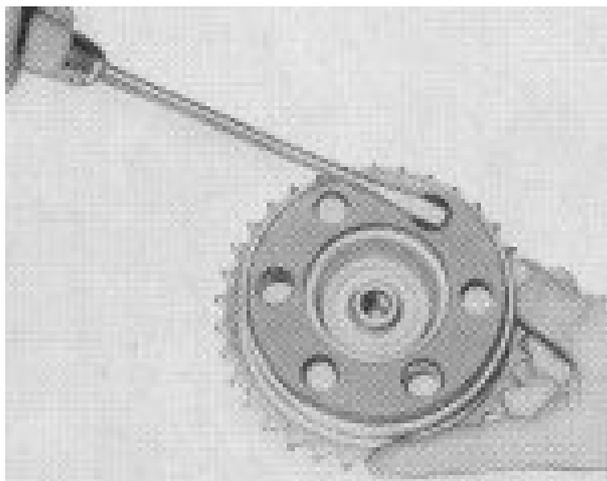
Verschlußfeder des Kettenschlosses öffnen, Kette aus dem Gehäuse ziehen und Kettenschutzschläuche abnehmen.

Werkzeug:

- Flachzange

6.1.3 Zerlegen des Hinterradmitnehmers

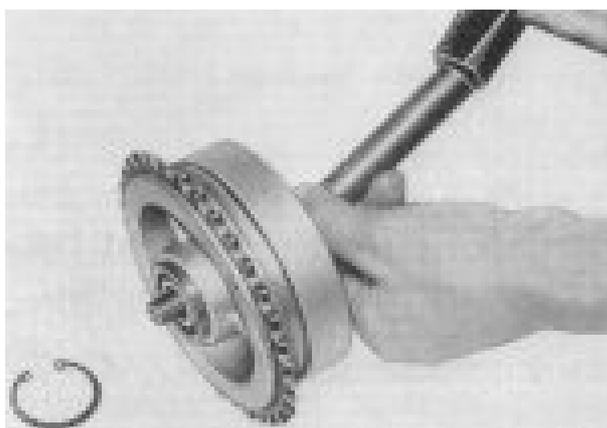
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Elastikring herausnehmen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher



Sicherungsring 40 entfernen. Rillenkugellager 6203 und Achsverlängerung herausnehmen.

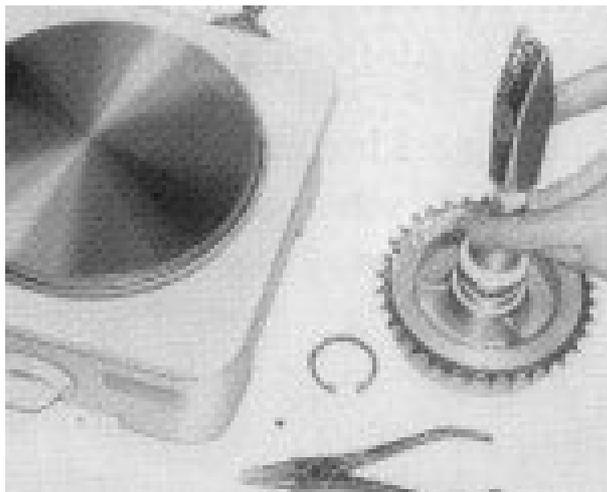
Werkzeug:

- Seegerringzange
- Dorn
- Schlosserhammer

6.2 Montage

6.2.1 Zusammensetzen des Mitnehmers

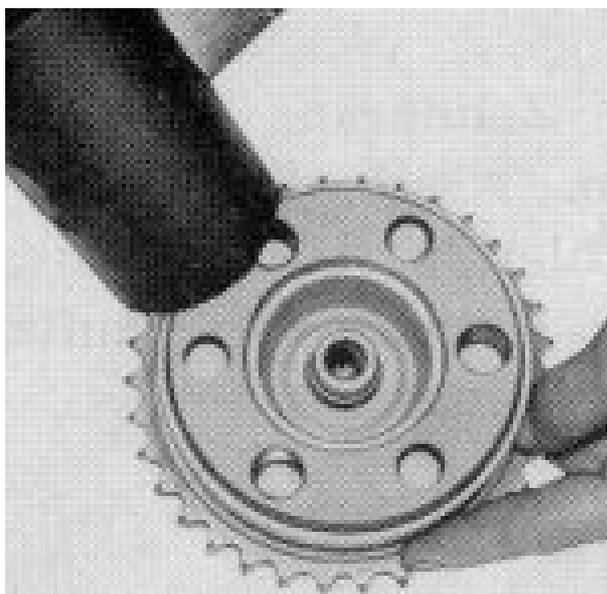
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Mitnehmer erwärmen. Kugellager 6203 mit 2 ccm Wälzlagerfett montieren und Sicherungsring einsetzen.

Werkzeug:

- Heizplatte
- Durchschlag
- Schlosserhammer
- Seegerringzange



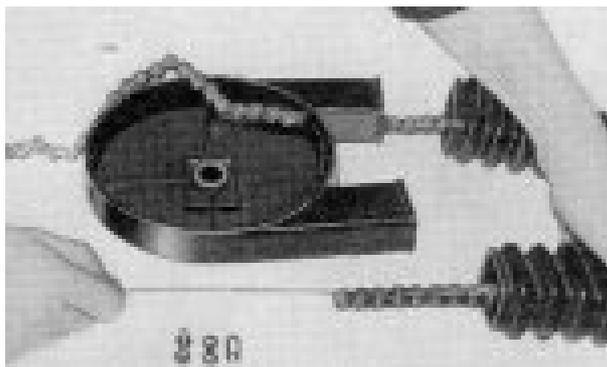
Achsverlängerung und Elastikring (mit Beschriftung nach oben) einsetzen.

Werkzeug:

- Gummihammer

6.2.2 Einsetzen des Mitnehmers in den Kettenschutz

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Antriebskette in die Kettenschutzschläuche einziehen und die beiden Kettenenden in die Anschlußstutzen des Kettenschutzes einführen. Kettenschloß verriegeln.

Werkzeug:

- Drahhaken
- Flachzange



Kettenschloß

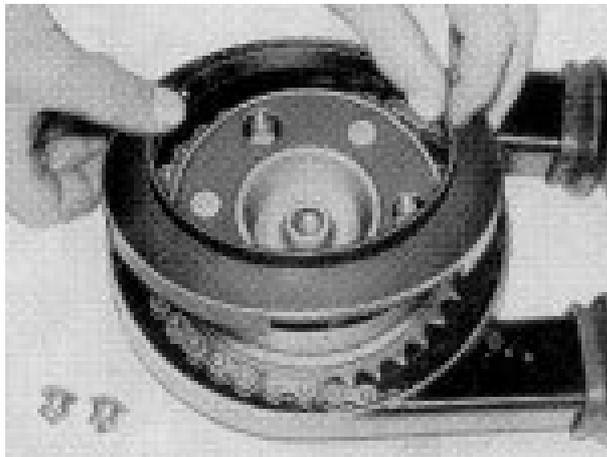
Verschlufsfeder entgegengesetzt der Kettenlaufrichtung in die Verschlufstiftrillen einsetzen.

Werkzeug:

- Flachzange

6.2.3 Komplettieren des Hinterradantriebes

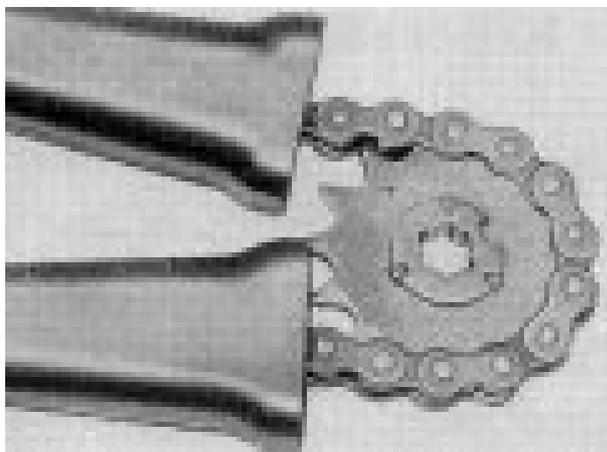
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Kette auf den Zahnkranz des Mitnehmers auflegen. Abschmierfett in die Kettenschutzschläuche einspritzen und Deckel zum Kettenschutz auflegen. Gummipfropfen einsetzen.

Werkzeug:

- Fettpresse

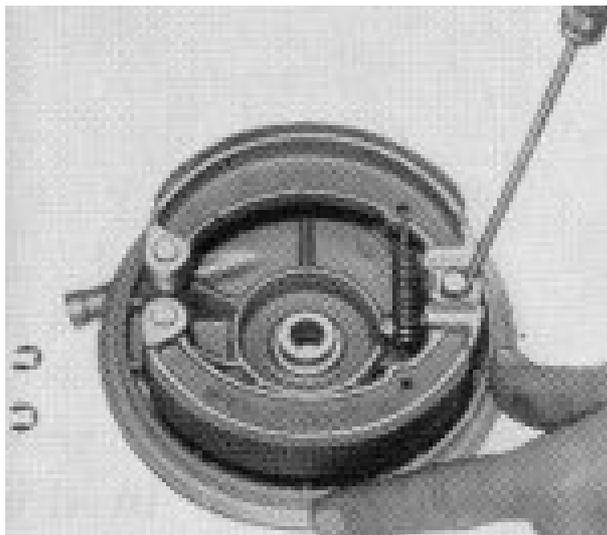


Beim weiteren Arbeiten mit dem Hinterradantrieb muß darauf geachtet werden, daß die Kette nicht wieder vom Zahnkranz abspringt (evtl. Kette mit Hilfe des Ritzels sichern).

7 Arbeiten an der Innenbackenbremse

7.1 Ausbau der Bremsbacken

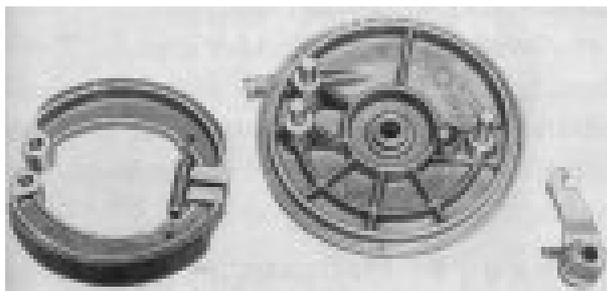
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Drei Sicherungsscheiben entfernen.

Werkzeug:

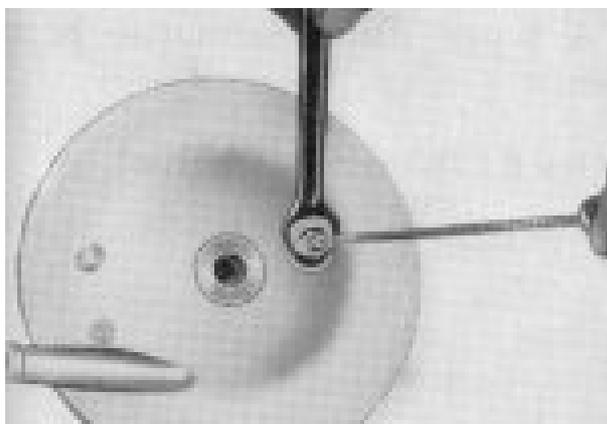
- Flachzange
- Zange für Sicherungsscheibe
- Schraubenzieher



Bremssattel und Bremshaken abnehmen. (Bremssattelfeder aushängen.)

7.2 Demontage des Bremsschildes (Hinterrad)

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Bremsschalter demontieren. Mutter M5 und Scheibe A5 entfernen. Kontaktschraube und Isolierbuchsen herausnehmen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 6mm
- Schraubenschlüssel SW 10mm

7.3 Montage des Bremsschildes

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Einsetzen des Bremsnockens und Aufstecken der Bremsbacken.

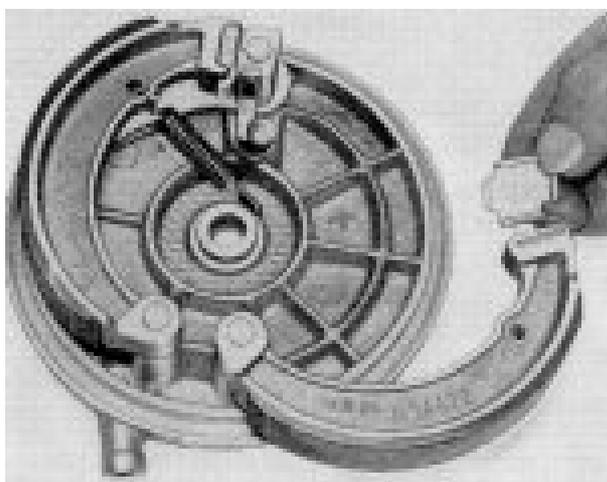
Sicherungsscheibe und Feder montieren.

Werkzeug:

- Seegerringzange
- Flachzange

7.3.1 Einfügen der Zwischenlagen für Bremsbacken

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Bei stärkerem Verschleiß des Bremsbelages können Zwischenlagen in drei verschiedenen Dicken (Zwischenlage I 1mm dick, Zwischenlage II 2mm dick, Zwischenlage III 1,5mm dick) zwischen Bremsnocken und der Stirnfläche der Bremsbacken eingefügt werden.

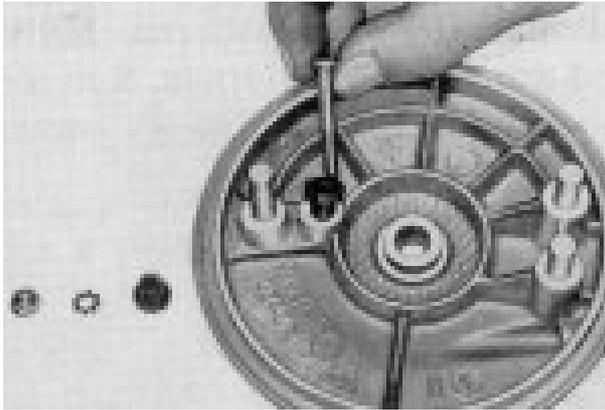
Bremsbackenfeder aushängen, Zwischenlagen gleicher Dicke auf die Stirnflächen des oberen und unteren Bremsbackens auflegen, Bremsbackenfeder einhängen.

Werkzeug:

- Flachzange

7.3.2 Bremslichtschalter montieren und einregulieren

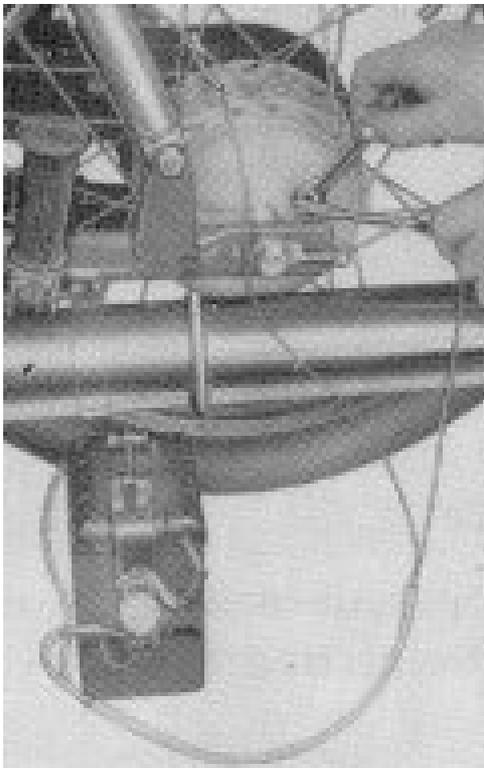
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Zwei Isolierbuchsen in das Bremsschild einführen, Kontaktschraube, Federscheibe A5 und Sechskantmutter M5 montieren.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 8mm



Das Hinterrad ist in das Fahrzeug eingebaut. Prüflampe mit Batterie am Bremslichtschalter anschließen und durch Drehen der Kontaktschraube Kontaktpunkt suchen. Schraube wieder ein wenig zurückdrehen und den Leuchtbeginn des Bremslichtes in der gewünschten Fußbremshebelstellung einjustieren. Kontaktschraube in dieser Stellung durch Mutter M5 sichern.

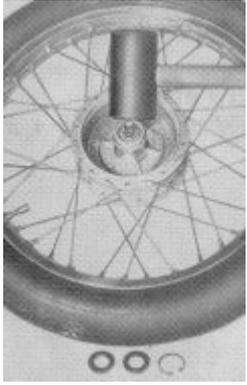
Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 8mm
- Schraubenzieher 4mm

8 Arbeiten an der Radnabe

8.1 Ausbau der Radlager

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Das Hinterrad ist ausgebaut. Dichtringe entfernen und Sicherungsring herausnehmen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 9mm
- Seegerringzange



Ausziehvorrichtung für Radlager in die Radnabe einführen, Spreizdorn anziehen und Radlager nacheinander entfernen. Distanzrohr herausnehmen.

Werkzeug:

- Schraubenschlüssel SW 14mm
- Schraubenschlüssel SW 9mm
- Gummihammer
- Ausziehvorrichtung DV 34401-6

8.2 Einsetzen der Radlager

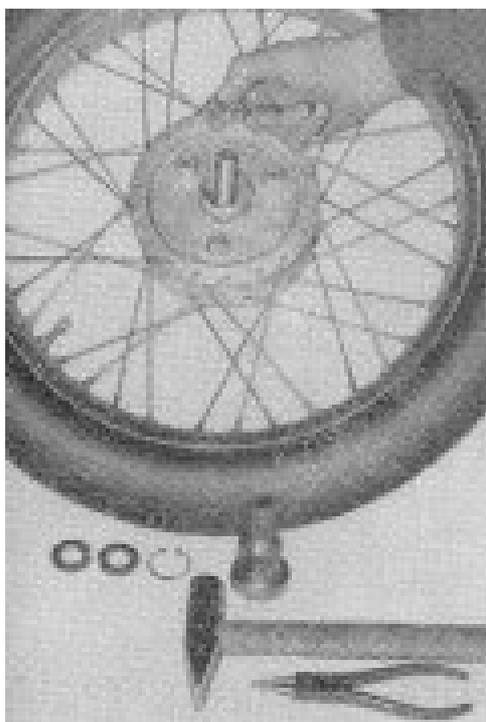
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Radnabe und Einzelteile sind einwandfrei gereinigt. Linkes Radlager 6201 mit etwa 2 ccm Wälzlagerfett einsetzen.

Werkzeug:

- Dornpresse
- (Hohldorn,
- Schlosserhammer)



Distanzrohr und rechtes Radlager 6201 ebenfalls mit etwa 2 ccm Wälzlagerfett einsetzen. Beide Dichtringe mit Lippengraphitpaste (etwa 1 ccm) eindrücken.

Werkzeug:

- Dornpresse
- (Hohldorn,
- Schlosserhammer)

9 Instandsetzung der Federbeine

9.1 Hydraulisch gedämpfte Federbeine

9.1.1 Auswechseln der Tragfedern

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Obere Schutzhülse etwas nach unten drücken und Halbschalen entfernen.



Schutzhülse abstreifen und Tragfeder von der Kolbenstange nehmen.

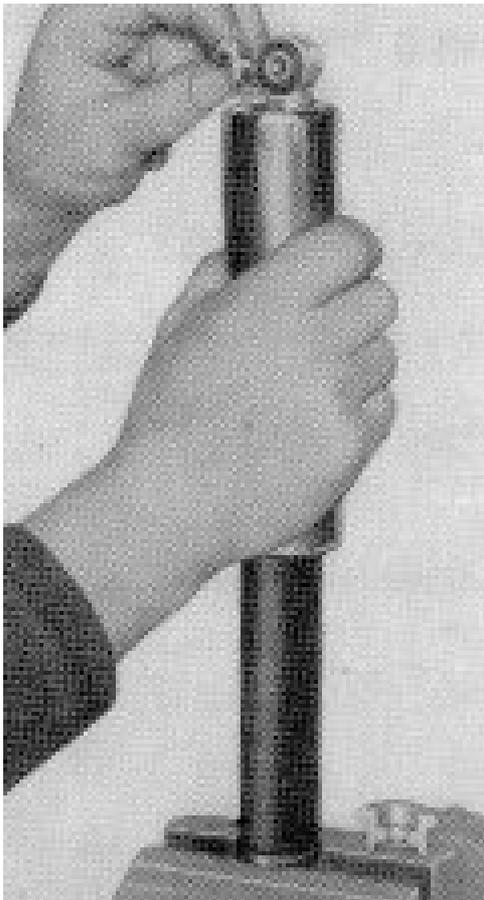


untersuchen.

Stoßdämpfer auf Dichtheit und Verschleißerscheinungen



Tragfeder fetten und auf den Stoßdämpfer aufsetzen.



Schutzrohr über die Tragfeder schieben nach unten drücken und Stützringhälften einlegen.

9.1.2 Instandsetzung der hydraulischen Stoßdämpfer

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

Die von uns verwendeten Teleskopstoßdämpfer arbeiten nach dem Prinzip doppelwirkender Zweirohr-Stoßdämpfer (System 'Hartha').

Wirkungsweise in Druckrichtung:

Der mit Durchtrittsöffnungen und einer Ventilplatte versehene Kolben bewegt sich in dem mit Öl gefüllten Dämpfungszyylinder nach unten. Dabei muß die Dämpfungsflüssigkeit den durch die Kolbengestaltung gesetzten Strömungswiderstand überwinden. Die mit dem Fahrbahnstoß in den Dämpfer einfließende Energie wird auf diese Weise abgebaut. Das von der Kolbenstange verdrängte Ölvolumen wird durch das Bodenventil des Dämpfungszyinders in den Raum zwischen Mantelrohr und Dämpfungszyylinder gedrückt. Auch hierbei wird Energie abgebaut. Die Dämpfkraft kann mit Hilfe der am Bodenventil vorhandenen Schraube variiert werden.

Wirkungsweise in Zugrichtung:

Während der Zugrichtung bewegt sich der Kolben nach oben. Das im Arbeitsraum (oberhalb des Kolbens) befindliche Öl tritt durch dafür vorgesehene Öffnungen zwischen Kolbenstange und Kolben hindurch und muß dabei ein diese Öffnungen verschließendes Federscheibenpaket abheben. Die Vorspannung dieses Federscheibenpaketes kann durch eine Stellmutter (auf der Kolbenstange) ebenfalls entsprechend der gewünschten Dämpfkraft verändert werden.

Die beim Einfedern erfolgte Ölverdrängung durch die Kolbenstange wird über das Bodenventil aus dem Reserveraum (zwischen Mantelrohr und Zylinder) ausgeglichen.

Funktionsstörungen treten auf:

bei unvorschriftsmäßiger Ölfüllung (52 +/- 3 ccm Stoßdämpferflüssigkeit der Viskosität 30 - 38 cSt bei 20 C bzw. 8 - 12 cSt bei 50 C)

- durch verschmutzte oder falsch einregulierte Ventile
- bei Undichtheiten
- Gewaltbeschädigungen
- Verschleiß oder
- Montagefehlern.

Pflege, Wartung, Funktionsprüfung

Der Teleskopstoßdämpfer bedarf keinerlei Pflege. Die Gummielemente zur Befestigung des Stoßdämpfers dürfen nicht mit Fett in Berührung gebracht werden. Nach jeweils 3000 km Fahrstrecke ist die ordnungsgemäße Befestigung am Fahrzeug und das Mantelrohr auf Ölspuren als Zeichen von Undichtheit zu überprüfen. Zur Kontrolle der eingestellten Dämpfkraft sind Spezialprüfgeräte erforderlich, die eine reproduzierbare Aufzeichnung (Diagramm) des Dämpfungsverlaufes zulassen. Verlauf und Größe der Dämpfkraft sind für die Fahreigenschaften ausschlaggebend. Prüfung von Hand sind nicht zulässig, da auf diese Weise nicht festgestellt werden kann, ob über den gesamten Arbeitshub Dämpfwirkung vorhanden ist oder nicht. Diese Kontrolle muß bei vertikaler Stellung der Stoßdämpfer erfolgen. Transport- oder lagerungsbedingt kann es vorkommen, daß beim Auseinanderziehen der Teleskopstoßdämpfer ein 'Leerhub' zu spüren ist. Durch mehrmaliges 'Pumpen' in der Einbaulage des Stoßdämpfers kann das in den Reserveraum gelangte Öl wieder in den Zylinder gefördert werden.

Kennwerte des Stoßdämpfers

Stoßdämpfertyp	C 22-70 F -25/5	C 22-70 G -13/5
Verwendung	hinten	vorn
Dämpfkraft		
Zugrichtung in kp	28 +/- 5	16 +/- 5
Druckrichtung in kp	5 +/- 3	5 +/- 3
Länge		
zusammengeschoben in mm	294	256
auseinandergezogen in mm	338	309
Ölfüllmenge in ccm	52 +/- 3	52 +/- 3
Prüfdrehzahl in U/min	100	100
Prüfhub	40	40

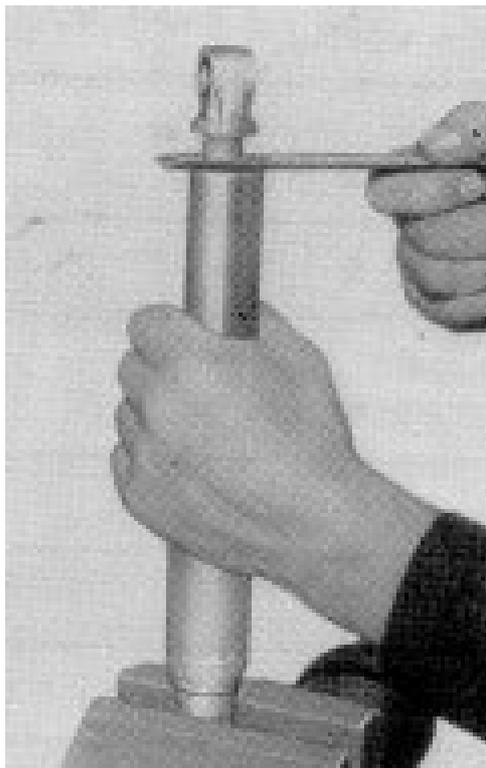
Funktionsstörung und deren Uraschen:

1. Druckstufe arbeitet nicht : Dichtscheibe auf Bodenventil dichtet nicht ab (Dichtscheibe verbogen, Dichtfläche am Bodenventil nicht plan). Schmutz zwischen Dichtscheibe und Bodenventilkörper.
2. Zugstufe arbeitet nicht : Schmutz zwischen Dichtscheibe und Dichtfläche am Koben sowie zwischen Ventilteller und Auflagefläche. Dichtscheibe am Kolben dichtet nicht ab (Dichtscheibe verbogen, Kolbendichtfläche nicht plan).
3. Dämpfungskraft setzt in Zug- und Druckrichtung nach jedem Hub später ein : Bodenventil dichtet an den Stirnseiten des Zylinders nicht einwandfrei ab. Bodenventil im Mantelrohr schief.
4. Dämpfer weist Ölverlust auf : Kolbenstangenabdichtung (Manschette) defekt. Kolbenstange schadhaf, Mantelrohrabdichtung defekt. Mantelrohr undicht (durchgescheuert, Riß).
5. Dämpfung setzt nicht weich sondern ruckartig ein : Zu wenig Dämpferflüssigkeit. Bodenventil undicht.
6. Dämpfer wirkungslos, ohne sichtbaren Ölverlust : Fremdkörper zwischen Membrane des Kolbenventils.

9.2 Reibungsgedämpfte Federbeine

9.2.1 Demontage des Federbeines

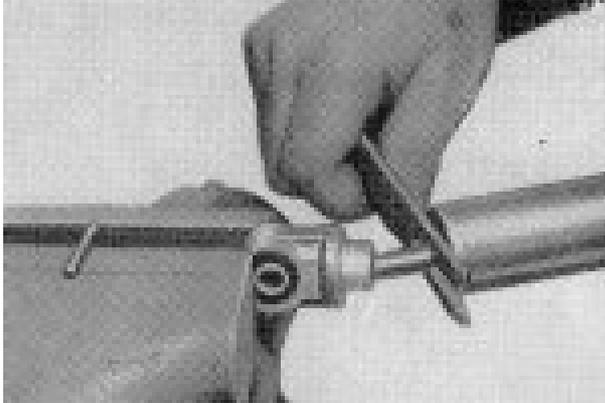
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Federbein einspannen. Tragfeder mit der unteren Schutzhülse zusammendrücken und Haltegabel 32350-8 in die entsprechenden Aussparungen einführen.

Werkzeug:

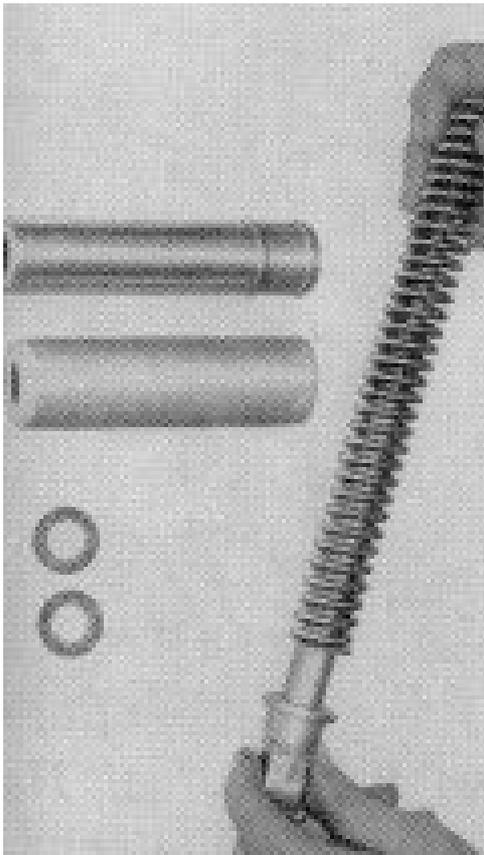
- Haltegabel 32350-8



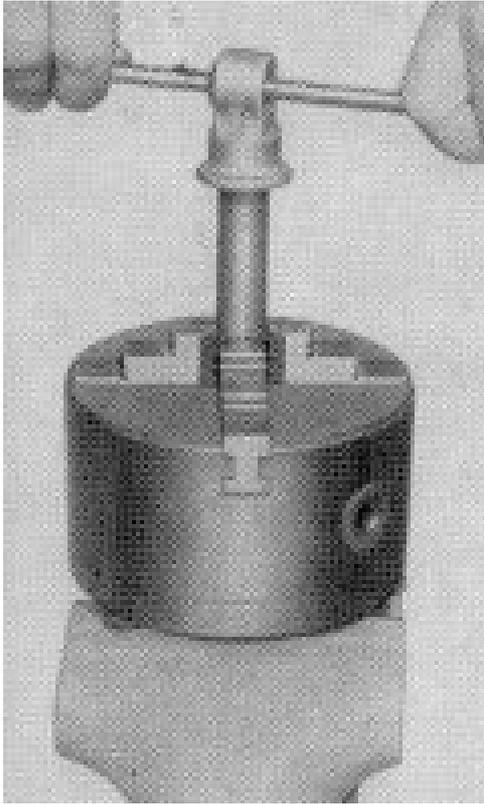
Zylinderkerbstift 4x28 aus dem unteren Einspannstück entfernen und Einspannstück von der Kolbenstange ziehen.

Werkzeug:

- Durchschlag 3,8mm Dmr.
- Schlosserhammer



Haltegabel abnehmen. Untere Schutzhülse, Tragfeder und obere Schutzhülse entfernen.



Gummipuffer von der Kolbenstange nehmen und das Gleitrohr an seinem unteren Ende einspannen.

Werkzeug:

- Dreibackenfutter



Oberes Einspannstück vom Gleitrohr schrauben und Kolbenstange mit Reibsegment herausstoßen.

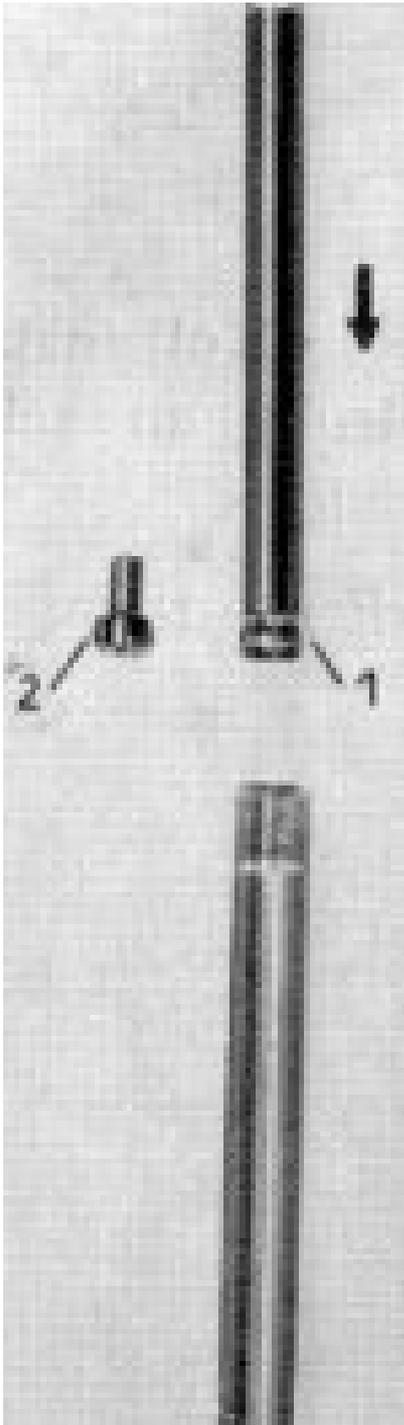
Werkzeug:

- Dorn

9.2.2 Zusammenbau des Federbeines

9.2.2.1 Montage des Reibungsdämpfers

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Verschleißzustand der Reibsegmente und des Gleitrohres überprüfen. Nach etwa 3000 - 5000 km ist das Gleitrohr (1) mit Hilfe des Druckdornes EV 32350-9 (2) (Kugeldurchmesser 15,1 und 15,15 mm) nachzukalibrieren.

Werkzeug:

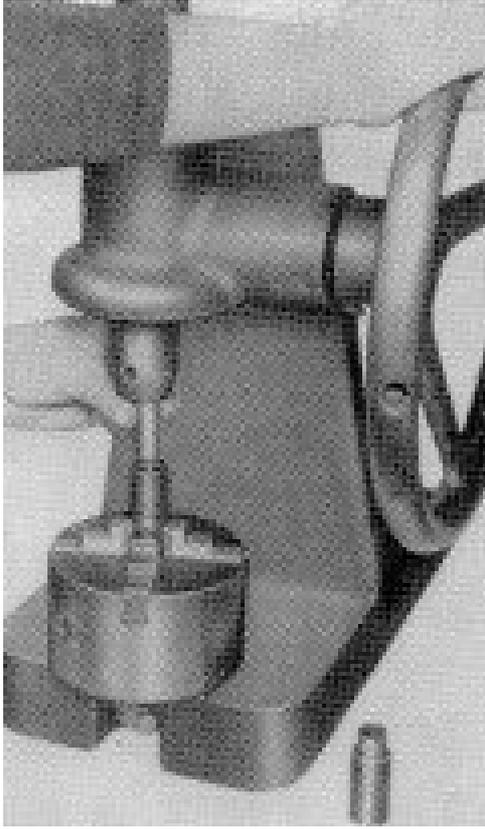
- Druckdorn EV 32350-9
- Schlosserhammer
- Dornpresse



Kolbenstange mit Reibsegment in die Montagehülse EV 32350-7 einführen.

Werkzeug:

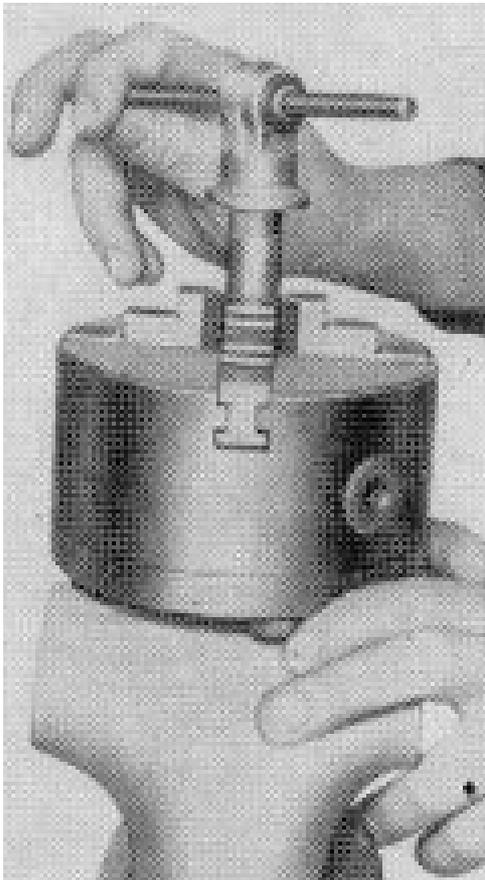
- Montagehülse EV 32350-7
- Dornpresse



Kolbenstange in das Gleitrohr eindrücken.

Werkzeug:

- Montagehülse EV 32350-7
- Dornpresse



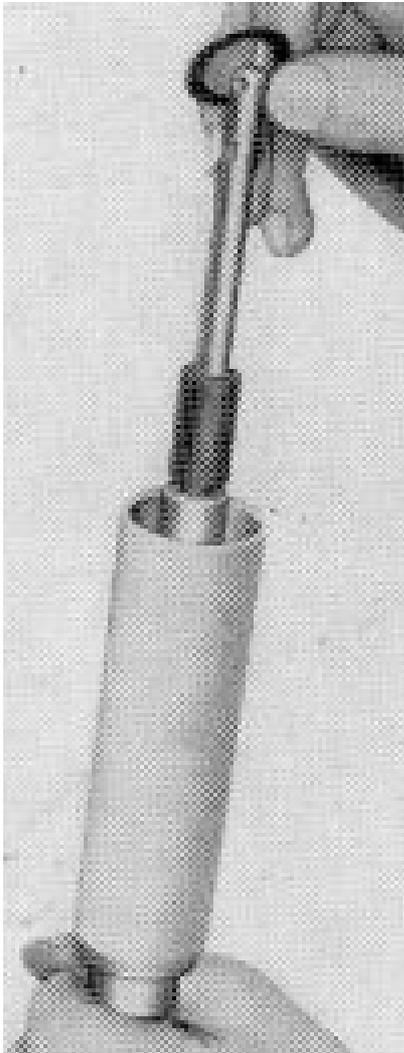
Oberes Einspannstück aufschrauben. Kolbenstange leicht fetten und Funktionsprobe durchführen.

Werkzeug:

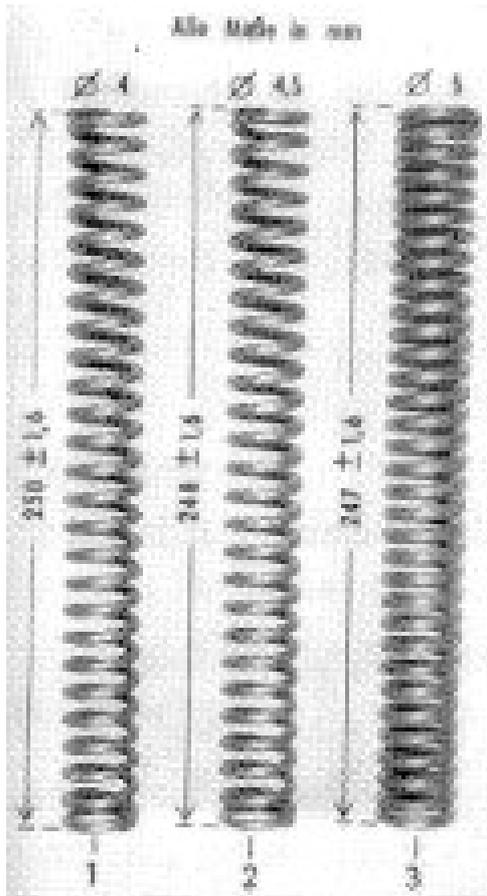
- Dreibackenfutter
- Dorn

9.2.2.2 Komplettierung des Federbeines

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



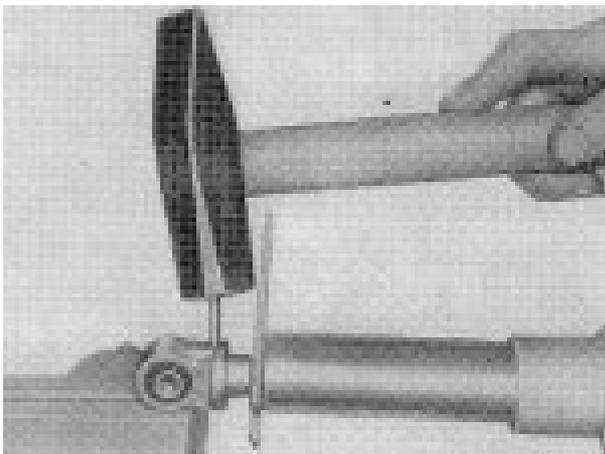
Gummipuffer auf die Kolbenstange schieben, oberes Schutzrohr und eine Auflagescheibe montieren.



Unterschiedsmerkmale der Tragfedern:

1. Tragfeder, vorn
2. Tragfeder, hinten, einsitziges Fahrzeug
3. Tragfeder, hinten, zweisitziges Fahrzeug.

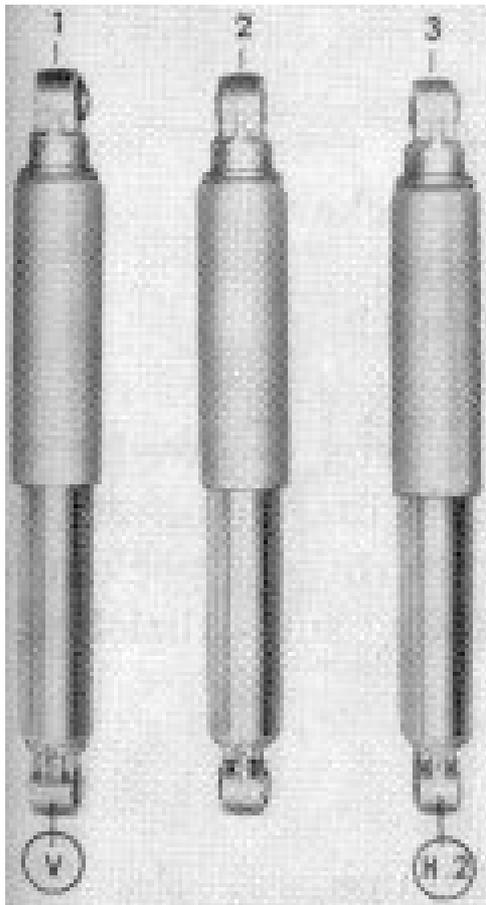
Tragfeder mit zähem Fett versehen (Schmierfett darf nicht in das Innere des Reibungsstoßdämpfers gelangen!). Auflegscheibe und das untere Schutzrohr montieren.



Tragfeder zusammendrücken, Haltegabel einschieben, unteres Einspannstück aufstecken und Zylinderkerbstift 4x28 einsetzen.

Werkzeug:

- Haltegabel EV 32350-8
- Schlosserhammer



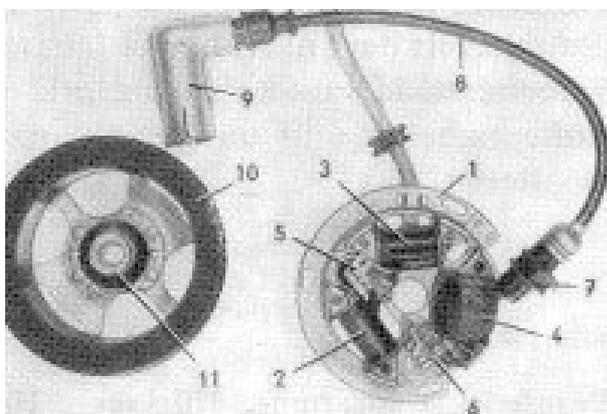
Haltegabel entfernen und Federbein gemäß seiner Kennzeichnung am Fahrzeug montieren.

1. Federbein, vorn
2. Federbein, hinten, einsitziges Fahrzeug
3. Federbein, hinten, zweisitziges Fahrzeug.

10 Arbeiten an der elektrischen Anlage

10.1 Schwunglichtmagnetzünder

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)

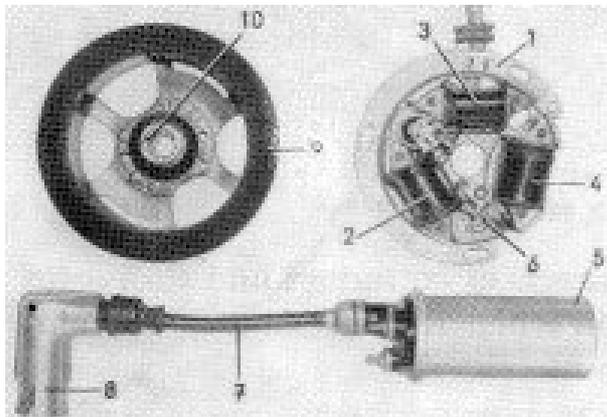


Zündspule:

1. Grundplatte
2. Lichtspule, 15W
3. Lichtspule, 18W
4. Zündspule

Hauptteile des Schwunglichtmagnetzünders mit innenliegender

5. Kondensator
6. Unterbrecher
7. Stromabnehmer
8. Zündleitung
9. Zündleitungsstecker
10. Schwungscheibe
11. Unterbrechernocken



Hauptteile des Schwunglichtmagnetzünders mit außenliegender

Zündspule:

1. Grundplatte
2. Lichtspule, 25W
3. Lichtspule, 18W
4. Generatorspule
5. Zündspule
6. Unterbrecher
7. Zündleitung
8. Zündleitungsstecker
9. Schwungscheibe
10. Unterbrechernocken

Die Schwungscheibe enthält sechs oxidkeramische Dauermagnete, die weder einer Nachmagnetisierung noch bei abgebauter Schwungscheibe eines magnetischen Kurzschlusses bedürfen. Die Nabe der Schwungscheibe ist als Unterbrechernocken ausgebildet. Sie ist außerdem mit dem Gewinde für die Vorrichtung zum Abziehen der Schwungscheibe von der Kurbelwelle (M27x1,25) versehen.

Die Grundplatte besitzt folgende Kabelanschlüsse:

- Klemme 59 (rot/weiß)
- Anschluß der 15- (25-)W-Spule für Scheinwerfer bzw. Lichthupe
- Klemm 59a (rot/gelb)
- Anzapfung der 18-W-Lichtspule für die Ladeanlage
- (dazwischen Feinsicherung (1c TGL 0-41-571, mittelträge))
- Klemme 59 b,c (grau/rot)
- Anschluß der 18-W-Lichtspule für das Bremslicht und das Schlußlicht.

Zur Anpassung der geringen Schlußlichtleistung (5 W) an die 18-W-Leistungsabgabe der Spule ist eine Drossel zwischen Glühlampe und Klemme 59 b,c zwischengeschaltet.

Der gemeinsame Betrieb von Brems-, Schlußlicht und Ladeanlage aus einer Spule bedingt folgendes:

- Bei eingeschaltetem Bremslicht sind Rücklicht und Ladeanlage außer Betrieb.
- Bei eingeschaltetem Rücklicht ist Ladung gemindert.
- Klemme 2 (braun/weiß)

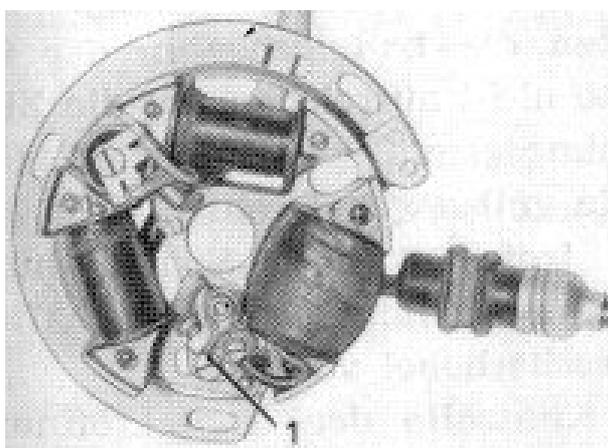
Kurzschlußkabel für das Abschalten der Zündung. (Bei Masseschluß ist der Unterbrecher unwirksam. Der Primärstrom der Zündspule fließt über den geringsten Widerstand an Masse.)

Die Zündzuleitung ist mit dem Zündspulenanschluß in der Hochspannungsdurchführung mit Hilfe eines Verbindungsbleches, das als Sicherheitsfunkenstrecke ausgebildet ist, verbunden. Folgende Farbabweichungen der Grundplattenverkabelung sind möglich:

- 59- an Stelle rot/weiß vorübergehend weiß/schwarz oder schwarz/weiß
- 59a an Stelle rot/gelb vorübergehend gelb
- 59 b,c an Stelle grau/rot vorübergehend weiß
- 2 an Stelle braun/weiß vorübergehend braun oder braun/schwarz.

10.1.1 Zündseite

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Unterbrecher nach Pflege- und Wartungsschema kontrollieren. Verölte Oxidreste oder verbrannte Kontakte mit einem benzin- oder tetragetränkten nicht fasernden Tuch reinigen und mit Hilfe einer sogenannten Kontaktfeile glätten.

Hebellagerbolzen mit 'Spezialöl für Unterbrecher' schmieren. Die am Unterbrecher (1) anzuschließenden Kabel müssen so liegen, daß ein Masseschluß auch bei aufgebauter Schwungscheibe unmöglich ist. (Zündspulenkabel schräg nach oben, Kabelschuh der Kondensatorleitung um 90 nach unten abgewinkelt.)

10.1.1.1 Zünderstellung

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Unterbrecherkontakt beim höchsten Nockenpunkt auf 0,4mm einregulieren. Dazu Befestigungsschraube (1) für Unterbrecherplatte (2) lösen und nach erfolgter Einstellung wieder anziehen.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 6mm
- (Schwungscheibe)
- Fühllehre 0,4mm



Meßuhr einschrauben und mit ihrer Hilfe den oberen Totpunkt (OT) suchen. Anschließend Kolben auf den Zündzeitpunkt (1,5mm vor OT) einstellen.

Kurbelwelle dazu entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn drehen (Spiel ausgleichen). Die Kontakte müssen in diesem Augenblick abzuheben beginnen.

Das Einstellen geschieht durch Verdrehen der Grundplatte (mehr Spätzündung in Drehrichtung, mehr Frühzündung gegen die Drehrichtung).

Sollten die Langlöcher in der Grundplatte nicht ausreichen um die Zündung ordnungsgemäß einzustellen (Grundplatte voll gegen Drehrichtung verschoben, trotzdem noch Spätzündung), so liegt in der Regel ein fehlerhafter Unterbrecherhebel vor. Die Kontrolle der Kontaktöffnung erfolgt mit Hilfe eines sauberen Blechstreifens von 0,03mm Dicke, der zwischen die geschlossenen Kontakte geklemmt wird und der sich beim Öffnungsbeginn gerade herausziehen läßt.

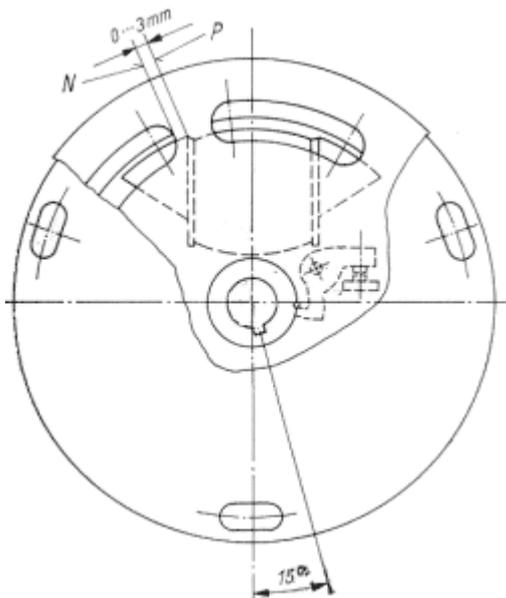
Wenn vorhanden, kann natürlich auch ein Zündeneinstellgerät (Kontrolllampe) verwendet werden.

Werkzeug:

- Schraubenzieher 9mm
- Meßuhr
- Fühllehre 0,03mm
- (Stanniol)
- wenn vorhanden, Zündeneinstellgerät

10.1.1.1 Kontrolle der Abrißstellung

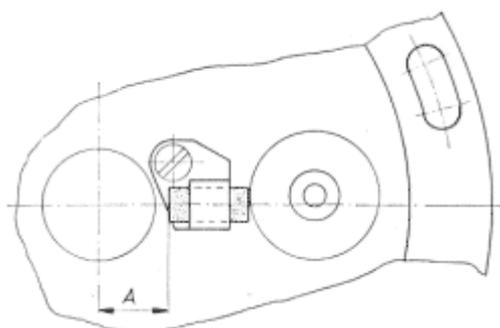
[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Das Maß zwischen der Zündspulenkante P und dem Rand der nierenförmigen Aussparung N dient als Anhaltspunkt, da der Abriß selbst durch den Steg verdeckt ist. Abweichungen von dieser vorgeschriebenen Stellung können durch den Kontaktabstand korrigiert werden. Bei Überschreiten von 3 mm ist der Kontaktabstand zu verkleinern, bei negativem Maß zu vergrößern. Die Grenzwerte 0,35 - 0,45 mm dürfen nicht überschritten werden.

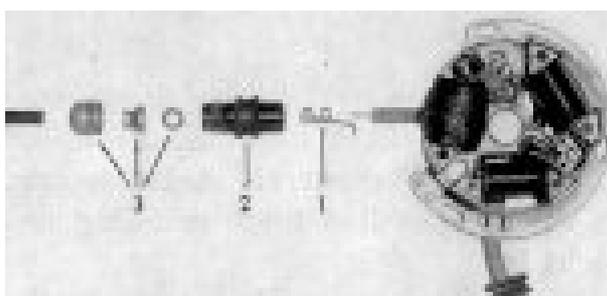
10.1.1.1.2 Filzwischer, Fangfilz, Sicherheitsfunkenstrecke

[zum nächsten Punkt](#) ; [Index](#)



Die einwandfreie Beschaffenheit des Filzwischers ist für die Lebensdauer und Funktionsfähigkeit des Unterbrechers von Bedeutung. Er soll für eine sparsame und dauerhafte Schmierung der Nockenlaufbahn sorgen. Um das zu gewährleisten, darf der Filzwischer nicht verschmutzt, ausgetrocknet oder verkrustet sein. Der Abstand A des Filzwischers vom Mittelpunkt der Grundplatte soll 9,5 +/- 0,25 mm betragen.

Der Fangfilz dient zum Schutz des Unterbrechers vor Verölen.



Eine weitere zusätzliche Einrichtung des Schwunglichtmagnetzünders ist die Sicherheitsfunkenstrecke. Sie schützt die Zündspule vor Überlastung.

1. Verbindungsblech
2. Isolierteil
3. Dichtelemente