

DKW-MOTORRAD

RT 250/2

Ausgabe September 1954

BETRIEBSANLEITUNG

DER „STECKBRIEF“ IHRES DKW-MOTORRADES RT 250/2

.....
Polizeiliches Kennzeichen

Besitzer:

Anschrift:

Zulassungsdatum:

Zulassungsort:

Fahrgestell-Nr.:

Motor-Nr.:

Steckschlüssel-Nr.:

E I N F Ü H R U N G

Sicherlich hat Ihnen bereits Ihr DKW-Händler die Konstruktion der RT 250/2 erläutert und Sie mit den nötigen Bedienungshebeln vertraut gemacht. Dennoch bitten wir Sie, das Handbuch — die Betriebsanleitung — zu studieren und sich der Ratschläge und Hinweise zu bedienen, die Sie darin finden.

Ihre DKW RT 250/2 ist eine der neuen Schöpfungen der Auto Union. In ihr zeigt sich der hohe Stand des technischen Fortschrittes, zu dem wir auf Grund unserer jahrzehntelangen Erfahrungen auf dem Gebiete des Zweitakt-Motorenbaues gelangt sind. Die bestechende Form, das enorme Anzugsvermögen, die Wendigkeit, verbunden mit der unübertroffenen Straßenlage, die ausgezeichneten Fahreigenschaften, besonders die unerreichte Elastizität und der fast geräuschlose Lauf des Motors werden Ihren uneingeschränkten Beifall finden. Ihr DKW-Motorrad ist im Gebrauch unverwüstlich und dennoch äußerst wirtschaftlich.

Die ständige Betriebsbereitschaft und lange Lebensdauer setzt allerdings ein Mindestmaß von Pflege und Wartung voraus. Wenn die von uns vorgeschriebenen Überwachungsarbeiten nach den Angaben in Ihrem Kundendienst-Scheckheft bzw. der Pflegekarte regelmäßig bei einer unserer anerkannten DKW-Werkstätten durchgeführt werden, haben Sie hierfür die Gewähr.

Die weitverzweigte DKW-Kundendienst-Organisation (auch im Ausland) steht darüber hinaus jederzeit in allen Fragen mit praktischen Vorschlägen zu Ihrer Verfügung! Suchen Sie die anerkannte DKW-Werkstatt nicht nur zur Durchführung der kostenlosen Scheck- und Wartungsarbeiten auf, sondern auch immer dann, wenn Ihnen zur Erledigung der notwendigen Pflege und Wartungsarbeit Zeit oder Lust fehlen sollten.

Unsere autorisierten DKW-Werkstätten erkennen Sie am nebenstehend abgebildeten DKW-Kundendienstschild (im Ausland trägt das Schild die Bezeichnung DKW-Service). Machen Sie sich auch die Vorteile der preisgünstigen DKW-Dauerüberwachung zunutze. (Für Export vorläufig noch nicht möglich).

In unseren DKW-Werkstätten arbeiten unter fachmännischer Leitung erfahrene, in Kursen der DKW-Werksschule ausgebildete Spezialisten. Es werden ausschließlich DKW-Spezialwerkzeuge und Original-DKW-Ersatzteile verwendet. Dort arbeitet man daher schnell, sorgfältig und preiswert.

Für den Lieferumfang Ihres DKW-Motorrades ist allein nur der abgeschlossene Kaufvertrag mit Ihrem Händler gültig. Ansprüche, gleich welcher Art, können aus den Ausführungen dieser Betriebsanleitung heraus nicht geltend gemacht werden.

Auf allen Ihren Fahrten mit Ihrem DKW-Motorrad begleitet Sie der
DKW-KUNDENDIENST.



Inhalts-Übersicht

I. BEDIENUNG UND BETRIEB DES MOTORRADES		Seite
Wichtiges vom Kraftfahrzeugbrief bzw. von der Übernahme bei Export	6	
Typenschild, Fahrgestell- und Motornummer	7	
Hinweise für den Fahrbetrieb		
Tanken, DKW-SHELL-MIXER, Mischungsverhältnis	8/9	
Reifenluftdruck	10	
Luftpumpe, Bremsen, Beleuchtung	11	
Bedienungshebel	12/13	
Kraftstoffhahn, Tupfer	14	
Lufthebel, Gasdrehgriff	15	
Zündungs- und Lichtschalter	16	
Ablenden	17	
Kickstarter, Kupplungshebel, Fußschalthebel	18	
Fuß- und Handbremshebel	19	
Kippständer, Diebstahlsicherung	20	
Ihre erste Fahrt		
Starten	21	
Anfahren, Kuppeln, Schalten	22	
Bremsen, Anhalten	23	
Einfahren, Kraftstoffverbrauch	24	
Winterbetrieb	25	
Wie lege ich mein DKW-Motorrad still?	26—29	
II. TECHNISCHE BESCHREIBUNG		
Motor	30/31	
Getriebe und Kupplung	32	
Vergaser	33	
Lichtmaschine, Zündung, Auspuffanlage	34	
Fahrgestell	35	
Teleskopgabel	35	
Lenker, Sattel, Rahmen, Hinterradfederung	36	
Technische Daten	37/38	

III. WARTUNG UND PFLEGE		Seite
Regelmäßige Pflegearbeiten	39	
Vergaserverkleidung, Ölwechsel im Getriebe	40/41	
Kupplung, Zündkerze	42	
Batterie	43	
Luftfilter, Kraftstofffilter	44	
Schrägdüsen-Vergaser	45/46	
Auspuffanlage, Elektrische Anlage	47	
Zünderstellung, Teleskopgabel	48	
Antriebskette	49/51	
Bremsen und Naben	52/53	
Lenkung	53	
Reifen, Verbrennungsrückstände	54	
Reinigung, Lackpflege, Chromschutz	55	
Praktische Ratschläge	55—61	
Beiwagenanschluß	62/63	
Schmierplan	64—69	
Schaltplan	70—75	

IV. RATGEBER BEI STÖRUNGEN 76—79

V. DKW-SPEZIAL-ZUBEHÖR 80

Praktisches Spezialzubehör für das DKW-Motorrad	81
Pflegemittel	82
Austauschteile (vorläufig nicht für Export)	83
DKW-Kundendienstpäckchen für Auslandsreisende	85

I. BETRIEBUNG UND BETRIEB DES MOTORRADES

Wichtiges vom Kraftfahrzeugbrief, Gewährschein und was Sie bei der Zulassung wissen müssen.

Der Kraftfahrzeugbrief, die Geburtsurkunde Ihres Motorrades, ist mit dem Zulassungsantrag und der Bestätigungskarte für die Haftpflichtversicherung bei der Zulassungsstelle einzureichen und wird nach erfolgter Zulassung an den Fahrzeughalter zurückgegeben. Der Kraftfahrzeugbrief soll niemals bei den Fahrzeugpapieren mitgeführt, sondern stets daheim sicher aufgehoben werden. Alle grundlegenden technischen Änderungen (z. B. Anbau eines Seitenwagens) an Ihrem zugelassenen Fahrzeug sind der Zulassungsstelle zur entsprechenden Eintragung in den Kraftfahrzeugbrief sofort zu melden. Ebenso ist jede Wohnungsänderung des Fahrzeughalters unverzüglich der Zulassungsstelle bekanntzugeben. Ein Verlust des Kraftfahrzeugbriefes muß der Zulassungsstelle sofort gemeldet werden.

Vergessen Sie nicht, bei Übernahme Ihres DKW-Motorrades sich folgende Papiere aushändigen zu lassen:



1. Betriebsanleitung
2. Kundendienst-Scheckheft (bzw. Pflegekarte für Export)
3. Verzeichnis der Elektro-Dienste
4. Batterie-Garantiekarte

Im Werkzeugkasten befinden sich 2 Schlüssel für das eingebaute Steckschloß.

Außerdem überprüfen Sie das in der Werkzeugtasche befindliche Werkzeug auf Vollständigkeit nach den Angaben im Kundendienst-Scheckheft, letzte Seite, bzw. Pflegekarte für Export.

Die Gewährschein-Anforderungskarte aus dem Kundendienst-Scheckheft senden Sie bitte ausgefüllt sofort an die Auto Union G. m. b. H., Abteilung Ersatzteile und Kundendienst, Ingolstadt, ein. (Gilt nicht für Export).

In Ihren Fahrzeugpapieren sind die Geburtsdaten Ihres Motorrades eingetragen. Es ist aber wichtig, daß Sie, wenn Sie von der Polizei oder an Grenzübergängen nach diesen Daten gefragt werden, wissen, wo sie am Motorrad zu finden sind.

Das Typenschild (1)

befindet sich vorn am Lenkkopf. Bei eingeschlagenem Lenker ist es sichtbar.

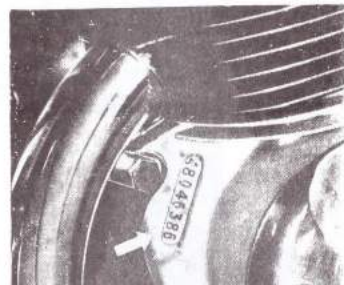


Die Fahrgestell-Nummer (2)

ist über dem Typenschild am Lenkkopf eingeschlagen und weiß gezeichnet.

Die Motor-Nummer

befindet sich in Fahrtrichtung links auf dem Motorgehäuse. Sie ist auf einem dafür vorgesehenen Fußsockel bei der vorderen Motorbefestigungsschraube eingeschlagen.





Hinweise für den Fahrbetrieb

Zum Tanken des Motorrades

öffnen Sie den Tankverschluß durch Drehen nach links. Das Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters beträgt 13 Liter. Davon sind ca. 2,5 Liter Reserve.

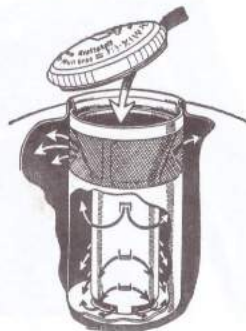
Beachten Sie beim Tanken:

1. Motor abstellen
2. Bei Regen Einfüllöffnung abdecken
3. Rauchen unterlassen und offenes Licht vermeiden.

Der neue DKW-Shell-Mixer

Sofern Ihr DKW-Motorrad RT 250/2 einen Tankdeckel besitzt, der so aussieht, wie nebenstehendes Bild zeigt, brauchen Öl und Benzin nicht mehr in der Mischkanne gemischt zu werden, sondern man füllt **zuerst das Öl in den Tank** und danach die entsprechende Menge Benzin. Beachten Sie folgendes:

1. Soll der völlig leere Tank gefüllt werden, so wird zuerst 0,4 Ltr. Öl (siehe Schmierplan Seite 65) und danach 10 Ltr. Benzin eingefüllt, sodann 0,1 Ltr. Öl und 2,5 Ltr. Benzin. Die größte Menge, die auf einmal gemischt werden kann, ist 0,4 Ltr. (entsprechend 10 Ltr. Benzin). Je nach Füllung des Kraftstoffbehälters kann zum Auftanken natürlich jede unterhalb 9 Ltr. liegende Menge Gemisch im DKW-Shell-Mixer aufbereitet werden.
2. Im Winter bei Temperaturen unter 0° C verlangt das Tanken von Fahrzeugen, die mit dem DKW-Shell-Mixer ausgerüstet sind, eine gewisse Aufmerksamkeit, die auch sonst bei der Herstellung von Kraftstoff-Öl-Gemischen für Zweitaktmotoren unbedingt nötig ist, d. h. das für die Mischung verwendete Öl muß fließen und soll stets aus einem geheizten Raum von mindestens + 10° C entnommen werden.
3. Die Verwendung der sogenannten selbstmischenden Zweitaktöle, die teurer sind als die übrigen Motoröle, ist also nicht mehr notwendig.
4. Die im Preis höheren Premiumöle sind für DKW nicht erforderlich.



Die Arbeitsweise des DKW-Shell-Mixers

Der neue DKW-Shell-Mixer befindet sich geschützt im Kraftstofftank.

Erst wird das Öl eingefüllt. Es sammelt sich im **Mischbehälter a**. Sodann strömt das **Benzin** nach, das infolge der besonderen Ausbildung des **Mischrohres b** eine innige Durchwirbelung mit dem Öl erzeugt und schließlich als betriebsfertiges Kraftstoff-Öl-Gemisch in den Tank fließt. Noch etwa verbliebene Öltröpfchen werden durch das **Sieb c** so lange zurückgehalten, bis auch sie mit dem Benzin zusammen als homogene Mischung den Mischbecher verlassen.

Mischungsverhältnis

Wichtig ist, daß Sie das genaue Mischungsverhältnis des Kraftstoffes kennen und auch wissen, in welchem Verhältnis der **DKW-Zweitakt-Treibstoff-zusatz DESOLITE** dem Kraftstoff beigegeben wird.

Aus der Tabelle können Sie die genauen Verhältniswerte für die verschiedenen Kraftstoffmengen ersehen. Das Mischungsverhältnis von Öl zu Kraftstoff ist immer — auch während der Einfahrzeit

1 : 25

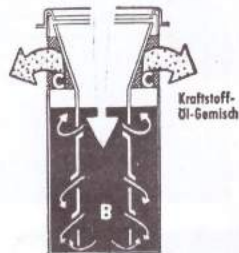
Also nie vergessen!

Der Kraftstoff muß für Ihren DKW-Zweitaktmotor immer in einem Öl-Kraftstoff-Verhältnis von **1:25** unter Beimengung von 0,4% **DESOLITE** getankt werden.

Verwenden Sie nur gute, saubere und wasserfreie Marken-Kraftstoffe und ein ebensolches Qualitäts-Motorenöl mit der SAE-Kennzahl 50 oder 40.

Bedingt durch die Eigenart der heutigen Kraftstoffe kann es unter gewissen Betriebsbedingungen zu Korrosion (Rostbildung) an den Triebwerkteilen kommen. Diese Erscheinung kann dann

BENZIN

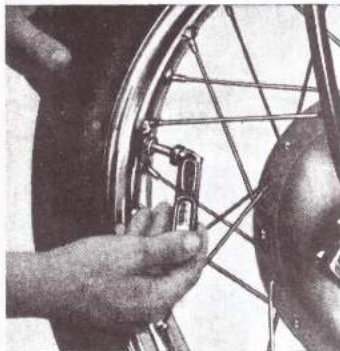


Kraftstoff Ltr.	Mot. Öl SAE 50 Ltr.	DESOLITE Meßbecherfüllung ccm	1,0 0,4 Ltr.-Kanne	
			0,5	2,0
5	0,2	20	0,5	1,0
10	0,4	40	1,0	2,0



auftreten, wenn der Motor häufig unterkühlt gefahren wird, aber sie läßt sich bei regelmäßiger Verwendung von **DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz „DESOLITE“** verhindern.

Außerdem wird damit auch die Bildung von Verbrennungsrückständen auf dem Kolbenboden, im Zylinderkopf und in der Auspuffanlage verringert. **DESOLITE** erhalten Sie in jeder DKW-Werkstatt, und zwar in 0,4 Liter fassenden Spezialkannen für Motorräder und in größeren 1-Liter-Kannen mit Meßbecher für 10 Ltr. Kraftstoff. Jede Kanne hat einen Verschuß, der als Meßbecher ausgebildet ist.



Reifenluftdruck

Besondere Aufmerksamkeit ist auch dem Reifenluftdruck zu schenken. Der Luftdruck in den Reifen verändert sich und ist deshalb nachzukontrollieren, weil vom Reifenluftdruck nicht nur die Lebensdauer von Decke und Schlauch, sondern auch Fahrbequemlichkeit und Straßenlage, somit also die Sicherheit des Fahrers, abhängen.

Der Reifenluftdruck beträgt bei der RT 250/2

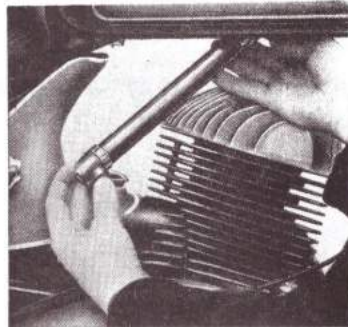
Betriebsart	vorn	hinten
für Solobetrieb	1,3 atü	1,4 atü
für Soziusbetrieb	1,3 atü	1,9 atü
für Beiwagenbetrieb ohne Sozius	1,3 atü	1,9 atü
für Beiwagenbetrieb mit Sozius	1,3 atü	2,6 atü

Die Luftpumpe

Unter dem Kraftstoffbehälter befindet sich die Luftpumpe. Sie wird durch Drücken nach vorne aus der hinteren Raste ausgehängt und nach rechts herausgenommen.

Die Befestigung der Pumpe in der Pumpenhalterung ist eben so leicht als auch schnell durchzuführen. Dazu wird die Pumpe zuerst mit dem Pumpengriff (siehe Bild) von der rechten Motorradseite aus steil nach oben in den Tunnel des Kraftstoffbehälters eingeführt und dann unter gleichzeitigem Hochheben der Pumpenventilseite nach vorn geschoben.

Nach Einrasten in der vorderen Pumpenaufnahme wird der unter Federspannung befindliche Pumpengriff etwas zusammengedrückt und in den auf der Höhe des Dreiwegehahnes befindlichen Dorn eingerastet.



Die Bremsen

prüfen Sie zweckmäßigerweise vor Beginn jeder Fahrt, um sich von ihrem betriebssicheren Zustand zu überzeugen. Sie erfüllen damit Ihre Pflicht den anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber und verschaffen sich selbst das Gefühl der Sicherheit.

Die Beleuchtung

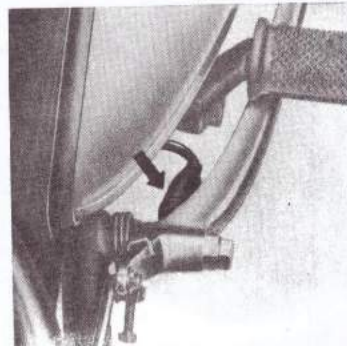
Ihr DKW-Motorrad RT 250/2 ist mit folgender Beleuchtungsanlage ausgerüstet:

- Scheinwerfer** mit Fern-, Abblend- und Standlicht, Tacholeuchte, Kontrollleuchte grün (Leerlaufanzeige) und Kontrollleuchte rot (Zündkontrolle),
- Kennzeichenleuchte** mit Schluß- und Stoplicht.

Durch die Ausstattung des DKW-Motorrades mit einem Stoplicht ist Ihnen im Straßenverkehr größere Sicherheit geboten.

Bei Betätigung des Fußbremshebels bewirkt der an diesem angebrachte Stoplichtschalter das Aufleuchten des Rücklichtes in der Warnfarbe rot bei Tagfahrt. Bei Nachtfahrt ist das Rücklicht zusätzlich ständig erleuchtet.

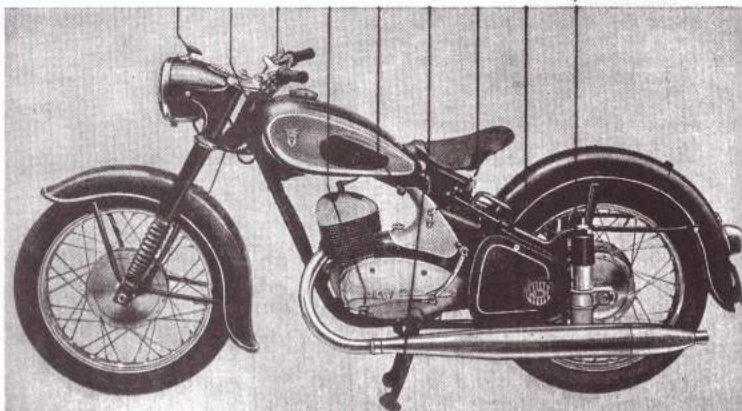
Es ist zweckmäßig, wenn Sie vor Antritt einer Fahrt die gesamte Beleuchtungsanlage Ihres Motorrades auf einwandfreies Funktionieren überprüfen. Sie schützen sich dadurch vor unliebsamen Überraschungen und Ärger.



BEDIENUNGSHABEL DES

1. Zündschlüssel
2. Steckschloß
3. Lufthebel
4. Fußschalthebel
5. Kraftstoffhahn
6. Kippständer
7. Vergaser-Tupfer
8. Kickstarter
9. Werkzeugkasten
(Mit Rückseite des Zündschlüssels zu öffnen)

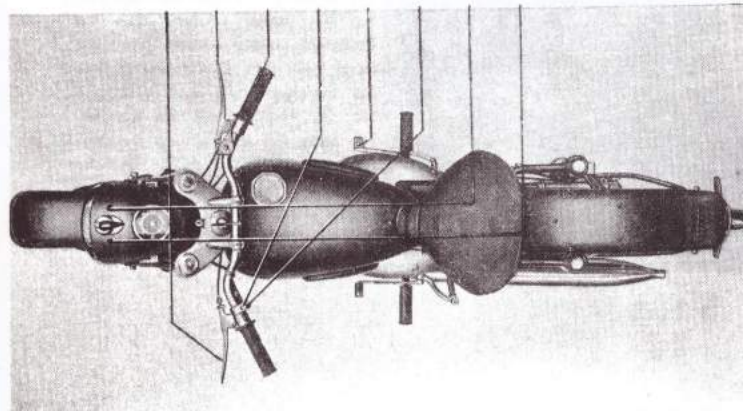
1 2 3 4 5 6 7 8 9

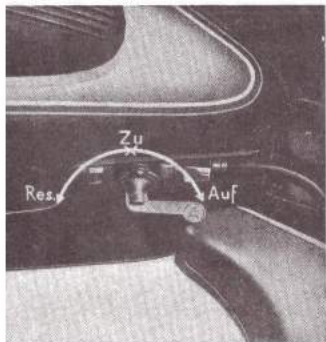


DKW - MOTORRADES RT 250/2

10. Kupplungshebel
11. Handbremshebel
12. Gasdrehgriff
13. Abblendschalter
14. Fußbremshebel
15. Signalknopf
16. Zünd- und Ladelicht-Kontrolllampe (rot)
17. Leerlauf-Kontrolllampe (grün)

10 11 12 13 14 15 16 17



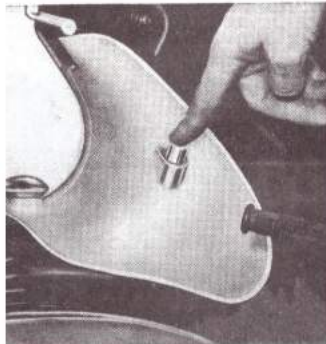


Der Kraftstoffhahn

an Ihrem DKW-Motorrad ist ein Dreivegehahn mit Reservestellung und befindet sich in Fahrtrichtung links hinten am Kraftstoffbehälter. Er ist geöffnet, wenn der Hebel nach hinten zeigt und die Markierung „A“ sichtbar ist; geschlossen, wenn er seitlich nach außen steht. Steht der Hebel nach vorn, so daß die Markierung „R“ sichtbar ist, ist auf Reserve geschaltet.

Sollten Sie während des Fahrbetriebes die Reservestellung benutzt haben,

so ist sofort nach dem Tanken wieder auf Stellung „A“ zurückzuschalten. Achten Sie bitte darauf, daß bei abgestelltem Fahrzeug der Kraftstoffhahn immer geschlossen ist.



Der Tupfer am Vergaser (Ferntupfer)

Auf dem Schwimmergehäusedeckel des Vergasers befindet sich ein Tupfer, bei dessen Niederdrücken der Kraftstoff in der Schwimmerkammer steigt und zum Überlaufen kommt. Zur Betätigung des Tupfers drücken Sie die Verlängerung an der linken Seite der Verkleidung (Ferntupfer) etwa 4–5 sec durch. Dadurch wird ein leichteres Anspringen des kalten Motors bewirkt.

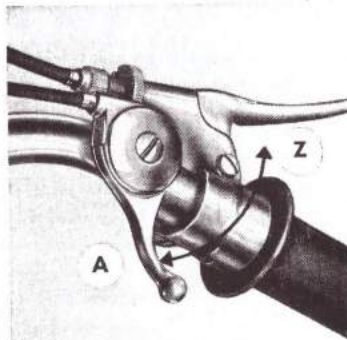
Bei warmem Wetter darf der Tupfer nicht betätigt werden.

Der Lufthebel

Um eine Anreicherung des Kraftstoff-Oil-Luftgemisches zum Starten des kalten Motors sowie bei Bergfahrten und schneller Beschleunigung zu ermöglichen, ist an der rechten Lenkerseite ein Hebel zum Betätigen des Luftschiebers angebracht.

Zeigt der Hebel nach vorn (Z), ist der Luftschieber geschlossen, und es wird ein reicheres Gemisch angesaugt. Ist der Motor angesprungen, wird der Schieber je nach Witterung bis zur Hälfte, nach dem Warmfahren ganz geöffnet, d. h. nach hinten gezogen (A). Nur am Berg und bei schneller Beschleunigung (besonders wenn der Motor zum „Klingeln“ neigt), gehen Sie mit der Luft wieder etwas zurück — aber den Schieber während des Fahrens nie ganz schließen.

Ist der Motor noch warm, darf beim Starten der Luftschieber nicht geschlossen werden!



Der Gasdrehgriff

Die Stellung des Drosselschiebers im Vergaser wird durch einen Drehgriff an der rechten Lenkerseite reguliert.

Vergaser wird durch einen Dreh-

Wenn Sie schneller fahren wollen, drehen Sie den Gasdrehgriff nach hinten gegen Fahrtrichtung und nach vorn in Fahrtrichtung, wenn Sie das Tempo vermindern wollen. Wenn Sie zügig Gas geben, beschleunigt der Motor besser, als wenn Sie den Gasdrehgriff schnell aufreißen. Auf der Unterseite des Drehgriff-Federgehäuses befindet sich eine Stellschraube. Durch Drehen dieser Schraube kann die Leichtgängigkeit des Drehgriffes den Wünschen des Fahrers angepaßt werden. Rechtsdrehen ergibt schwereren, Linksdrehen leichteren Gang des Griffes.

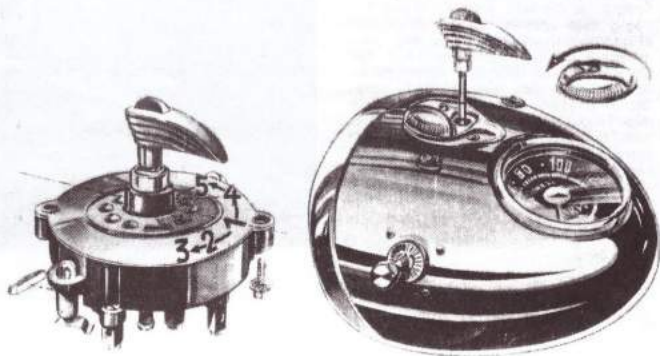


DKW-Zündungs- und Lichtschalter

Der kombinierte Zündungs- und Lichtschalter befindet sich im Schlenwerfer. Der dazugehörige Schlüssel kann abgezogen werden.

Stand bei Tag:	Schlüssel abgezogen
Start und Fahrt bei Tag:	Schlüssel einstecken und eindrücken (Stellung 1)
Fahrt mit Tagverbraucher: (z. B. Heizgriffe)	Schlüssel in Stellung 4 (1. Stellung nach rechts)
Fahrt mit Standlicht:	Schlüssel in Stellung 2 (1. Stellung nach links)
Stand bei Nacht:	Schlüssel in Stellung 2 ausziehen
Fahrt bei Nacht:	Schlüssel in Stellung 3 (2. Stellung nach links)
Start mit leerer oder ohne Batterie:	Schlüssel in Stellung 5 (2. Stellung nach rechts, Stellung „Anschieben“)

Siehe auch Schaltplan, Seite 70



Beim Einschalten der Zündung, außer auf Stellung „Anschieben“, leuchten die rote Kontrolllampe sowie die grüne Leerlaufanzeige (bei eingeschaltetem Leerlauf) im Scheinwerfer auf und zeigen den Anschluß der Zündspule an die Batterie an. Wird der Motor nach dem Anspringen durch Gasgeben beschleunigt, so muß die rote Kontrolllampe verlöschen. Die grüne Lampe der Leerlaufanzeige erlischt erst bei Einschalten eines Ganges.

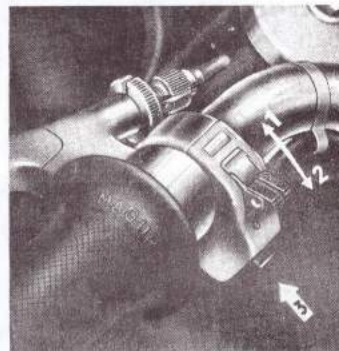
Die Stellung „Anschieben“ wird nur benutzt, wenn infolge ungeladener oder defekter Batterie der Motor in Schlüsselstellung 1 „Start“ nicht anspringt. Nach dem Anspringen Zündschlüssel wieder auf Stellung 1, 2 oder 3 bringen! Dabei den Motor stets über der Leerlaufdrehzahl halten, da sonst die Stromlieferung der Lichtmaschine aussetzt. Das Anschieben erfolgt am besten im 3. Gang.

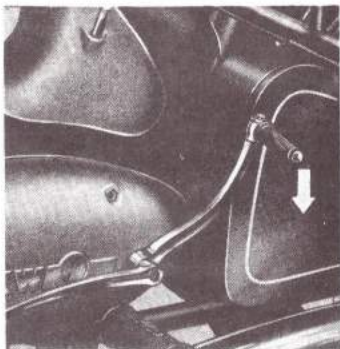
Das Abblenden

des Hauptlichtes erfolgt durch einen besonderen Schalter am Lenker, der mit dem Betätigungsknopf für das elektrische Horn kombiniert ist. Das Horn (3) kann nur bei eingeschalteter Zündung betätigt werden, ist also bei parkender Maschine abgeschaltet.

Signalhornknopf und Schalter sind mit dem linken Daumen zu bedienen.

Der Abblendschalter nach oben gelegt (1) = Fernlicht nach unten gelegt (2) = Abblendlicht



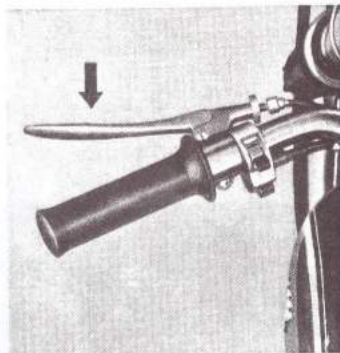


Der Kickstarter

Das Antreten des Motors erfolgt mit Hilfe des Kickstarters an der linken Gehäuseseite.

Vor dem Starten muß das Getriebe unbedingt auf „Leerlauf“ geschaltet sein (grüne Leerlaufkontrolllampe). Beim Starten den Kickstarter erst langsam eingreifen lassen und dann zügig durchtreten.

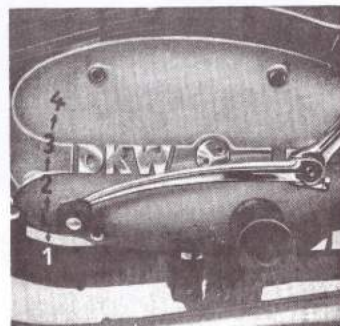
Die Fußauflage ist nach vorne einklappbar.



Der Kupplungshebel

An der linken Lenkerseite befindet sich der Kupplungshebel. Durch Anziehen des Hebels wird die Kupplung gelöst, d. h. die Kraftübertragung zwischen Motor und Getriebe unterbrochen.

Der Kupplungshebel darf beim Anfahren im 1. Gang nie schlagartig, sondern nur allmählich freigegeben werden, weil durch ruckartiges Einkuppeln Motor und Kraftübertragung stark beansprucht werden.



Der Fußschalthebel

Durch Betätigung dieses Hebels werden die verschiedenen Übersetzungen (Gänge) im Getriebe gewechselt.

Zum Schalten vom Leerlauf

- auf 1. Gang = Hebel niedertreten
- 1. auf 2. Gang = Hebel über Leerlaufstellung hochziehen
- 2. auf 3. Gang = Hebel hochziehen
- 3. auf 4. Gang = Hebel hochziehen
- 4. auf 3. Gang = Hebel niedertreten
- 3. auf 2. Gang = Hebel niedertreten
- 2. auf 1. Gang = Hebel niedertreten
- 1. auf Leerlauf = Hebel hochziehen

(Durchschalten des Getriebes nur während der Fahrt!)

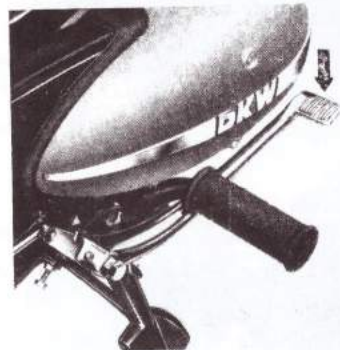
Die Leerlaufstellung befindet sich zwischen 1. und 2. Gang. Bei leichtem Druck auf den Schalthebel von 2. Gang bis Leerlauf.

Hochziehen des Hebels aus dem 1. Gang ohne Schweregänger ausschalten. (Bei eingestecktem Zündschlüssel leuchtet in der Leerlaufstellung des Schalthebels die grüne Lampe im Scheinwerfer auf.)

Der Fußschalthebel ist außer beim Schalten auf Leerlauf stets bis zum Anschlag mit der Fußspitze hochzuziehen bzw. niederzutreten, um ein sicheres Eingreifen der Gänge zu gewährleisten. Der Schalthebel ist mittels Kerbverzahnung auf der Schaltwelle befestigt. Dadurch ist es möglich, nach Lösen der Klemmschraube den Hebel von der Welle abzuheben und notfalls in die Lage zu bringen, die der gewünschten Fußhaltung entspricht.

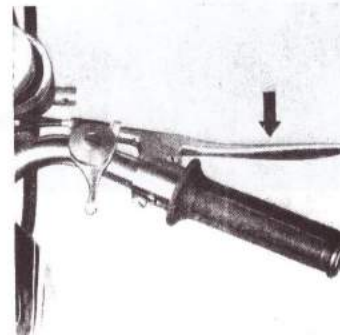
Der Fußbremshebel

In Fahrtrichtung rechts vor der Fußraste befindet sich der Fußbremshebel, bei dessen Betätigung die Hinterradbremse angezogen wird. (Vorsicht bei glatter Straße!) Um schnell und ohne Ermüdung des Fußes bremsen zu können, ist es zweckmäßig, daß der Fußbremshebel nur einen geringen Weg bis zum Ansprechen der Bremse zurücklegt. Die Bremshebelstellung wird mittels einer Stellschraube am unteren rechten Rahmenrohr durch Verstellen des Anschlages der gewünschten Fußstellung angeglichen.

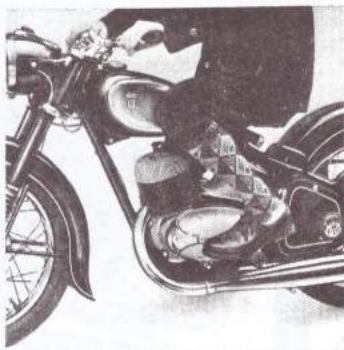


Der Handbremshebel

Der rechts am Lenker befindliche Handbremshebel betätigt die Vorderradbremse. Diese soll so oft wie möglich, insbesondere bei längeren Bergabfahrten, herangezogen werden.



Anfahren - Kuppeln - Schalten



1. Kupplung durch Anziehen des Handhebels stets ganz lösen.
2. Schalthebel niedertreten und 1. Gang einschalten (grüne Leerlaufanzeige verlischt).
3. Kupplungshebel langsam freigeben und gleichzeitig Drehgriff öffnen. Maschine setzt sich in Bewegung.
4. Nach wenigen Metern Fahrt Drehgriff in Leerlaufstellung bringen, Kupplung anziehen, auf 2. Gang schalten (Fußschalthebel hochziehen), Kupplung unter gleichzeitigem Gasgeben zügig loslassen.
5. Hat das Motorrad eine Geschwindigkeit von ca. 35 km/h erreicht, so ist in gleicher Weise (Drehgriff nahezu schließen, auskuppeln, Fußschalthebel hochziehen, einkuppeln und gleichzeitig wieder Gas geben) auf den 3. Gang, nach Erreichen einer Geschwindigkeit von 50 km/h auf den 4. Gang zu schalten.

Zurückschalten

Schafft der Motor eine Steigung im direkten Gang nicht und sinkt dabei die Geschwindigkeit des Motorrades unter 50 km/h, oder verlangsamen Sie die Geschwindigkeit auf ebener Fahrbahn unter 40 km/h, so ist zurückzuschalten. Dazu

1. Auskuppeln und gleichzeitig Drehgriff so weit schließen, daß der Motor noch gut „durchläuft“.
2. Fußschalthebel niedertreten (3. Gang einschalten).
3. Einkuppeln und Gasdrehgriff weiter öffnen. Kupplung unter gleichzeitigem Gasgeben loslassen.

Schaltbewegungen schnell hintereinander ausführen, damit die Geschwindigkeit während des Schaltens nie zu stark abfällt. Schafft der Motor die Steigung im 3. Gang auch nicht und fällt die Geschwindigkeit unter 35 km/h oder auf ebene: Fahrbahn unter 25 km/h, so ist auf den 2. Gang zurückzuschalten. Versuchen Sie niemals, Ihr Motorrad im großen Gang den Berg hinaufzuquälen. Durch rechtzeitiges Zurückschalten schonen Sie den Motor und sparen außerdem Kraftstoff. Erst bei höherer Drehzahl hat der Zweitaktmotor seine ausgesprochen gute Leistung.

Ein guter Fahrer schaltet viel! Es ist völlig verkehrt, die Kupplung im großen Gang rutschen zu lassen; genau so wie es falsch ist, den Motor im niederen Gang unnötig lange auf hohen Touren laufen zu lassen, da dabei der kühlende Fahrtwind fehlt.

Bremsen

Sie bremsen am besten mit beiden Bremsen (Fuß- und Handbremse) gleichzeitig und im weiteren Verlauf der Bremsung stärker mit der Vorderradbremse. Das Vorderrad kann wesentlich höhere Bremskräfte übertragen, weil sich das Gewicht der Maschine beim Bremsen naturgemäß auf das Vorderteil verlagert (Schwerpunktsverlagerung). Bei nasser und glatter Straße ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Bremswege länger sind. Müssen Sie bei höherer Geschwindigkeit scharf bremsen, so muß das Gas weggenommen und der Motor ausgekuppelt werden. Wollen Sie anhalten oder bei niedriger Geschwindigkeit bremsen, dann ebenfalls auskuppeln, weil sonst der ruckende Motor ungünstig auf die Lenkung des Fahrzeuges einwirkt. Niemals die Bremse ruckweise betätigen! Blockierende Räder bremsen wenig, bringen aber unter Umständen das Motorrad zum Schleudern und dadurch Sie und die anderen Verkehrsteilnehmer in Gefahr.

Anhalten

1. Drehgriff in Leerlaufstellung bringen.
2. Auskuppeln und Getriebe mit dem Fußschalthebel in Leerlaufstellung bringen (Leerlaufkontrolle leuchtet auf), Kupplungshebel wieder loslassen.
3. Motorrad durch Abbremsen zum Stillstand bringen. Soll der Motor abgestellt werden, so ist
4. die Zündung auszuschalten und
5. der Kraftstoffhahn zu schließen.

Einfahren — leicht gemacht!

Zu den bemerkenswertesten Vorzügen eines jeden DKW-Motors gehören ohne Zweifel die sehr vereinfachten Einfahrbedingungen. Wir empfehlen Ihnen aber, die wenigen Hinweise, die auf die Lebensdauer Ihres Motors von Einfluß sind, auf jeden Fall zu beachten:

Fahren Sie auch während der Einfahrzeit in den einzelnen Gängen nicht zu langsam. Geben Sie immer zügig Gas, so daß Sie den Motor von Anfang an an höhere Drehzahlen gewöhnen. Wir empfehlen lediglich

bis 500 km nicht über 70 km/h

bis 1000 km nicht über 80 km/h

bis 1500 km nicht über 90 km/h

im 4. Gang auf ebener Strecke zu fahren. Auch während der nächsten 1000 km (also bis etwa 2500) soll die Maschine zügig gefahren, jedoch die Vollgasleistung nicht länger als jeweils 1—3 Minuten eingesetzt werden. „Spielen“ Sie mit dem Drehgriff so, daß Sie im 4. Gang zwischen 75—95 km/h pendeln.

Ebenso, wie eine zu hohe Geschwindigkeit während der Einfahrzeit vermieden werden soll, schadet auch eine zu geringe Geschwindigkeit, besonders im direkten Gang durch die auftretende stoßweise Beanspruchung der Kraftübertragung und dem Motor. Deshalb ist auch in der Einfahrzeit rechtzeitig zurückzuschalten.

Kraftstoffverbrauch

Es ist klar, daß bei Fahrten im Stadtbereich oder im Gebirge höhere Verbrauchswerte herauskommen als auf offener Straße im Flachland. In der Stadt wegen des häufigen Haltens mit Leerlaufzeiten und der Benutzung kleiner Gänge beim Anfahren; im Gebirge ebenfalls wegen der notwendigen Benutzung der kleinen Gänge, wobei der Motor eine entsprechend höhere Leistung abgeben muß.

Winterbetrieb

Im Winter werden Sie die Vorzüge Ihres DKW-Motorrades ganz besonders schätzen lernen, da es ein Zweitakter ist und mit Frischöl-Mischungsschmierung arbeitet. Es gibt deshalb keine Schwierigkeit mit erstarrtem Öl. Sie können Ihre Maschine also ohne Bedenken im Winter im Freien abstellen.

Die Bowdenzüge

sind im Winter in erhöhtem Maße der Nässe ausgesetzt. Es besteht daher die Gefahr, daß die Seile in den Bowdenzughüllen einfrieren können. Wenn an dem Motorrad allerdings regelmäßig Scheckarbeiten durchgeführt werden, wobei auch die Bowdenzüge gründlich mit Fett geschmiert werden, ist diese Gefahr so gut wie beseitigt.

Die Batterie

wird im Winter durch längere Benutzung der Beleuchtung stärker beansprucht. Außerdem nimmt ihre Kapazität mit sinkender Außentemperatur ab. Lassen Sie also Ihre Batterie im Winter häufiger überprüfen.

Die Lichtmaschine

Es empfiehlt sich, die Lichtmaschine vor der Umstellung auf Winterbetrieb durch einen anerkannten DKW-Elektrodienst (siehe Elektrodienststellen-Verzeichnis) überprüfen zu lassen.

Zubehör

Wir möchten an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, daß Ihr DKW-Händler für den Winterbetrieb Spezial-Motorrad-Zubehör, wie Beinschutzbleche, Fahrer-Windschutzscheiben usw., für Sie bereithält.

Wie lege ich mein DKW-Motorrad still?

Wir wollen uns einmal ausführlich mit diesem Thema befassen und Ihnen Anleitungen an die Hand geben, wie hierbei vorzugehen ist.

Daß zunächst einmal die äußere **Reinigung** des Motorrades vorgenommen wird, versteht sich wohl von selbst. Trotzdem gibt es aber noch viele Motorradfahrer, die auch in dieser Beziehung für einige Hinweise dankbar sind.

Bevor man mit dem Wasserschlauch oder mit dem Schwamm an das Reinigen der Maschine geht, ist es ratsam, das gesamte Fahrgestell, den Motorblock und auch die lackierten Teile mit DKW-Nebelwäsche einzusprühen. Man läßt einige Minuten vergehen, bis jetzt mit einem weichen Wasserstrahl oder mit einem Schwamm alle Schmutzteile weggespült werden können. Dann läßt man die Maschine abtrocknen.

Im allgemeinen ist es üblich, der **Lackierung** eines Fahrzeuges im Jahr mindestens zweimal eine sachgemäße Pflege angedeihen zu lassen. Dies hat selbstverständlich auch für das Motorrad Gültigkeit. Am besten verwendet man hierfür DKW-Hochglanzpolitur. Die Gebrauchsanweisung ist auf der Kanne aufgedruckt.

Auch die **Chromteile** verlangen für eine mehr oder weniger lange Stilllegungszeit eine sorgfältige Pflege. Hierzu ist das DKW-Spezial-Chromschutzmittel zu verwenden. (Auch diese Gebrauchsanweisung ist auf der Tube aufgedruckt.)

Schrauben, die gelegentlich gelöst werden, bestreicht man am besten mit einem dünnen Brei, der aus Paraffinöl und Graphit anzurühren ist. Schraubverbindungen, die auf eine solche Art und Weise konserviert werden, sind selbst nach sehr langer Betriebsdauer ohne weiteres wieder lösbar.

Alle **Schmierstellen** des Fahrgestells, des Motors (Kupplungsknebel), der Seilzüge und auch des Tachometerantriebs, sind entsprechend der in der Betriebsanleitung gegebenen Anweisung abzusmieren. Selbstverständlich ist auch die **Ölfüllung** in den Gabelbeinen der Teleskopgabel zu prüfen und evtl. zu ergänzen. Die Ölmenge beträgt bei der RT 250/2 je Gabelbein 200 ccm Motorenöl SAE 20 plus 20 ccm DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE. (Name geschützt.)

Auch das **Getriebe** darf bei dieser Überholung nicht vergessen werden, und es erscheint ratsam, einen Wechsel des Getriebeöles vorzunehmen. Hierzu ist das Getriebeöl abzulassen (im warmen Zustand) und Spülöl (also ein dünnes Öl) aufzufüllen. Mit diesem fährt man am besten einige Kilometer und läßt es dann wieder ab. Jetzt kann nach dem Einschrauben der Ölablaßschraube wieder Motorenöl (z. B. BV 50, Essolub 50 oder SHELL 50) aufgefüllt werden, und zwar bei der RT 250/2 **max. Ölstand** — obere Marke des Ölmeßstabes — **580 ccm Motorenöl SAE 50 plus 70 ccm DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE.**

Der **Konservierung des Motors** ist besondere Beachtung zu schenken, um die mit Recht so gefürchtete Standkorrosion vermeiden zu können. Zunächst ist der Vergaser (Wasser im Schwimmergehäuse) zu reinigen. (Luftfilter nicht vergessen!) Auch das Sieb und das Doppelfilter im Kraftstoffhahn und die Wege des Kraftstoffhahnes sind gründlich zu säubern.

Nachdem die Maschine warmgefahren wurde, ist das Luftfilter abzubauen und der Motor im Stand auf hohe Drehzahlen zu bringen (3000—4000 U/min). Die Zündung wird bei voll geöffnetem Gasschieber abgeschaltet und gleichzeitig (bevor der Motor also zum Stillstand kommt) 20 ccm „DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE“ in den Ansaugstutzen des Vergasers eingeschüttet. Durch den Sog wird das „DESOLITE“ sehr schnell aufgenommen und auf die Lager- und alle vor Korrosion zu schützenden Motorteile gebracht. Nach

Stillstand der Maschine ist der Gasschieber zu schließen und das Luffilter wieder zu montieren.

Die Antriebskette Ihrer RT 250/2 läuft in einem geschlossenen Kettenkasten. Trotzdem sollte sie zweimal im Jahr die richtige Pflege erhalten. Für diese Arbeit ist der jetzige Zeitpunkt gerade der richtige. Es ist dabei wie folgt vorzugehen:

Fetten der Antriebskette mit DKW-Ketten-Fließfett

Die Antriebskette ist, wie auf Seite 50 beschrieben, abzunehmen und in ein geeignetes Gefäß mit Waschbenzin — nicht Petroleum oder Dieselöl — einzulegen, damit der in den Kettengliedern haftende Schmutz aufgeweicht wird. (Kettenglieder im Bad einzeln abknicken.)

Die gereinigte Kette ist zusammengerollt mindestens $\frac{1}{2}$ bis 1 Stunde in die verschlossene DKW-Ketten-Fließfettdose einzulegen. Nach Herausnehmen der Kette Dose sofort wieder schließen. Kette aufhängen und überschüssiges DKW-Ketten-Fließfett etwa 2 Stunden über dem Dosendeckel abtropfen lassen. Aufgefangesenes Fett in die Dose zurückfüllen.



Das DKW-Ketten-Fließfett stellt ein von uns in hartem Fahrbetrieb erprobtes Fett dar, dessen Vorzug vor allem darin liegt, daß es bei Gebrauch nicht erwärmt werden muß. Dies bedeutet also eine wesentliche Vereinfachung der bisherigen Kettenschmierung.

Nach Gebrauch ist die Dose immer gut verschlossen zu halten. Der Doseninhalt genügt für ca. 6malige Kettenfettung. Zu beachten ist, daß die Kette völlig im Fließfett eintaucht.

Kette nicht ölen!

Die Kette kann nun wieder eingebaut werden, wobei auf die richtige Kettenspannung und das sorgfältige Einspuren des Vorder- und Hinterrades zu achten ist. Kettenspannung dann prüfen, wenn die Maschine auf den Rädern, also nicht auf dem Kippständer steht; die Kette soll sich in ihrer Ruhelage 10 mm nach oben und 10 mm nach unten durchdrücken lassen.

Die Pflege der Batterie ist ein besonders wichtiges Kapitel. Vor längerer Nichtbenutzung wird nach erfolgter Ladung die Säure durch destilliertes Wasser ersetzt. Das aufgefüllte destillierte Wasser nach ca. 6 Stunden nochmals wechseln! Nachdem wieder frisches destilliertes Wasser eingefüllt ist, kann die Batterie nun in einem trockenen, nicht zu kalten Raum abgestellt werden.

Diese Behandlung ist wichtig, da bei Nichtbenutzung eine mit Säure gefüllte und geladene Batterie täglich etwa 1% ihrer Kapazität verliert, also in ca. 3 Monaten ganz entladen ist. Auch auf den Ladevorgang wollen wir noch einmal hinweisen. Die vorgeschriebene Ladestromstärke beträgt im allgemeinen ein Zehntel der Nennkapazität, das ist also bei einer Kapazität von z. B. 7 Amperestunden ein Ladestrom von 0,7 Ampere. Bei Wiederbenutzung ist die Batterie zu entleeren, mit Akkumulatorensäure aufzufüllen und neu zu laden.

Ist eine solche Behandlung nicht durchführbar, wird empfohlen, die Batterie alle $1\frac{1}{2}$ —2 Monate an fremder Gleichstromquelle aufzuladen.

Jetzt sind alle Vorbereitungen erledigt, und das DKW-Motorrad kann nunmehr nach kräftigem Einsprühen mit DKW-Nebalwäsche in einem trockenen und möglichst staubfreien Raum abgestellt werden. Dabei ist die Maschine auf den Kippständer zu stellen und mit entsprechend großen Holzklötzchen so abzustützen, daß die Reifen völlig unbelastet sind. Der Luftdruck in beiden Reifen ist auf mindestens die Hälfte zu reduzieren. Dieser soll im allgemeinen 0,6—0,7 Atmosphären betragen.

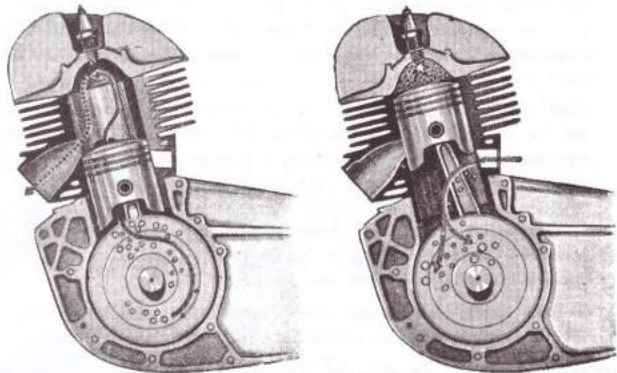
Wenn bei der Stilllegung eines Motorrades so vorgegangen wird, wie wir das vorstehend beschrieben haben, schützt man es vor allen Schäden, die sich sonst unter ungünstigen Verhältnissen ergeben können. Abgesehen davon haben Sie dann die Gewißheit, daß Ihr DKW-Motorrad jederzeit startbereit ist.

II. TECHNISCHE BESCHREIBUNG

1. MOTOR

Arbeitsweise des Zweitaktmotors mit DKW-Umkehrspülung

Das Öl erhält der DKW-Motor zusammen mit dem Kraftstoff vom ersten Hub an stets frisch und rein zugeführt; daher die Bezeichnung DKW-Frischöl-Mischungsschmierung. Diese enthebt Sie aller weiteren Sorgfalt und begründet die sprichwörtliche Anspruchslosigkeit des DKW-Zweitaktmotors.



1. Takt: Füllung

Aufwärtsgang des Kolbens:

Unterhalb des Kolbens entsteht ein Unterdruck, der nach dem Öffnen des Ansaugkanals durch den Kolben das Kraftstoff-Öl-Luftgemisch in das Kurbelgehäuse einströmen läßt.

Oberhalb des Kolbens werden die verbrannten Restgase durch das aus dem Kurbelgehäuse überströmende Gemisch ausgestoßen. (Umkehrspülung.) Nach dem Schließen des Auslaßkanals erfolgt die Verdichtung durch den Kolben.

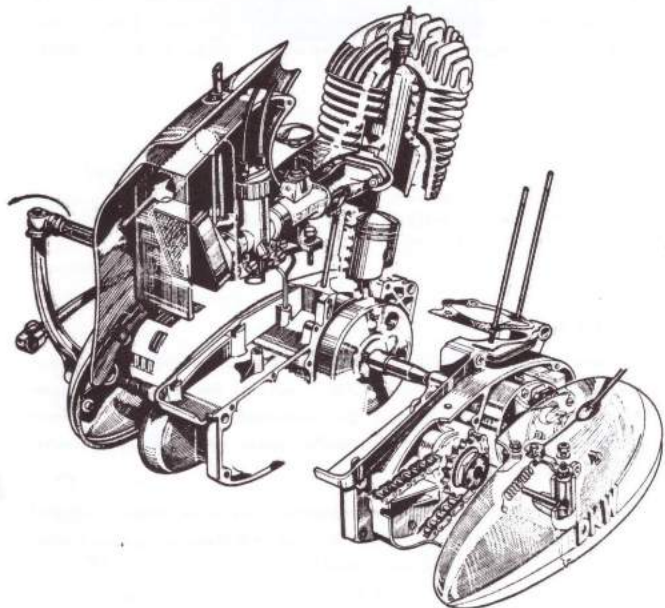
2. Takt: Arbeit

Abwärtsgang des Kolbens:

Oberhalb des Kolbens wird das verdichtete Gemisch entzündet und verbrannt; dabei gibt es Arbeit ab und strömt durch den Auspuffkanal aus.

Unterhalb des Kolbens erfolgt nach dem Schließen des Ansaugkanals ein Vorverdichten des Kraftstoff-Öl-Luftgemisches im Kurbelgehäuse. Nach dem Öffnen der Überströmkanäle wiederum durch den Kolben gelangt das Gemisch in den Verbrennungsraum.

Das Motoraggregat des DKW-Motorrades RT 250/2



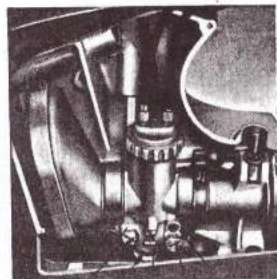
Je mehr Gas Sie geben, um so mehr Öl erhält der Motor. Kein Wunder, daß der so gut und zuverlässig mit dem lebenswichtigen Öl versorgte Zweitakter im Winter gleich anspringt und sofort für höhere Geschwindigkeiten fahrbereit ist.

Das Motorgehäuse, bestehend aus 2 Leichtmetallhälften, ist gasdicht abgeschlossen. Die Kurbelwelle ist in 3 Ringrillenträgern gelagert. Der Leichtmetall-Zylinderkopf sowie der mit kräftigen Kühlrippen versehene Zylinder selbst, sind nach den neuesten wärmetechnischen Erkenntnissen konstruiert und ergeben einen klingelfreien und ruhigen Lauf des Motors.

Getriebe und Kupplung

Die vom Motor erzeugte Kraft wird über eine Zweifach-Hülsenkette auf die zusammen mit der Kette im Ölbad laufende Mehrscheiben-Lamellen-Kupplung übertragen, die auf der Getriebehauptwelle sitzt. Dieser Kettentrieb mit Kupplung ist nach außen durch einen Leichtmetalldeckel öldicht abgeschlossen.

Das Getriebe besitzt 4 Übersetzungsstufen und wird mittels Fußhebel über einen Schaltautomaten geschaltet. Die Kraftübertragung zum Hinterrad erfolgt durch eine endlose Rollenkette.



Der Schrägdüsen-Vergaser Ihres Motorrades

Der Bing-Vergaser 2/27/20 mit langem Ansaugkanal dient zur Bildung des Kraftstoff-Öl-Luft-Gemisches. Der Schrägdüsen-Vergaser bietet den Vorteil, daß sich nach Entfernen der rechten Verkleidung alle Düsen heraus-schrauben lassen.

Die Vergasereinstellung ist folgende:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------|
| 1 Hauptdüse | 130* |
| 4 Leerlaufdüse: | 35 |
| 2 Nadeldüse: | 1608 |
| Nadelposition: | 3 (von oben) |
| Durchlaß: | 27 |
| 5 Luft-Regulierschraube | 1½—2 Umdrehungen offen |
| 3 Gasschieber-Begrenzungsschraube | |

*) Anmerkung: (nach der Einfahrzeit Verwendung einer 125er Hauptdüse möglich; dabei Luft-Regulierschraube 2—2½ Umdrehungen offen)

Eine Änderung der serienmäßigen Vergasereinstellung soll unter keinen Umständen erfolgen, da die vom Werk gewählte Einstellung die günstigsten Verbrauchs- und Leistungswerte ergibt.

Die Lichtmaschine

Die Lichtmaschine ist mit einer Leistung von 60/75 Watt bei 6 Volt Nennspannung sehr leistungsfähig. Der Anker sitzt direkt auf der Kurbelwelle. 6 Spulen bilden das Nebenschluß-Erregerfeld der spannungsregulierten Lichtmaschine und sind mit dem Polgehäuse am Motorgehäuse befestigt. Der Spannungsregler mit Rückstromschalter ist direkt an der Lichtmaschine angebracht.

Von Zeit zu Zeit ist die Lichtmaschine zu überprüfen. Die Leerlaufspannung des Reglers soll $7,5 \pm 0,1$ Volt betragen, der Rückstrom 4–6 Ampere.

Die Zündung

Die Unterbrecherkontakte mit der Kontaktplatte sind auf dem Polgehäuse der Lichtmaschine verstellbar befestigt.

Der Unterbrechernocken ist mit der Kurbelwelle über einen Zündsteller direkt verschraubt. Der Kontaktabstand wird durch Verstellen der Kontaktschraube eingestellt. Er beträgt 0,4 mm bei höchster Nockenstellung.

Die Drehrichtung des Motors ist auf die Lichtmaschine gesehen rechts. Die Zündung erfolgt 4,5 mm vor o. T. Die Zündspule befindet sich am Rahmenvorderteil unter dem Kraftstoffbehälter.

Die Auspuffanlage

Durch die neuartige Auspuffanlage wurde die Geräuschstärke des Auspuffes auf 79 Phon herabgesetzt. Sie liegt damit weit unter der gesetzlich zulässigen Höchstlautstärke.

2. FAHRGESTELL

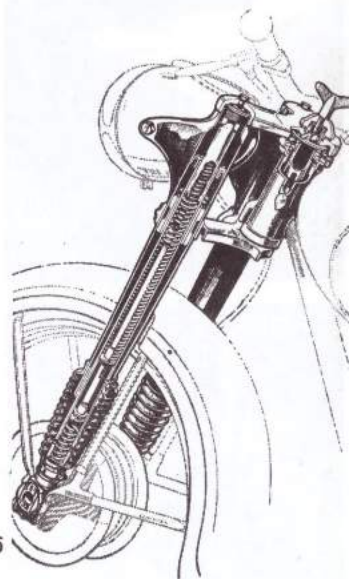
Die DKW-Teleskopgabel

Die RT 250/2 ist mit einer Teleskopgabel ausgerüstet, die auf mechanischer Grundlage arbeitet und mit einer Luftdämpfung versehen ist. Die Fahrstöße werden durch stufenweises Wirksamwerden der Hauptfeder, der kürzeren Dämpfungsfeder und zusätzlich durch das Oberteil der Hauptfeder aufgenommen. Dieses ist über ein Einschraubstück und ein Rohr, welches am unteren Ende ein Ventil trägt, auf der Dämpferfeder abgestützt, so daß nach dem Zusammendrücken der Dämpferfeder, also gegen Ende des Federweges, das Oberteil der Hauptfeder zusätzlich beansprucht wird.

Die notwendige Dämpfung der Federbewegungen erfolgt einmal durch die am oberen Ende des Gleitrohres angebrachte Gummimanschette, durch welche die Luft ober- und unterhalb dieser gezwungen wird, über Bohrungen bestimmter Größe durch das Gleitrohr hindurchzugehen; zum anderen wird beim Durchfedern durch Eintauchen des Ventilkörpers in die Ölfüllung das Öl gezwungen, durch Bohrungen im Dämpferrohr in diesem hochzufließen, wobei nicht nur eine Dämpfung erfolgt, sondern außerdem die Schmierung der oberen Gleitrohrlagerung gewährleistet ist. Schließlich bewirkt die über der oberen Gleitrohrlagerung befindliche Rückstoßfeder ein geräuschloses Auffangen der Bewegung bei voller Rückfederung der Teleskopgabel (z. B. bei aufgebocktem Motorrad).

Die Teleskopgabel besteht aus folgenden Hauptteilen:

1. Unteres Lenkjoch mit Lenkrohr
2. Oberes Lenkjoch
3. Gabelbeine
4. Gleitrohre
5. Dämpfung mit Pumpenbüchse
6. Hauptfedern
7. Dämpferfedern
8. Rückschlagfedern
9. Federführungshülsen
10. Gummipuffer oben
11. Gummidichtungen
12. Abschlußschrauben
13. Gummibälge



Der Lenker und die Lenkungs- dämpfung (Steuerungs-dämpfer)

Der aus Stahlrohr gezogene Lenker ist durch Lösen der beiden Klemmschrauben an den Lenkerhaltern verstellbar.

Die RT 250/2 ist mit einer Lenkungs-dämpfung ausgerüstet. Bei Seitenwagenbetrieb und beim Befahren schlechter Straßen macht sich die Lenkungs-dämpfung angenehm bemerkbar. Die gewünschte Wirkung wird durch Anziehen der Flügel-schraube am oberen Lenkjoch erzielt.

Der Fahrersattel

ist nachstellbar. Dies kann in folgender Weise vorgenommen werden:

1. Öffnen der Verschlusskappe
2. Einstellen nach dem jeweiligen Fahrergewicht. (Rechtsdrehen ergibt härtere, Linksdrehen weichere Federung.)

Der Rahmen mit Kippständer

Der aus Stahlrohr im Spezialverfahren geschweißte Rahmen nimmt das Motor-Getriebe-Aggregat auf. An der linken Seite des Lenkkopfes befindet sich die Aufnahme für das Steckschloß zum Blockieren der Lenkung. Eine Verschlusskappe schützt das Steckschloß vor Verunreinigung.

Der Kippständer ist aus einer Leichtmetall-Legierung hergestellt und ergibt eine große Bodenfreiheit. Die aufgebockte Maschine soll nicht unnötig belastet werden.

Die DKW-Hinterradfederung

Die Fahr- sowie die Entspannungsstöße werden durch eine progressiv wirkende Haupt- bzw. Rückstoßfeder aufgenommen und durch einen Gummipuffer gedämpft.

3. TECHNISCHE DATEN UND ABMESSUNGEN

Motor

Bohrung	70 mm
Hub	64 mm
Hubraum	244 ccm
Verdichtungsverhältnis	1 : 6,1 — 1 : 6,3
Leistung und Drehzahl	14,1 PS bei 4700 U/min
max. Drehmoment	2,17 mkg bei 4150 U/min
Zündkerze	Bosch W 225 T 1 oder Beru 225/14 u 2
Elektrodenabstand	0,5 mm
Vorzündung	4,5 mm vor o. T. bei ausgedrückten Fliehkewichten
Unterbrecherkontaktabstand	0,4 mm
Reglerleerlaufspannung	7,5 V \pm 0,1 Volt
Rückstrom	3—5 Ampere
Höchstgeschwindigkeit Solo	114 km/h liegend
	108 km/h sitzend
Kraftstoffnormverbrauch*)	3,3 Liter/100 km

Elektrische Anlage

DKW-Batterie-Zünd- und Lichtanlage	6 V, 55/70 Watt
------------------------------------	-----------------

Getriebe

Übersetzung von Motor zum Getriebe	1 : 2,35 (17 : 40 Zähne)
Kette: Zweifach-Hülse-kette	$\frac{1}{8}$ " \times 4,5 endlos (52 Glieder)
Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad	Solo 1 : 2,52 (19 : 48 Zähne)
	Beiwagen 1 : 3,2 (15 : 48 Zähne)
Kette: Einfach-Rollenkette	$\frac{1}{2}$ " \times $\frac{5}{16}$ " endlos, verstärkt

*) Verbrauch bei $\frac{1}{2}$ der gestoppten Höchstgeschwindigkeit auf ebener, trockener Straße bei Windstille + 10%.

Übersetzung:	Getriebe:	Gesamt (Solo):	Gesamt (Beiwagen):
1. Gang	1 : 2,99	1 : 17,80	1 : 22,48
2. Gang	1 : 1,76	1 : 10,45	1 : 13,24
3. Gang	1 : 1,26	1 : 7,51	1 : 9,50
4. Gang	1 : 1	1 : 5,94	1 : 7,52
Berg	1 : 3,10 (wahlweise) für 1. Gang		

Getriebefüllmenge: 580 ccm Motorenöl SAE 50 plus 70 ccm DESOLITE (obere Marke des Ölmeßstabes)

Fahrgestell

Felgenabmessung	1,85 B x 19		
Reifengröße	vorn und hinten	3,25—19	
Beiwagenbetrieb	ebenfalls		
	vorn und hinten	3,25—19	
Reifenluftdruck			
bei Solofahrt	vorn 1,3 atü	hinten 1,4 atü	
mit Sozius	vorn 1,3 atü	hinten 1,9 atü	
Beiwagen ohne Sozius	vorn 1,3 atü	hinten 1,9 atü	
Beiwagen mit Sozius	vorn 1,3 atü	hinten 2,6 atü	
Bremstrommel-Durchmesser	vorn 180 mm hinten 160 mm		
Kraftstoffbehälter	Inhalt 13 Liter davon ca. 2,5 Liter Reserve		

Abmessungen und Gewichte

Radstand	1350 mm
Gesamtlänge	2130 mm
Lenkerhöhe	970 mm
Sattelhöhe	750 mm
Gesamtbreite	660 mm
Bodenfreiheit	135 mm
Wendekreis	ca. 4,5 m
Leergewicht	143 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	295 kg

III. WARTUNG UND PFLEGE:

Für alle Wartungs- und Pflegearbeiten steht Ihnen unsere weitverzweigte Kundendienst-Organisation zur Verfügung. Hier finden Sie in unserer Werkschule ausgebildete Fachleute, die mit den nötigen Spezialwerkzeugen ausgerüstet sind und nur Original-DKW-Ersatzteile einbauen. Wir nehmen an, daß Sie bis hierher die Betriebsanleitung aufmerksam studiert haben. In ihrem eigenen Interesse raten wir Ihnen aber, auch folgende Hinweise gut zu beachten und für die Durchführung von Scheck- bzw. Wartungsarbeiten in der Regel eine DKW-Werkstatt aufzusuchen.

Sofern Sie Zeit und Lust haben, können Sie, außer den Scheckarbeiten, die anschließend aufgeführten, notwendigen Pflegearbeiten selbst durchführen.

In welchen Zeitabständen die Wartungs- und Pflegearbeiten erfolgen müssen, geht aus dem Schmierplan, dem Scheckheft bzw. Pflegekarte bei Export und den nachstehend aufgeführten Einzelheiten hervor.

Prüfen Sie vor jeder Fahrt:

Bremsen, Reifenluftdruck und Reifenzustand, Beleuchtung und Funktion des Signalhorns, Stoplicht, Kraftstoffmenge.

Einmalig nach den ersten 1000 km:

Motorenöl aus dem Getriebe ablassen, spülen und neu füllen (580 ccm Motorenöl SAE 50 plus 70 ccm DESOLITE).

Alle 1000 km: Bremsschlüsselwelle an Vorder- und Hinterradbremse abschmieren (2 Schmierstellen),

Fußbremshebelagerung abschmieren (1 Schmierstelle),

Seilzüge abschmieren (2 Schmierstellen),

Hinterradfederung abschmieren (2 Schmierstellen),

Kupplungsknebel abschmieren (1 Schmierstelle),

Antriebskette, wenn nötig, nachspannen.

Alle 3000 km: Außer den im Scheckheft bzw. auf der Pflegekarte

für Export vermerkten Wartungs- und Pflegearbeiten:

Tachometerantrieb abschmieren (1 Schmierstelle),

Alle 6000 km: Außer den im Scheckheft bzw. auf der Pflegekarte

für Export vermerkten Wartungs- und Pflegearbeiten:

Tachometerantrieb abschmieren (1 Schmierstelle),

Auspuffanlage: Je nach Fahrweise und Einhaltung des richtigen Mischungsverhältnisses Öl-Kraftstoff sammeln sich nach dieser Betriebszeit in der Auspuffanlage Verbrennungsrückstände an, die die Querschnitte verengen und damit Staudruck und Leistung beeinflussen. Die Ausouffreinigung ist auf Seite 47 beschrieben.

Alle 12000 km: Außer den im Scheckheft bzw. auf der Pflege

karte für Export vermerkten Wartungs- und Pflegearbeiten:

Tachometerantrieb abschmieren (1 Schmierstelle),

Auspuffanlage reinigen,

Zündkerze: Es ist erforderlich, die Zündkerze, wenn nicht bereits geschehen, nach 12000 km zu erneuern. Sie ist ein Verschleißteil und nicht teuer, und Ihr Motorrad dankt es Ihnen mit guter Leistung.



Abnehmen der Vergaserverkleidung

Das Abnehmen der **rechten** Vergaserverkleidung geschieht auf folgende Weise:

1. die obere Rändelmutter abschrauben,
2. die seitliche Rillenschraube lösen und bis zum Anschlag zurückziehen,
3. Vergaserverkleidungshälfte oben nach außen klappen,
4. Tachowelle aus der Führung ziehen und nach oben legen,
5. Verkleidung leicht anheben, nach rückwärts ziehen und **herausnehmen**.

Die **linke** Vergaserverkleidung ist wie folgt abzunehmen:

1. Kraftstoffhahn abstellen,
2. Kraftstoffschlauch vom Kraftstoffhahn abziehen,
3. Luftfilter abbauen,
4. Verkleidung anheben, nach rückwärts ziehen und herausnehmen.

Der Anbau der Verkleidungen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Dabei ist auf die richtige Lage der Bowdenzüge für Luft- und Gaschieberbetätigung sowie auf die Lage der Tachowelle zu achten!

Die Vergaserverkleidung dient außerdem zugleich als Ansauggeräuschdämpfer. Beim Anbau ist deshalb unbedingt darauf zu achten, daß die Trennflächen der beiden Hälften gute Flächenberührung haben und die Verkleidungen auf dem Dichtrand am Motorengehäuse in ihrer ganzen Länge aufliegen.

Nachfüllung und Erneuerung des Getriebschmiermittels

Etwa alle **3000 km** soll der Schmiermittelstand kontrolliert und, wenn nötig, ergänzt werden. Hierzu ist das Motorrad auf den Kippständer zu stellen, der Kraftstoffhahn zu schließen, und die rechte Verkleidung wie oben beschrieben abzunehmen. Die linke Verkleidung ist nur

beim Zylinder so weit seitlich herauszuheben, daß der Ölmeßstab zugänglich ist.

Der Ölmeßstab befindet sich vorn links neben dem Ansaugstutzen.

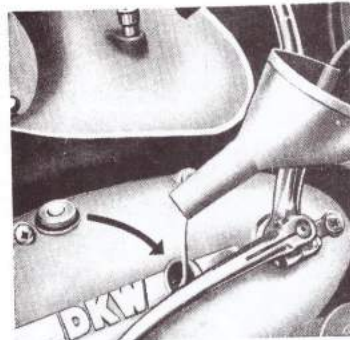
Den zuerst mit einem Putzlappen gereinigten Meßstab kurz bis zum Anschlag hineinschieben und dann den Ölstand ablesen.

Liegt der Ölspiegel unter der Markierung, muß solange Motorenöl SAE 50 nachgefüllt werden, bis die Markierung erreicht ist. Dazu wird die Verschlußschraube seitlich am Kupplungsdeckel mit einem Spezialschlüssel (gleichzeitig Zündkerzenschlüssel) gelöst, das Motorrad zur rechten Seite geneigt und das Öl nachgefüllt.

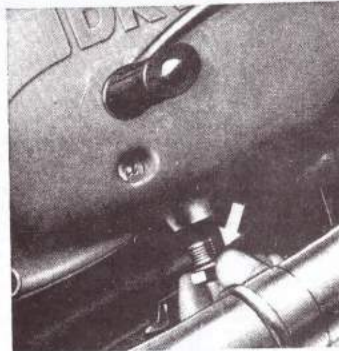
Nach den ersten **1000 km**, dann alle **12000 km** soll bei warmem Motor die unten am Gehäuse liegende Ablassschraube gelöst werden, so daß die Schmiermittelfüllung abläuft.

Die Ablassverschraubung ist dann wieder einzusetzen. Durch die seitlich am Kupplungsdeckel befindliche Einfüllöffnung ist $\frac{1}{4}$ Liter Spülöl in das Getriebe einzufüllen und die Verschlußschraube wieder einzuschrauben. Dann soll der Motor etwa 2 Minuten im Stand laufen. Nuncmehr ist die Ablassverschraubung wiederum zu entfernen, das Spülöl mit den Resten des Getriebschmiermittels ablaufen zu lassen und nach Wiedereinsetzen der Ablassverschraubung eine neue Füllung (580 ccm Motorenöl SAE 50 plus 70 ccm DESOLITE) einzufüllen.

Beim Zusammenbau ist darauf zu achten, daß die beiden Vergaserverkleidungen, wie auf Seite 40 beschrieben, angebaut werden und das Kraftstofffilter beim Anschrauben des Kraftstoffschlauches (Feder zum Hahn zeigend) wieder richtig eingesetzt wird.



gelöst, das Motorrad zur rechten Seite geneigt und das Öl nachgefüllt.



Nachstellen der Kupplung:

Am Kupplungshandhebel muß stets ein toter Gang von 2–3 mm in



Nähe der Seileinhängung vorhanden sein. Ist das Spiel zu groß, so kann die Kupplung nicht ganz gelöst werden, ist es zu klein oder gar nicht vorhanden, so werden die Kupplungsfedern dauernd zum Teil entlastet, so daß nicht der notwendige Kupplungsdruck vorhanden ist, wodurch die Kupplung zum Durchrutschen neigt und verbrennen kann. Die Einstellung des richtigen Spieles erfolgt durch Verdrehen der Stellschraube am Kupplungshebel. Zuerst wird die Gegenmutter durch Linksdrehen gelockert, dann wird mittels der Einstellschraube durch Rechtsdrehen das Kupplungsspiel vergrößert, durch Linksdrehen verkleinert. Nach der Einstellung ist die Gegenmutter wieder festzuziehen.

Zündkerzenpflege:

Die Kerze verändert sich während des Betriebes infolge der hohen Beanspruchungen — sie altert. Eine regelmäßige Kerzenpflege und -kontrolle ist notwendig, um den Motor zuverlässig und betriebssicher zu halten.

Wichtig ist zunächst, daß der Atmungsraum (Raum zwischen Isolator und Kerzenkörper) und die Elektrode der Kerze sauber sind. Deshalb ist die Kerze etwa alle 3000 km herauszuschrauben und mittels Drahtbürste zu säubern. Ferner ist der richtige Elektrodenabstand wichtig. Er soll 0,5 mm betragen. Da sich dieser Abstand durch den Elektrodenabbrand während des Betriebes vergrößert, muß die Seitenelektrode (Masse) so weit nachgebogen werden, bis das richtige Maß wieder hergestellt ist. Das Aussehen der

Kerzeninnenteile, das sogenannte Kerzengesicht, läßt Rückschlüsse auf die Verbrennung zu. Die richtige, von uns festgelegte Zündkerze zeigt durch eine gleichmäßig rehbraune Färbung des Isoliersteins im Kerzeninnern, daß die Verbrennung im Motor einwandfrei ist.

Beim Einschrauben der Kerze, die immer gut festgezogen werden muß, ist das Unterlegen des Dichtungsringes nicht zu vergessen.

Nach etwa 12000 km Fahrtstrecke ist die Kerze auch bei sorgfältiger Pflege so weit gealtert, daß sie der im Motor auftretenden Wärmebeanspruchung nicht mehr voll gewachsen ist. Um dadurch möglichen Leistungsabfall zu vermeiden, muß nach etwa 12000 km die Kerze durch eine neue ersetzt werden!

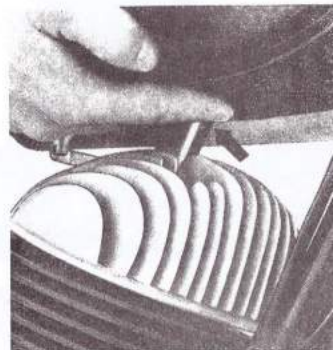
Der Kerzenstecker wird beim Abziehen nach oben zweckmäßig so angefaßt, wie es in nebenstehendem Bild gezeigt ist.

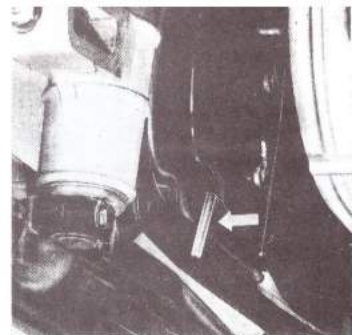
Die richtige Zündkerze für den Motor RT 250/2 ist die Boschkerze W 225/T 1 oder die Beru-Kerze 225/14 u. 2.

Batteriepflege

Die Batterie ist für einwandfreie Funktion der Zünd- und Lichtanlage sehr wichtig. Sie befindet sich im Werkzeugkasten in einem besonderen Behälter. Der Werkzeugkasten ist mit der Nase auf dem Zündschlüssel oder mit einer Münze zu öffnen. Betriebsbereitschaft und Zuverlässigkeit des Motors hängen in hohem Maße vom Zustand der Batterie ab. Sie erfordert deshalb regelmäßige Pflege. Die genormte 6-Ah-Batterie muß vor der ersten Inbetriebsetzung des Motorrades vorschriftsmäßig mit Batteriesäure (spez. Gewicht 1,28 in geladenem Zustand) gefüllt und an fremder Stromquelle aufgeladen werden. Diese Arbeit kann jede Batterie-ladestation vornehmen. Im Dauerbetrieb ist ein Nachladen an fremder Stromquelle normalerweise nicht notwendig. Dagegen ist es nötig, etwa alle 3000 km den Säurestand der Batterie zu kontrollieren und evtl. durch Nachgießen von destilliertem Wasser zu ergänzen, bis die Säure in jeder Zelle etwa 5–10 mm oberhalb der Platten steht. Die Sammleranschlüsse sind immer sauber zu halten, auf festen Sitz und guten Kontakt zu prüfen und nach jeder Säuberung mit Aronix einzufetten.

Gelegenliche Überprüfung der Säuredichte und der Zellenspannung nach den Angaben der Batterie-Hersteller durch die Werkstatt ist empfehlenswert.





Am Batteriedeckel ist ein Entlüftungsschlauch befestigt, der durch die Werkzeugkasten-Rückwand ins Freie geführt ist und das ungehinderte Abziehen der Gase ermöglicht. (Schutz der Werkzeuge vor Oxydieren.) Beim Einbau der Batterie ist auf die richtige Lage des Entlüftungsschlauches zu achten.

Vorsicht bei Arbeiten an der Batterie; Säurespritzer zerfressen Kleidungsstücke!

Luftfilter-Reinigung:

Zur Reinigung des Luftfilters ist die seitliche und die obere Schraube der Vergaserverkleidung zu lösen und die rechte Verkleidung abzunehmen. Nach Lockern der Sechskantmutter an der Klemmschraube der Luftfilterbefestigung kann das Filter nach hinten abgezogen werden. Das Filter wird in Waschbenzin ausgewaschen und muß mit Motorenöl benetzt werden. Es ist darauf zu achten, daß das überschüssige Öl abtropft. Das Luftfilter wird wieder auf den Vergaserstutzen aufgeschoben und die Mutter der Klemmschraube gut festgezogen.

Bei Schnee und Eis bzw. in sand- oder staubreicher Gegend ist das Luftfilter häufiger zu reinigen. Ein verschmutztes Luftfilter bringt unregelmäßigen Motorlauf, Qualmbildung, hohen Verbrauch und schlechte Leistung.

Ohne Luftfilter darf der Motor nie in Betrieb genommen werden!

Kraftstofffilter-Reinigung:

In der Zuleitung zum Vergaser liegt hinter dem Kraftstoffhahn das Kraftstofffilter. Zur Reinigung (alle 3000 km) den Hahn schließen und die Kraftstoffleitung am Hahn durch Abschraubung der Überwurfmutter mit 17er Maulschlüssel lösen, das Filter herausnehmen und in Benzin gut auswaschen. Dann das Filter so wieder einsetzen, daß die Feder des Filters am Hahn liegt. Anschließend Kraftstoffleitung fest anziehen. (Dichtungsring nicht vergessen!)

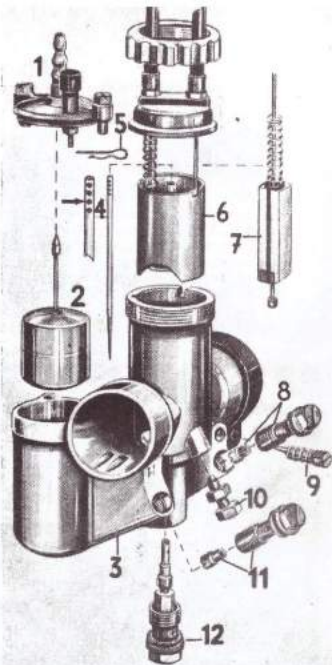
44

Reinigung und Kontrolle des Schrägdüsen-Vergasers

Die Reinigung der Haupt- und Leerlaufdüse kann erfolgen, ohne daß der Vergaser demontiert oder abgebaut werden muß. Bei der Haupt- sowie Leerlaufdüse ist lediglich die rechte Verkleidung und danach die im Düsenstock sitzende Haupt- bzw. Leerlaufdüse auszusrauben. Die Verschraubung der Hauptdüse befindet sich hinten, die der Leerlaufdüse vorne rechts am Vergaser und ist mit einem Maulschlüssel SW 11 bzw. einem Schraubenzieher zu lösen. Die Düsen werden am besten durchgeblasen oder mit einem Roßhaar gereinigt, keinesfalls mit einer Nadel.

Etwa alle 6000 km muß der Vergaser demontiert und gründlich gereinigt werden. Diese Arbeit muß in folgender Reihenfolge durchgeführt werden:

1. Vergaser-Verkleidungsschrauben lösen (seitliche ganz herausziehen),
2. Rechte Verkleidung abnehmen, (wie auf Seite 40 beschrieben),
3. Klemmschraube des Luftfilters lösen und Filter nach hinten vom Vergaserstutzen abziehen,
4. Kraftstoffhahn abstellen,
5. Kraftstoffschlauch vom Schwimmergehäusedeckel abziehen,
6. Kraftstoffschlauch aus linker Verkleidung herausziehen,
7. Linke Verkleidung mit Tupferbetätigung abnehmen,
8. Verschlussschraube der Mischkammer abschrauben,
9. Seilzüge und daran hängenden Luft- und Gasschieber mit Düsenadel herausziehen,
10. Klemmschraube am Vergaseranschluß (SW 9) lösen und Vergaser nach hinten abziehen,



1. Schwimmergehäusedeckel,
2. Schwimmer,
3. Vergaser- u. Schwimmergehäuse,
4. Düsenadel (Stellung 3 s. Pfeil)
5. Klemmfeder für Düsenadel,
6. Gasschieber,
7. Luftschieber,
8. Leerlaufdüse mit Düsenstock,
9. Leerlauf-Gemisch-Regulierschraube,
10. Gasschieber-Begrenzungsschraube,
11. Hauptdüse mit Düsenstock,
12. Nadeldüse mit Düsenstock.

45

11. Schrauben des Schwimmergehäusedeckels lösen, Deckel ab- und Schwimmer mit Nadel herausnehmen,
12. Abschlußschraube (SW 17) abschrauben,
13. Düsenstock mit Nadeldüse (SW 8) aus der Mischkammer heraus-schrauben,
14. Haupt- und Leerlaufdüse (SW 11) mit Düsenstock herausschrauben.

Alle Teile werden in Benzin sorgfältig ausgewaschen und dann auf mechanische Fehler (Abnützung) kontrolliert. Das einwandfreie Arbeiten des Vergasers wird durch solche Abnützungerscheinungen (lockere Vergaserteile, ausgeschlagene Schwimmernadel oder Nadeldüse, defekten Schwimmerkörper, beschädigte Dichtungen, ausgeschlagene Gasschieber, verbogene Düsen-nadel) beeinflusst. Da der eine oder andere der vorgenannten Fehler sich im Laufe längerer Betriebs einstellen kann, ist es zweckmäßig, diese Prüfung von Zeit zu Zeit in einer anerkannten DKW-Werkstatt vornehmen zu lassen.

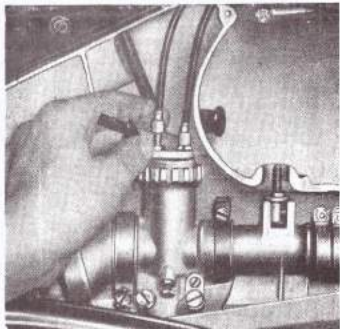
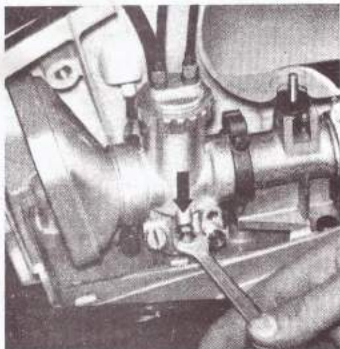
Beim Zusammenbau des Vergasers ist darauf zu achten, daß alle Teile gut festgezogen, die Dichtungen nicht beschädigt werden und die Nadel beim Einführen in die Nadeldüse nicht verbogen wird. Beim Anbau des Vergasers ist auf senkrechte Lage des Schwimmergehäuses und auf richtigen Sitz der Seilführung in der linken Verkleidung zu achten.

Die Einstellung des Leerlaufes

muß bei warmem Motor erfolgen. Hierzu wird die Gasschieber-Stellschraube (Kontermutter lösen) an der Mischkammer so weit herausgedreht, bis der Motor langsam weiterläuft. Die Luftregulierschraube soll dabei $1\frac{1}{2}$ Umdrehungen offen sein. Diese Stellung ist für nahezu alle Betriebsverhältnisse richtig. Das Spiel im Gaszug wird durch Heraus-schrauben der Bowdenzugstellschraube auf ca. 0,5 mm gebracht.

Sollte der Luftzug Spiel haben, so kann dieses auf gleiche Weise beseitigt werden.

Für sportliches Fahren ist es ange-bracht, keinen Leerlauf einzustellen. Damit wird ein geringerer Kraft-stoffverbrauch erzielt und das „Nachschlagen“ des Motors beim Bergabfahren verhindert.



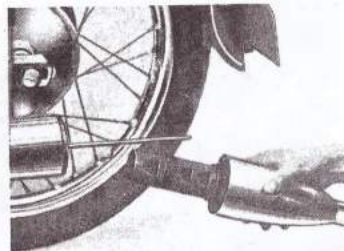
Reinigung der Auspuffanlage

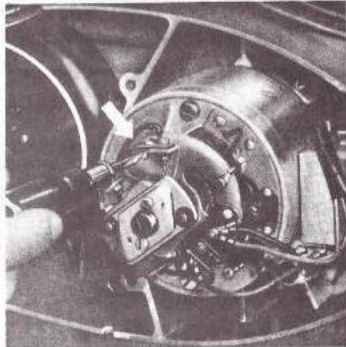
Im Auspuffrohr und besonders im Auspuffkopf jedes Verbrennungsmotors setzen sich Verbrennungsrückstände an, die je nach Fahrweise und verwendeten Kraftstoffen und Ölen nach etwa 6000 km Fahrstrecke so weit angewachsen sein können, daß eine Reinigung des Topfes notwendig wird, weil eine verschmutzte Auspuffanlage die Leistung verschlechtert und den Verbrauch erhöht. Nach Entfernen der im Topfende liegenden Mutter (SW 14) kann das Auspuffendstück abgenommen und gereinigt werden. Die angesetzten Verbrennungsrückstände (Olkohle) sind durch Abkratzen mit einem Blechstück oder mit einer Stahlbürste zu entfernen. An den Innenteilen des Auspufftopfes darf nichts verändert werden; insbesondere nicht etwa den Einsatz entfernen. Das würde den erforderlichen Staudruck verändern und sowohl die Leistung des Motors verschlechtern als auch den Verbrauch erhöhen; keinesfalls aber eine Leistungssteigerung bringen. Außerdem würden Sie wegen der größeren Lautstärke des Auspuffes gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstoßen (Lärmbekämpfung).

Blau angelauene Auspuffrohre lassen sich mit einem Herdputzmittel, wie „Jumbo“ oder „Sturmglanz“, am besten wenn sie noch warm sind, wieder blank machen.

Kontrolle der Elektroanlage

Die Elektroanlage erfordert während des Betriebes keine besondere Pflege, jedoch ist eine regelmäßige Kontrolle durch einen Elektrofachmann (DKW-Werkstatt oder DKW-Elektro-Dienst — siehe Anhang) etwa alle 12000 km notwendig. Lediglich der Abstand der Unterbrecher Kontaktmaterials verändert, muß möglichst alle 3000 km kontrolliert werden. Der Kontaktabstand soll an höchster Nockenstelle 0,4 mm betragen. Kleinerer oder größerer Abstand ergibt schlechtes Anspringen, unregelmäßigen Lauf, verminderte Leistung und erhöhten Verbrauch. Zur Nachstellung Lichtmaschinendeckel abnehmen, Gegenmutter zur Kontaktschraube lösen (siehe Bild), Kontaktabstand einstellen und die Mutter wieder festziehen.





Die Zündeneinstellung,

die bei voll ausgerückten Fliehge-
wichten 4,5 mm vor o. T. betra-
gen muß, ist Aufgabe der anerkannten
DKW-Werkstatt, die mit Sonder-
werkzeugen Kontrolle und Korrektur
schnell und zuverlässig ausführt.

Der angegebene Vorzündungswert
darf nicht verändert werden. Nach
Lockern der Klemmschraube (siehe
Bild) läßt sich die Unterbrecher-
grundplatte mit den Lagerbolzen
schwenken und damit der Zündzeit-
punkt verändern. Sobald dieser ein-
gestellt ist, sind die Klemmschrauben
wieder festzuziehen. Nach je
6000 km Fahrtstrecke soll diese Kon-
trolle durch eine DKW-Werkstatt
oder durch einen DKW-Elektro-Dienst
vorgenommen werden.

Bei der Kontrolle der elektrischen Anlage werden auch Zündspulen-
anschlüsse, Masseanschlüsse, Masseanschluß von Batterie und Licht-
maschine, sowie Zustand des Kollektors und der Schleifkohlen geprüft.

Die Spannung und der Rückstrom der Lichtmaschine werden mit Präzisions-
instrumenten gemessen. Die Anlaufkante des Unterbrecherhebels wird
mit Bosch-Heißlagerfett FT 1 V 4 nachgeschmiert.



Wartung der Teleskopgabel

Die DKW-Teleskopgabel ist prak-
tisch wartungsfrei. Es empfiehlt sich
lediglich, etwa alle 12000 km eine
Kontrolle der Ölfüllung vornehmen
zu lassen und dabei die Gummi-
manschetten auf ihren Zustand zu
überprüfen. Ölverlust kann nur
eintreten, wenn die Manschetten
durch äußere Einwirkung verletzt
wurden. Das Nachfüllen von Öl er-
folgt am besten nach Lösen der
oberen Manschetten-Klemmschelle und
Einstecken eines kleinen Trichters
zwischen Manschette und äußerem
Teleskoprohr.

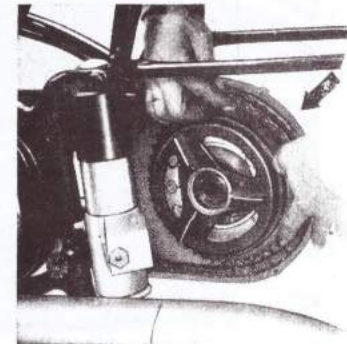
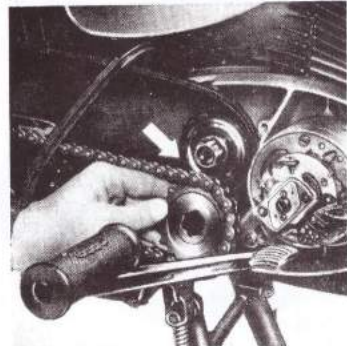
Gesamtfüllmenge je Gabelbein 200
ccm Motorenöl SAE 20 und 20 ccm
DESOLITE.

Kettenpflege

Die Lebensdauer der Kette und des
Ritzels ist in erster Linie von regel-
mäßiger, richtiger Pflege abhängig.
Spätestens alle 6000 km soll eine
gründliche Säuberung der Kette und
Schmierung ihrer inneren Gelenk-
teile vorgenommen werden. Zu die-
sem Zweck wird die Kette ausge-
baut. Dabei ist wie folgt vorzu-
gehen:

1. Motorrad hochböcken,
2. Hinterrad ausbauen,
3. Inneren Leichtmetalldeckel (fünf
Schlitzschrauben) abbauen,
4. Äußere Schlitzschraube im Ket-
tenkasten lösen,
5. Lichtmaschinendeckel abnehmen,
6. Äußeres Kettenkastenblech ab-
nehmen (dabei inneres Ketten-
kastenblech am Ende nach innen
drücken),
7. Kupplungsdruckstange mit Gum-
miabdichtung herausziehen,
8. Sicherungsblech der Schaftrad-
mutter öffnen und Mutter lösen
(Linksgewinde),
9. Ritzel mit Kette vom Schaftrad
abziehen,
10. Kette von der Bremstrommel mit
Zahnkranz herunterlegen,
11. Kette herausziehen.

Nach dem Ausbau der Kette wird
diese abgenommen und mit Benzin
— nicht Petroleum oder Dieselöl —
gründlich ausgewaschen (Kettenglie-
der im Bad einzeln obknicken), um





den Schmutz aus den Gelenken herauszubringen. Die gereinigte Kette ist zusammengerollt mindestens $\frac{1}{2}$ bis 1 Stunde in die verschlossene DKW-Ketten-Fließfett-Dose einzulegen. Nach Herausnehmen der Kette Dose sofort wieder schließen. Kette aufhängen und überschüssiges DKW-Ketten-Fließfett etwa 2 Stunden über dem Dosenende abtropfen lassen. Aufgenommenes Fett in die Dose zurückfüllen.

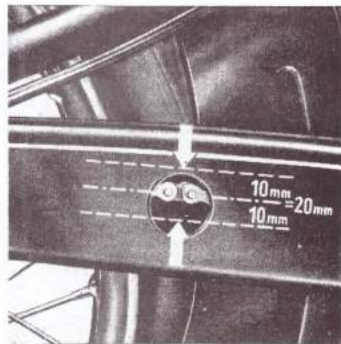
Das DKW-Ketten-Fließfett stellt ein von uns in hartem Fahrbetrieb erprobtes Fett dar, dessen Vorzug vor allem darin liegt, daß es bei Gebrauch **nicht erwärmt** werden muß. Dies bedeutet also eine wesentliche Vereinfachung der bisherigen Kettenschmierung.

Nach Gebrauch ist die Dose immer gut verschlossen zu halten! Der Doseninhalt genügt für ca. 6malige Kettenfettung. Zu beachten ist, daß die Kette völlig im Fließfett eintaucht.

Kette nicht ölen!

Die Montage erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge.

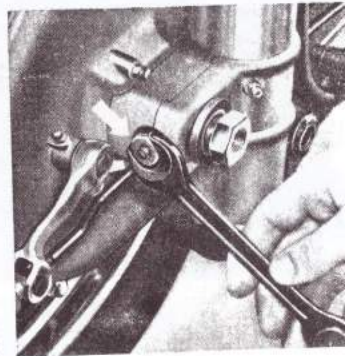
Der richtige Durchhang der Kette ist regelmäßig zu kontrollieren. Er soll, in der Mitte der Kette gemessen, im belasteten Zustand etwa 20 mm betragen, d. h., die Kettenmitte soll aus ihrer Ruhelage 10 mm nach oben und 10 mm nach unten bewegt werden können. Ist der Durchhang größer oder kleiner, so verursacht die Kette Geräusche, verbraucht außerdem unnötig viel Kraft und



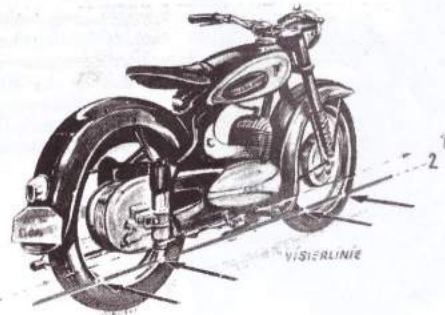
verringert die Lebensdauer der Zahnkränze und Lager. Auch der Kettenverschleiß selbst wird erhöht. Aus diesem Grunde muß die Kette, wenn die Kettenspannung nicht stimmt, nachgestellt werden. Zu diesem Zweck wird die Steckachse sowie die Hinterachsmutter SW 22 um zwei Umdrehungen gelöst. Dann wird durch Drehen der Muttern an den Kettenspannschrauben das Hinterrad verschoben, bis die richtige Kettenspannung hergestellt ist.

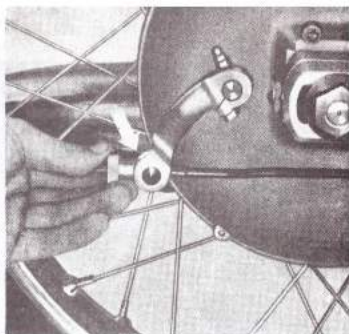
Es ist außerordentlich wichtig, auf genaue Spur der Räder zu achten, weil davon nicht nur die Straßenlage und damit die Sicherheit des Fahrers, sondern auch die Lebensdauer von Kette, Kettenrädern, Radlagern und Bereifungen abhängt.

Beim Einspuren der Räder kann behelfsmäßig, wie auf untenstehendem Bild angegeben, verfahren werden. Genauere Arbeit wird durch Anwendung einer Kettenspurlehre in der DKW-Werkstatt erzielt.



Einspuren durch Visieren (1). — Einspuren durch Anlegen einer geraden Latte (2). — Die Räder sind eingespurt, wenn die Vorder- und Hinterradfelge fluchten (siehe Pfeile).





Wartung der Bremsen und Naben

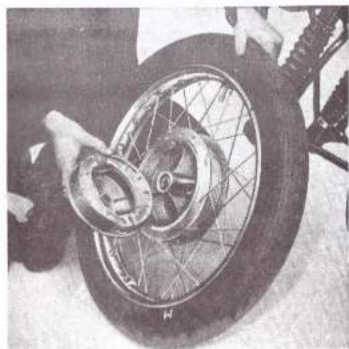
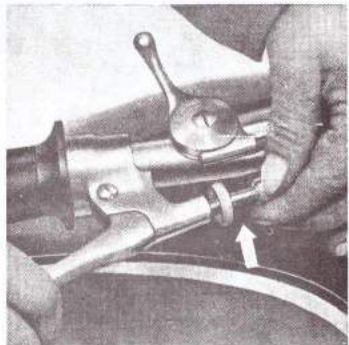
Um die Abnützung der Bremsbeläge und der sonstigen Bremsinnenteile, die eine Verlängerung der Bremshebelwege bewirken, auszugleichen, befinden sich am Gestänge der Hinterradbremse und am Handbremshebel des Vorderbremszuges Nachstellvorrichtungen. Die Hinterradbremse wird lediglich durch Rechtsdrehen der Nachstellmutter (jeweils um $\frac{1}{2}$ Umdrehung bis zum Einschnappen) nachgestellt.

Die Nachstellung der Vorderradbremse erfolgt nach Lockern der gerändelten Gegenmutter durch Linksdrehen der Nachstellschraube, worauf die Gegenmutter wieder festziehen ist. Die Nachstellung darf nur so weit erfolgen, daß die Bremsen beim Durchdrehen der Räder nicht schleifen.

Nach jeweils 12000 km sollen die Bremsstrommeln geöffnet werden, um eine Reinigung der Bremsinnenteile sowie Neufettung der Lager durchführen zu können. Diese Arbeit ist am besten zusammen mit der Kettenpflege durchzuführen.

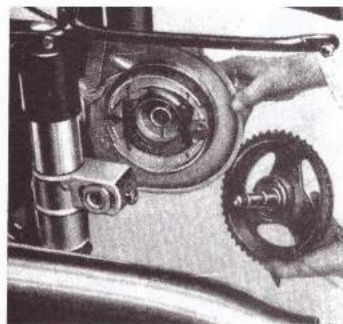
Nach Herausnahme der Räder müssen die Naben demontiert werden. Dabei ist wie folgt vorzugehen:

1. Bremsankerplatte mit Bremsböcken und Spreizmechanismus abnehmen.
2. Linke Abdeckkappe mit Nilosring abnehmen.



Demontage der Hinterradnabe und Bremse

1. Nach Ausbau des Hinterrades inneren Leichtmetalldeckel des Kettenkastens (5 Schlitzschrauben) abbauen.
2. Mutter (SW 22) am Achsbolzen lösen.
3. Achsbolzen mit Bremsstrommel ca. 1 cm nach innen herausklopfen.
4. Kette vom Zahnkranz abnehmen und nach hinten (zwischen Zahnkranz und äußeren Leichtmetalldeckel) legen.
5. Achsbolzen mit Bremsstrommel ganz herausschlagen.
6. Nilosring abnehmen.



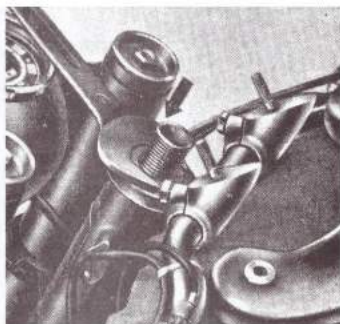
Alle Innenteile sind mit reinem Benzin gut zu säubern; dabei ist die Bremsstrommel fettfrei zu halten. Die Bremsbeläge sind auf Abnützung und einwandfreie Nietung sowie richtige Abschrägung an den Enden zu kontrollieren. Alle Drehpunkte und die Einhängstellen der Rückzugfedern sind nur ganz leicht einzufetten.

Gleichzeitig sollen auch die Kugellager der Naben mit Petroleum ausgewaschen und frisch mit Wälzlagerfett versorgt werden. (Lager nur halb mit Fett füllen — sonst Übersmierung und Fettverlust.).

Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Dabei ist auf den richtigen Einbau der Nilosringe zu achten, die mit ihrer Hohlkehle (scharfer Rand) zum Lager hin liegen müssen.

Die Lenkung

Eine Unsicherheit in der Lenkung kann durch Spiel in den Lagerschalen entstehen. Um die Maschine nach dieser Richtung hin zu überprüfen, stellen Sie sich in Fahrtrichtung neben das Motorrad, fassen den Lenker an beiden Griffen (wie im Fahrzustand), ziehen die Handbremse und führen kurz aufeinanderfolgende Vor- und Rückwärtsbewegungen des Motorrades (mit blockierter Handbremse) aus. Macht sich dabei ein geringes Spiel in den Lenkungslagern bemerkbar, so müssen diese nachgestellt werden.



Das Nachstellen ist wie folgt vorzunehmen:

1. Beide Muttern der Lenkerhalter unter dem oberen Lenkjoch lösen.
2. Lenker mit Lenkerhalter nach hinten kippen (Putzplatten auf den Tank legen).
3. Flügelschraube der Lenkungsbremse lösen, Teller abnehmen.
4. Schaftmutter und beide Lenkjochbefestigungsschrauben lösen.
5. Lenkjoch und Bremsring abnehmen.

6. Mutter am Lenkerrohr nachziehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist, die Lenkung sich aber noch sehr leicht drehen läßt.

7. Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Reifenpflege

Nicht nur für die Lebensdauer der Bereifung, sondern auch für die Fahreigenschaften Ihres Motorrades und damit im Interesse der Sicherheit des Fahrers ist eine regelmäßige Überwachung des Luftdruckes und des Reifenzustandes wichtig. Verletzungen der Lauffläche (Protector) sind sofort in einer Vulkanisierwerkstatt zu reparieren. Der richtige Luftdruck soll möglichst täglich kontrolliert werden, damit eine Beschädigung der Reifen vermieden wird.

Schützen Sie Ihre Reifen besonders vor den Gummifeinden: Öl, Fett und Sonne!

Kontrolle der Rückstandsbildung

Bei jeder Verbrennungsmaschine setzen sich Verbrennungsrückstände von Öl und Kraftstoff auch im Motor selbst an, und zwar im Verbrennungsraum, in den Kolbenringnuten und im Auslaßkanal. Es empfiehlt sich, die notwendige Kontrolle dem Fachmann zu überlassen, weil dieser zunächst ohne Demontage den Grad der Rückstandsbildung feststellen kann und er außerdem über Spezialwerkzeuge verfügt, die eine schnelle Reinigung und eine sichere Montage der demontierten Teile gewährleisten.

Für die Reinigung des Motors von Verbrennungsrückständen kann eine Kilometerstrecke nicht angegeben werden, weil das Maß der Rückstandsbildung von verschiedenen Umständen (Betriebsmittel, Betriebsbedingungen, Fahrweise) abhängig ist. Die Rückstandsbildung kann vermindert werden, wenn Sie

1. in den einzelnen Gängen nicht zu langsam, sondern stets zügig fahren und immer rechtzeitig zurückschalten,
2. DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE fahren (Selbstreinigung).

Reinigung des Motorrades

Es ist ratsam, regelmäßig — je nach der Witterung — das Motorrad von äußerlichen Verschmutzungen zu reinigen. Dazu wird das Motorrad mit DKW-Nebelwäsche eingesprüht, anschließend mit einem weichen Putzplättchen gereinigt und dann nochmals mit DKW-Hochglanzpolitur eingesprüht und nachpoliert. Bei stark verschmutzter Maschine ist es zu empfehlen, den durch die Nebelwäsche gelösten Schmutz mit einem schwachen Wasserstrahl abzuspülen. Nach Abtrocknen der Maschine folgt die gleiche Behandlung wie vorher beschrieben. Die Chromteile werden dann mit DKW-Chromschutz dünn eingerieben.

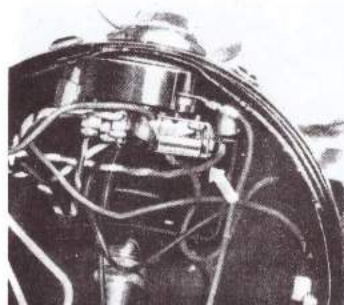
Jetzt geben wir Ihnen noch folgende Ratschläge:

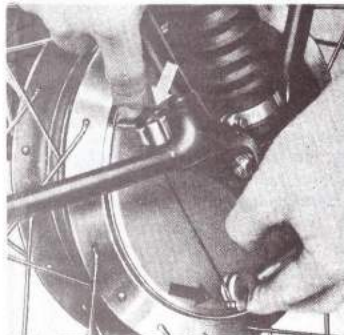
- a) **Einsetzen einer Biluxbirne** (Birne mit Lappen anfassen; verdampfende Öl- und Schweißabdrücke führen zum Beschlagen des Reflektors).
Beim Einsetzen einer neuen Biluxbirne achten Sie bitte auf die Bezeichnung „Oben“ oder „Top“. Die offene Seite des Abblendbleches in der Birne muß nach oben zeigen.



- b) **Die Sicherung**

Im Scheinwerfergehäuse befindet sich die Sicherung für die Verbraucherstromkreise. Sie ist nach Abnahme des Scheinwerfereinzelatzes ohne weiteres zugänglich.

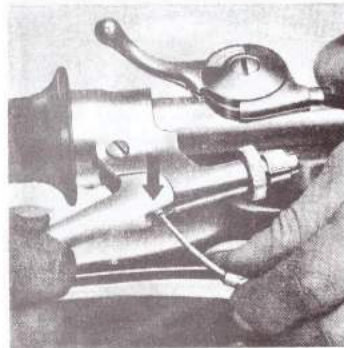




c) Auswechseln des Handbremsseiles

Beim Auswechseln des Handbremsseiles ist folgendermaßen vorzugehen:

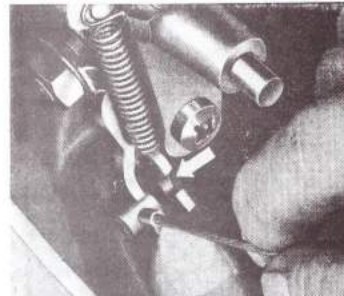
1. Motorrad hochbocken
2. Kordelmutter am Handbremshebel lösen
3. Einstellschrauben herein-schrauben
4. Seilzug aus dem Gegenlager an der Nabe aushängen
5. Bolzen des Seilzuges aus dem Bremshebel durch Drehen aushängen
6. Einstellschraube herausschrauben und durch den Schlitz abziehen
7. Seilzug schwenken und nach unten aus dem Handbremshebel drücken
8. Einbau in umgekehrter Reihenfolge
9. Bremse so einstellen, daß Rad noch gut freiläuft
10. Reicht die Einstellschraube zur Einstellung nicht aus, Seilzug im anderen Widerlager an der Ankerplatte einhängen und neu einstellen.



d) Auswechseln des Kupplungsseiles

Beim Auswechseln des Kupplungsseiles ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Abschlußdeckel abschrauben (Kreuzschrauben)
2. Kupplungsseil aus dem Widerlager und durch Schwenken aus der Kupplungsbetätigung im Deckel aushängen
3. Kupplungsseil mit Gummitülle aus dem Abschlußdeckel herausnehmen



4. Kordelmutter am Kupplungshebel lösen

5. Stellschraube herausschrauben

6. Kupplungsseil nach vorne drücken und aus dem Handgriff herausziehen

7. Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge vornehmen

8. Beim Anbau des Abschlußdeckels ist darauf zu achten, daß der Arretierstift im Deckel richtig sitzt.

e) Auswechseln des Gasseils

1. Motorrad hochbocken

2. Vergaserverkleidungsmuttern lösen

3. Rechte Verkleidung abnehmen (Das Abnehmen der Verkleidung ist auf Seite 40 beschrieben.)

4. Kraftstoffhahn abstellen

5. Verschußschraube der Mischkammer abschrauben

6. Seilzug und daranhängende Luft- und Gasschieber mit Düsen-nadel herausziehen

7. Seil aus Gasschieber aushängen

8. Seilzug nach oben ziehen

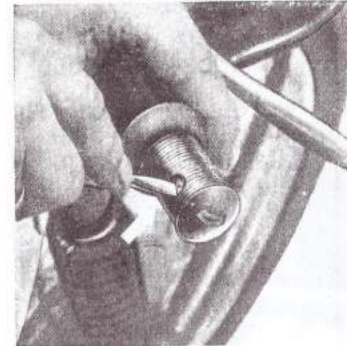
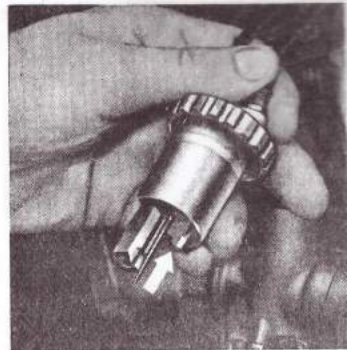
9. Gummi vom Drehgriff zurückrollen

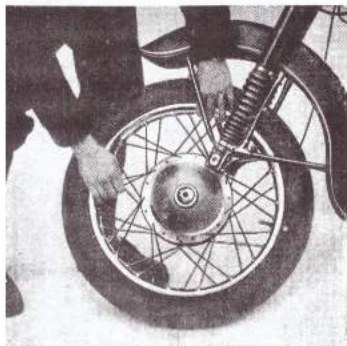
10. Schlitzschraube lösen

11. Drehgriff abziehen

12. Seil am Drehgriff aushängen

13. Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge vornehmen.

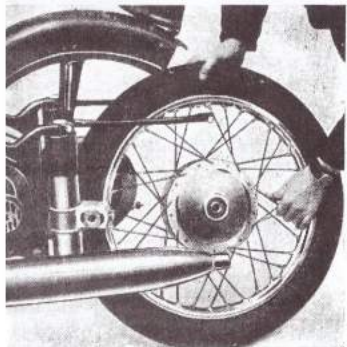




f) Vorderradausbau

Beim Ausbau des Vorderrades ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Kordelmutter am Handbremshebel lösen und Einstellmutter hineinschrauben
2. Bremszug aus dem Gegenlager an der Nabe und durch Schwenken aus dem Bremshebel aushängen
3. Steckachse lösen und herausziehen
4. Rad mit Bremsankerplatte nach unten aus der Gabel herausnehmen.



g) Hinterradausbau

Beim Ausbau des Hinterrades ist folgendermaßen vorzugehen:

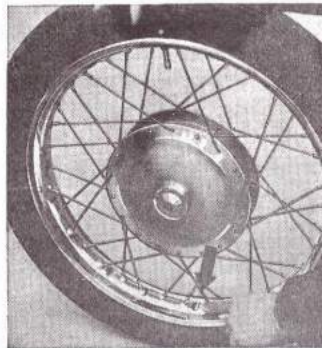
1. Motorrad hochbocken
2. Steckachse lösen und herausziehen
3. Linke Hinterradfederung seitlich ausschwenken und Distanzstück herausnehmen
4. Hinterteil des Kotflügels nach Lösen der 4 Klemmuttern hochklappen
5. Hinterrad aus der Mitnehmerkupplung lösen und nach hinten herausnehmen.

h) Bei Reifenpanne

ist nach dem Ausbau des jeweiligen Rades folgendermaßen vorzugehen:

Demontieren der Decke

1. Luft aus dem Schlauch völlig ablassen
2. Ventilmutter abschrauben
3. Mit beiden Füßen so auf die dem Ventil gegenüberliegende Seite der Decke des flachgelegten Rades treten, daß die Decke an dieser Seite in das Tiefbett der Felge gedrückt wird
4. Mit 2 kleinen Montierhebeln Decke an der Ventilseite über den Felgenrand heben
5. Mit den Montierhebeln nach beiden Seiten weitergreifen und Decke weiter über den Felgenrand heben
6. Den ganzen Deckenrand über den Felgenrand drücken
7. Schlauch aus der Decke herausnehmen.



Achtung!

Bei Felgen mit Einkerbungen in dem Tiefbett gegenüber dem Ventil ist die Demontage bei den Einkerbungen zu beginnen.

Versuchen Sie niemals, mit roher Gewalt bzw. zu großen Montierhebeln die Decke über den Felgenrand zu ziehen, ohne gleichzeitig an der gegenüberliegenden Seite die Decke mit den Füßen in das Tiefbett zu drücken, weil dadurch die Drahtwulst der Decke zerstört würde.

Schlauchreparatur

1. Defekte Stelle mit dem dem Flickzeug beiliegenden Reibeisen bzw. Sandpapier leicht aufrauen
2. Gummilösung auf defekte Stelle so aufstreichen, daß die benetzte Fläche im Durchmesser etwa 1 cm größer ist als der vorgesehene Flecken
3. Gummilösung eintrocknen lassen, nicht mit dem Finger berühren!
4. Schutzleinwand vom Reparaturgummi abziehen, ohne die Klebefläche mit den Fingern zu berühren
5. Sobald Gummilösung auf dem Schlauch eingetrocknet ist, Flecken von der Mitte aus auf die defekte Stelle auflegen und festdrücken
6. Bei Ventilschaden neuen Ventileinsatz verwenden, bei Undichtigkeiten an der Durchtrittsstelle des Ventilkörpers durch den Schlauch Ventilmutter nachziehen
7. Schlauch schwach aufpumpen und im Wasserbecken prüfen.

Montieren der Decke

1. Prüfen, ob aus der Decke der Fremdkörper, der den Schaden verursachte, restlos entfernt ist, also nicht etwa eine abgebrochene Nagelspitze nach innen vorsteht
2. Nach Möglichkeit etwas Talcum in die Decke streuen
3. Schwach aufgepumpten und gut getrockneten Schlauch so in die Decke einlegen und das Ventil durch die Felgenbohrung stecken, daß der Schlauch nicht verdreht ist und das Ventil gerade steht
4. Ventilmutter einige Gänge aufschrauben

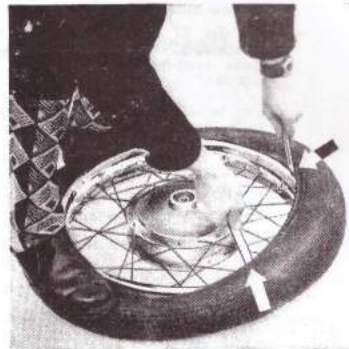
5. Decke zunächst an der gegenüberliegenden Seite des Ventils über den Felgenreand bringen (Achtung! Schlauch nicht klemmen!), dann Decke in dieser Stellung mit beiden Füßen in der Felge halten. Der rote Farbpunkt auf der Decke muß am Ventil liegen!

6. Durch Weitergreifen mit beiden Händen Deckenrand weiter über den Felgenreand drücken

7. Letztes Stück der Decke unter gleichzeitigem Niederdrücken an der gegenüberliegenden Seite des Ventils in das Tiefbett mit zwei kleinen Montierhebeln über den Felgenreand heben

8. Reifen etwa $\frac{1}{4}$ aufpumpen und Rad so lange am Boden ringsum aufschlagen, bis der Reifen im ganzen Umfang den gleichen Abstand vom Felgenreand hat

9. Reifen auf richtigen Luftdruck bringen.



Achtung!

Bei Felgen mit Einkerbungen in dem Tiefbett gegenüber dem Ventil ist die Montage am Ventil zu beginnen. Auch beim Aufziehen der Decke nicht mit roher Gewalt arbeiten; wenn die Decke mit den Füßen in das Tiefbett gedrückt ist, genügen zwei kleine Montierhebel zur Montage. Eine Beschädigung von Drahtseil und Decke ist dann ausgeschlossen.

i) Machen Sie sich zur Regel:

Eine gebrochene Speiche ist stets sofort durch eine neue zu ersetzen. Die Speichen sind niemals gleich lang; ein überstehendes Speichenende gefährdet den Schlauch und muß deshalb abgeschliffen werden. Von Zeit zu Zeit die Speichen nachziehen lassen und anschließend das Rad auszentrieren!



Anbau eines Beiwagens an die RT 250/2

An die RT 250/2 kann ohne weiteres ein Beiwagen angebaut werden. Anschlüsse sind für eine Dreipunktaufhängung vorgesehen. Die vorhandene Lenkungsdämpfung kann durch Anziehen entsprechend eingestellt werden.

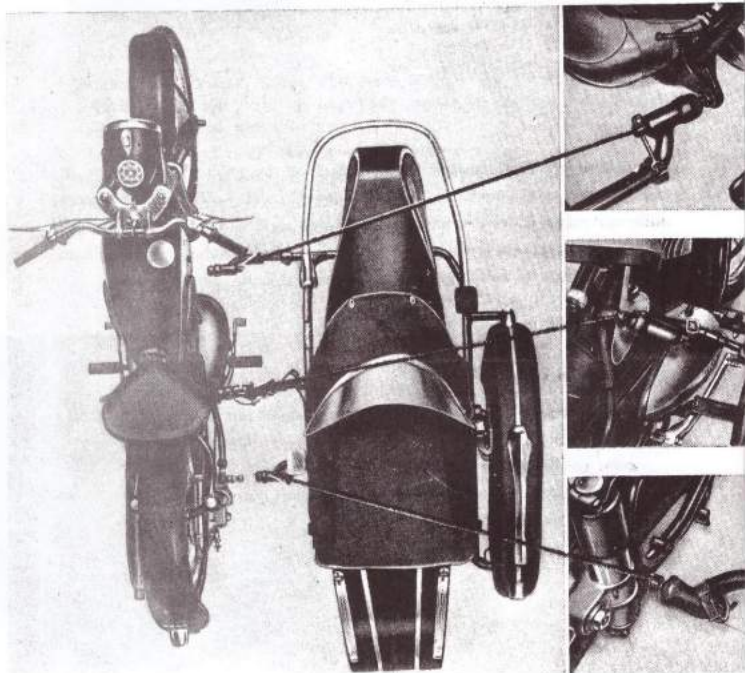
Der serienmäßig verwendete Lenker ist im Bedarfsfalle gegen einen breiteren Beiwagenlenker auszutauschen.

Zum Beiwagenbetrieb ist das für Solobetrieb eingebaute 19zählige Antriebsritzel gegen ein solches mit 15 Zähnen auszuwechseln.

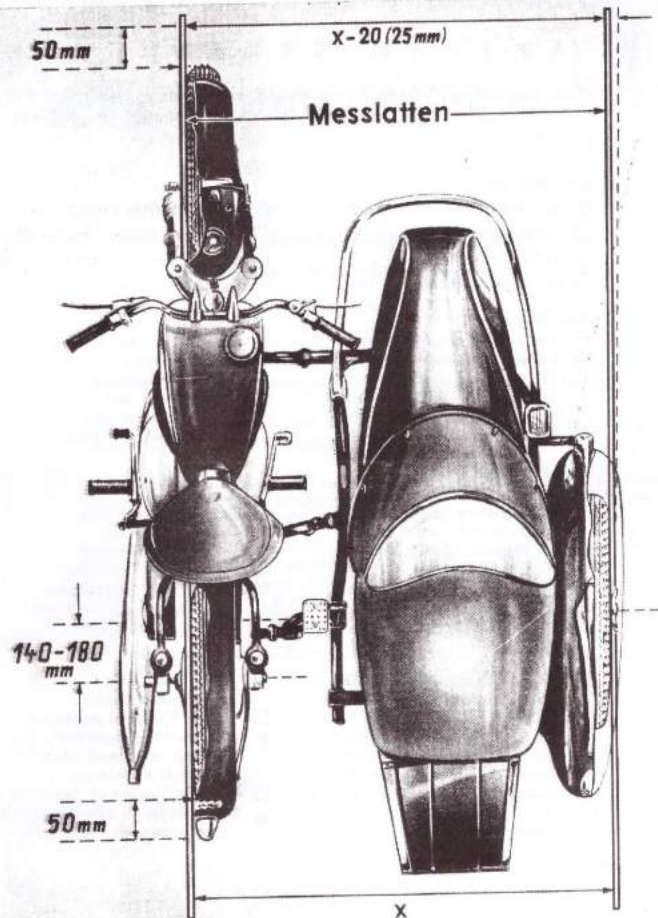
Die Höchstgeschwindigkeit der RT 250/2 mit Beiwagen beträgt in vollbelastetem Zustand ca. 80 km/h.

Der Reifenluftdruck ist entsprechend zu berichtigen (Siehe Seite 38).

Radsturz des Gespanns 3—5°.



Einspuren des Beiwagens bei der RT 250/2



Schmierplan FÜR DAS DKW-MOTORRAD RT 250/2

1. A B S C H M I E R A R B E I T E N

A) Nach den ersten 1000 km (also einmalig) Motorenöl aus dem Getriebe ablassen, spülen und neu füllen (500 ccm Motorenöl SAE 50 plus 50 ccm DESOLITE).

B) Alle 1000 km

- vordere Bremsschüsselwelle
- hintere Bremsschüsselwelle
- Fußbremshebellagerung
- Seilzüge (2 Schmierstellen)

- Hinterradfederung (2 Schm.)
- Kupplungsknebel (1 Schm.-St.)
- Handhebel am Lenker
- Luftfilter

C) Alle 3000 km

- vordere Bremsschüsselwelle
- hintere Bremsschüsselwelle
- Fußbremshebellagerung
- Seilzüge (2 Schmierstellen)
- Hinterradfederung (2 Schm.)
- Kupplungsknebel (1 Schm.-St.)

- Handhebel am Lenker
- Luftfilter
- Tachometerantrieb
- Anlaufkante des Unterbrecherhebels
- Ölstand im Getriebe

D) Alle 6000 km

- vordere Bremsschüsselwelle
- hintere Bremsschüsselwelle
- Fußbremshebellagerung
- Seilzüge (2 Schmierstellen)
- Hinterradfederung (2 Schm.)
- Kupplungsknebel (1 Schm.-St.)
- Handhebel am Lenker

- Luftfilter
- Tachometerantrieb
- Anlaufkante des Unterbrecherhebels
- Ölstand im Getriebe
- Antriebskette ausbauen, waschen, mit erwärmtem Kettenfett schmieren

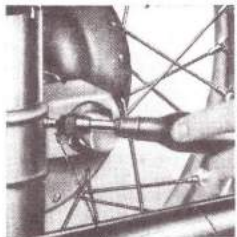
E) Alle 12000 km

- vordere Bremsschüsselwelle
- hintere Bremsschüsselwelle
- Fußbremshebellagerung
- Seilzüge (2 Schmierstellen)
- Hinterradfederung (2 Schm.)
- Kupplungsknebel (1 Schm.-St.)
- Handhebel am Lenker
- Luftfilter
- Tachometerantrieb

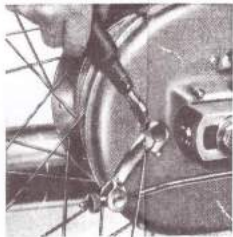
- Anlaufkante des Unterbrecherhebels
- Öl im Getriebe erneuern
- Antriebskette ausbauen, waschen, mit erwärmtem Kettenfett schmieren
- Öl in Tele-Gabel erneuern
- Nabenlager ausbauen, reinigen, neu mit Fett füllen



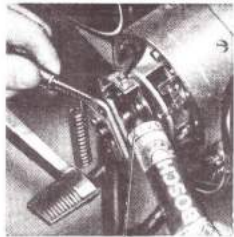
1



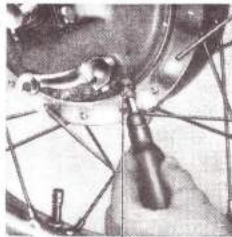
2



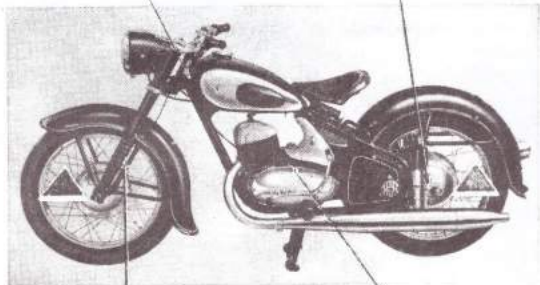
3



4



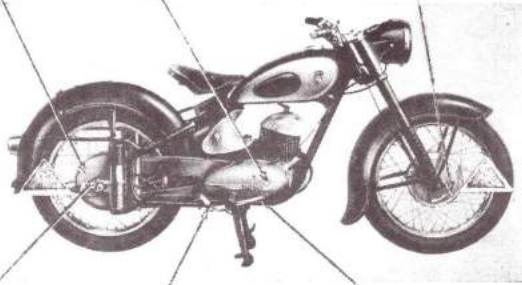
5



10

9

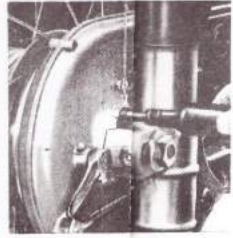
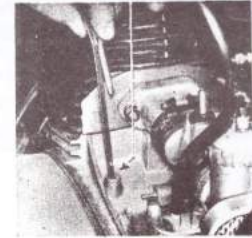
Schmierplan
für das DKW-
Motorrad
RT 250/2



8

7

6



Schmierplan
des
DKW-MOTORRADES
RT 250/2

nach rechts herausklappen!



Schaltplan

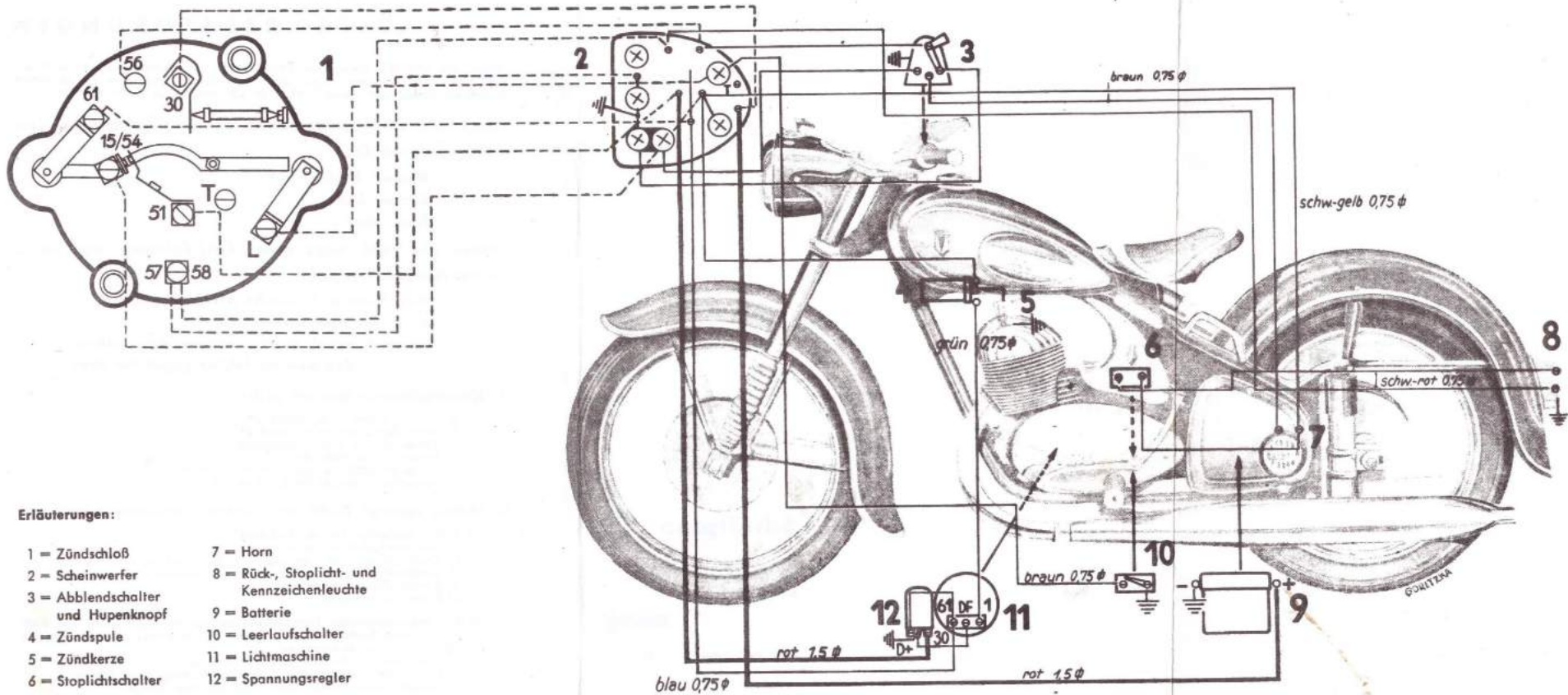


Schaltstellungen:

- Stellung 1 = Start u. Fahrt bei Tag
- Stellung 2 = Fahrt mit Standlicht
- Stellung 3 = Fahrt mit Fernlicht
- Stellung 4 = Fahrt mit Tagesverbraucher (z. B. Heizgriffe)
- Stellung 5 = Start mit leerer oder ohne Batterie.

Folgende Glühbirnen finden in Ihrem Motorrad Verwendung:

Lampen	Glühbirne	Socket
Fernlicht (Biluxlampe)	B 6 V, 35/35 W	BA 20 d
Standlicht (Röhrenlampe)	H 6 V, 1,5 W	BA 9 s
Kontrolleuchte rot (Röhrenlampe)	H 6 V, 1,5 W	BA 9 s
Kontrolleuchte grün (Röhrenlampe)	H 6 V, 1,5 W	BA 9 s
Tachobeleuchtung (Röhrenlampe)	J 6 V, 0,6 W	BA 7 s
Schlußlicht-Stoplicht (Biluxlampe)	6 V, 20/5 W	BA 15 d/V



Erläuterungen:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1 = Zündschloß | 7 = Horn |
| 2 = Scheinwerfer | 8 = Rück-, Stoplicht- und
Kennzeichenleuchte |
| 3 = Abblendschalter
und Hupenknopf | 9 = Batterie |
| 4 = Zündspule | 10 = Leerlaufschalter |
| 5 = Zündkerze | 11 = Lichtmaschine |
| 6 = Stoplichtschalter | 12 = Spannungsregler |

Schaltplan
des
DKW-MOTORRADES
RT 250/2



nach rechts herausklappen!

IV. RATGEBER BEI STÖRUNGEN

Wenn Sie jetzt die folgenden Zeilen lesen, so können Sie vielleicht auf den Gedanken kommen: „Das ist ja schrecklich, was alles an so einem Motorrad vorkommen kann!“ Aber so schlimm ist es wirklich nicht.

Ebenso wie es in einem Rezept für die Zubereitung eines guten Grogg heißt:

Wasser: braucht nicht . . .

Zucker: kann

Rum: muß

können wir auch heute vom Kraftfahrzeug und seiner Betriebssicherheit sagen:

Eine Störung braucht nicht einzutreten,

sie kann aber vorkommen,

sie muß jedoch nicht unbedingt dazu führen,

daß man ihr hilflos gegenüber steht.

1. Kontrolllampe brennt nicht:

- a) Lampe locker oder schadhaft
- b) Anschlüsse lose oder oxydiert
- c) Zündschlüssel nicht eingerastet
- d) Batterie leer oder defekt
- e) Batterieanschlüsse locker oder oxydiert
- f) Schlechter Kontakt im Zündschalter

2. Motor springt nicht an: (obwohl Kontrolllampe brennt)

- A) Motor bekommt keinen Kraftstoff
 - a) Kraftstoffbehälter ist leer
 - b) Kraftstoffhahn ist geschlossen oder verschmutzt
 - c) Kraftstoffleitung oder Vergaser verschmutzt
 - d) Kraftstofffilter verschmutzt
 - e) Düsen verschmutzt
- B) Bei abgenommenem Kerzenkabel springt bei Betätigung des Kickstarters kein Funke nach Masse über. (Unter Masse versteht man alle Metallteile des Motorrades)
 - a) Mangelhafter Kontakt des Zündkabels
 - b) Zündkabel unterbrochen oder Durchschlag nach Masse
 - c) Unterbrecherhammer hebt nicht ab oder hängt

Zur Instandsetzung Ihres
DKW-Motorrades



Für den **Fahr-Komfort** Ihres Motorrades
bieten wir an:

Kofflügelstättel mit DKW-Spezial-Befestigung.

- „Pagusa“ mit Progressivfeder,
- „Pagusa“ mit 2 verchromten Zugfedern,
- „Hasso“ mit Teleskopfeder,
- „Wittkop“ mit Progressivfeder und federnder Sattelnase,
- „Denfeld“ mit Progressivfeder,
- „MAL“ mit Progressivfeder

Soziussättel zur Befestigung auf den Gepäckträgern.

- „Pagusa“-Soziussättel mit 2 verchromten Zugfedern
- „Pagusa“-Soziussättel mit Progressivfeder
- „Franke“-Soziussättel mit Gummikeilfeder
- „Denfeld“-Soziussättel mit Zugfeder und Federunterzug

DKW-Spezial-SoziusfuBrasten.

Kofferträger zur Gepäckbeförderung, Stahlrohr, verchromt oder schwarz lackiert, beste Qualität, stabil, für ausreichende Belastung.

Gepäckträger, verchromt und schwarz lackiert, zur Befestigung auf dem Kofflügel.

Tankschutzdecken, rot und schwarz, glatt, mit angeschweißter Moltoprene-Schicht, DBGM. Dieses Qualitätserzeugnis entspricht allen Anforderungen, die ein Motorrad-Fahrer an eine Tankschutzdecke stellt.

Tankschutzdecken, rot und schwarz, glatt und gesteppt, wattiert.

Sattelschutzdecken mit Schaumgummi- oder Filzeinlage.

Windschutzscheiben mit Vorflügel (mit eingepprägter DKW-Krone).

Schmutzfänger.

Rückblickspiegel.

Für alle DKW-Motorrad-Fahrer ist es nützlich, mit dem **DKW-Tourenhelm** zu fahren, um sich bei Unfällen zu schützen. Fragen Sie Ihren Motorrad-Händler.

Zur Instandsetzung Ihres
DKW-Motorrades



IV. RATGEBER BEI STÖRUNGEN

Wenn Sie jetzt die folgenden Zeilen lesen, so können Sie vielleicht auf den Gedanken kommen: „Das ist ja schrecklich, was alles an so einem Motorrad vorkommen kann!“ Aber so schlimm ist es wirklich nicht.

Ebenso wie es in einem Rezept für die Zubereitung eines guten Groggs heißt:

Wasser: braucht nicht . . .

Zucker: kann

Rum: muß

können wir auch heute vom Kraftfahrzeug und seiner Betriebssicherheit sagen:

*Eine Störung braucht nicht einzutreten,
sie kann aber vorkommen,
sie muß jedoch nicht unbedingt dazu führen,
daß man ihr hilflos gegenüber steht.*

1. Kontrollampe brennt nicht:

- Lampe locker oder schadhaft
- Anschlüsse lose oder oxydiert
- Zündschlüssel nicht eingerastet
- Batterie leer oder defekt
- Batterieanschlüsse locker oder oxydiert
- Schlechter Kontakt im Zündschalter

2. Motor springt nicht an: (obwohl Kontrollampe brennt)

- A) Motor bekommt keinen Kraftstoff
- Kraftstoffbehälter ist leer
 - Kraftstoffhahn ist geschlossen oder verschmutzt
 - Kraftstoffleitung oder Vergaser verschmutzt
 - Kraftstofffilter verschmutzt
 - Düsen verschmutzt
- B) Bei abgenommenen Kerzenkabel springt bei Betätigung des Kickstarters kein Funke nach Masse über. (Unter Masse versteht man alle Metallteile des Motorrades)
- Mangelhafter Kontakt des Zündkabels
 - Zündkabel unterbrochen oder Durchschlag nach Masse
 - Unterbrecherhammer hebt nicht ab oder hängt

- Unterbrecherkontakt verbrannt
- Kondensator defekt oder feucht
- Leistungsunterbrechung der Primärleitung

C) Funke springt von Kabel nach Masse über — kein Funke an der Kerze

- Elektrodenabstand zu groß
- Kerzenelektroden überbrückt (Rückstandsbildung)
- Kerzenisolator gebrochen oder außen zu feucht
- Kerze verölt (evtl. falscher Wärmewert)

D) Motor durch zu langes Niederdrücken des Tuffers bzw. durch Schließen des Luftschiebers, insbesondere in warmem Zustand „ersoffen“

(Kerze herausschrauben, Kraftstoffhahn schließen, Drehgriff voll öffnen, Luftklappe öffnen und Motor mehrfach zur Entlüftung durchtreten; Kerze trocknen, dann Kerze wieder einschrauben und Motor bei geschlossenem Kraftstoffhahn wieder antreten. Kraftstoffhahn erst öffnen, wenn Motor läuft.)

E) Motor springt immer schlecht an (in kaltem Zustand)

- Leerlauf zu mager eingestellt
- Nebenluft vorhanden (von DKW-Werkstatt beseitigen lassen)

F) Motor springt immer schlecht an (in warmem Zustand)

- Leerlauf zu fett eingestellt
- Vergaser hängt schief
- Schwimmernadelsitz undicht
- Schwimmer undicht

3. Motor läuft unregelmäßig:

(„Viertaktlaufen“ — regelmäßiges Aussetzen einer Zündung)

- Luftschieber nicht geöffnet
- Luftfilter verschmutzt
- Ausgeschlagene Schwimmernadel
- Nadeldüse ausgeschlagen
- Falsche Vergasereinstellung
- Defekter Schwimmer
- Zu viel Öl in der Mischung
- Falsche Zündzeitpunkt-Einstellung
- Erhebliche Rückstandsbildung in den Gaskanälen oder in der Auspuffanlage
- Mechanische Veränderungen am Auspufftopf

4. Zurückschlagen durch den Vergaser („Patschen“)

- Kraftstoffzulauf behindert durch verschmutztes Kraftstofffilter
- Verschmutzte Zuleitung oder verschmutzte Vergaserbohrung
- Verschmutzte Führungsbohrung im Schwimmergehäuse
- Schräg hängender Vergaser

- e) Lockerer Vergaser
- f) Ringmutter am Mischkammertopf locker
- g) Defekte Dichtung am Motor
- h) Luffilter abgenommen
- i) Falsche Vergasereinstellung (Nadelposition)
- j) Falsche Zündzeitpunkteinstellung
- k) Alte oder lockere Kerze
- l) Falscher Elektrodenabstand
- m) Falscher Wärmewert der Zündkerze
- n) Kondensator oder Zündspule defekt
- o) Zündkabel locker oder Isolierung defekt
- p) Unterbrecherhammer hängt oder hebt zu weit ab
- q) Unterbrecherkontakt abgebrannt
- r) Kolbenringe in den Nuten festgebrannt

5. Der Motor hat blockiert:

- a) Falsche Fahrweise
- b) Zu wenig Öl
- c) Falsche Vergasereinstellung
- d) Falsche Zündkerze
(Motor abkühlen lassen, langsam weiterfahren und den nächsten DKW-Händler aufsuchen.)

6. Motor kommt nicht auf hohe Drehzahl:

- a) Kontaktabstand zu groß
- b) Unterbrecherhebel hängt
- c) Starker Ölkohleansatz im Verbrennungsraum
- d) Kraftstoffleitung oder Vergaser verstopft

7. Motor klopft oder klingelt:

- a) Zündzeitpunkt überprüfen
- b) Falsche Zündkerze
- c) Verstopfte Kraftstoffleitung
- d) Verstopfte Düse
- e) Nebenluft
- f) Ungeeigneter Kraftstoff
- g) Auspufftopf oder Auslaßkanäle verstopft
- h) Starker Ölkohleansatz auf dem Kolbenboden

8. Motor wird heiß oder zieht nicht:

- a) Falscher Zündzeitpunkt
- b) Ungeeignetes Öl
- c) Kupplung rutscht
- d) Verschmutzte Kühlrippen
- e) Bremsen zu stramm eingestellt

9. Motor bleibt plötzlich stehen:

- a) Kraftstoffbehälter leergefahren
- b) Kraftstofffilterzuleitung oder Vergaser verschmutzt

- c) Zündkabel abgefallen oder locker
- d) Zündkerze defekt
- e) Unterbrecherhammer gebrochen oder Kontaktmaterial abgefallen
- f) Zündspule defekt
- g) Kondensator defekt

10. Batterie wird nicht genügend aufgeladen:

- a) Säuredichte stimmt nicht
- b) Säurestand zu niedrig (destilliertes Wasser nachfüllen)
- c) Platten beschädigt
- d) Zuleitungen locker oder oxydiert
- e) Kurzschluß in den Leitungen
- f) Mechanische Fehler in der Lichtmaschine
- g) Kollektor verschmutzt
- h) Kohlen liegen nicht an
- i) Schlechte Masseverbindung von Batterie
- j) Regler- oder Rückstromschalter schadhaft

11. Scheinwerfer brennt nicht:

- a) Lockere oder defekte Glühlampe
- b) Sicherung defekt
- c) Schlechter Kontakt der Kabel im Scheinwerfer
- d) Kontaktflächen der Federn im Scheinwerfer oxydiert
- e) Leitungsunterbrechung

12. Signalhorn versagt: (bei eingeschalteter Zündung)

- a) Horn defekt
- b) Leitungsunterbrechung
- c) Signalknopf defekt
- d) Batterie leer

13. Kupplung schleift beim Anfahren:

- a) Falsche Einstellung des Kupplungshebels
- b) Kupplungsscheiben abgenutzt

14. Kupplung greift, obwohl ausgekuppelt:

- a) Verharzte Kupplungsscheiben
- b) Falsche Einstellung des Kupplungshebels

15. Geräusche beim Schalten:

- a) Kupplung bleibt nicht stehen (Kupplungsspiel)
- b) Falsches Getriebschmiermittel

16. Motorrad zieht nach einer Seite:

- a) Teleskopgabel durch Unfall verzogen
- b) Kettenspur stimmt nicht
- c) Rahmen durch Unfall verzogen
- d) Räder falsch eingespeicht



V. ... ZUBEHÖR

DKW-Spezial-Zubehör erhöht den Fahr-Komfort!

Seit über 25 Jahren erfreut sich „DKW-Spezial-Zubehör“ besonderer Beliebtheit.

Teils nach eigenen Ideen entworfen und nach Werkzeugzeichnungen hergestellt oder in gemeinsamer Zusammenarbeit mit Lieferanten entwickelt, zeichnet sich „DKW-Spezial-Zubehör“ aus durch:

Zweckmäßigkeit

Formschönheit

Qualität

Preiswürdigkeit

Die Vielgestaltigkeit der Auswahl kommt allen Wünschen entgegen.

Für den **Fahr-Komfort** Ihres Motorrades bieten wir an:

Kotflügelsättel mit DKW-Spezial-Befestigung.

- „Pagusa“ mit Progressivfeder,
- „Pagusa“ mit 2 verchromten Zugfedern,
- „Hasso“ mit Teleskopfeder,
- „Wittkop“ mit Progressivfeder und federnder Sattelnose,
- „Denfeld“ mit Progressivfeder,
- „MAL“ mit Progressivfeder

Soziussättel zur Befestigung auf den Gepäckträgern.

- „Pagusa“-Soziussättel mit 2 verchromten Zugfedern
- „Pagusa“-Soziussättel mit Progressivfeder
- „Franke“-Soziussättel mit Gummikeilfeder
- „Denfeld“-Soziussättel mit Zugfeder und Federunterzug

DKW-Spezial-Soziusfußrasten.

Kofferträger zur Gepäckbeförderung, Stahlrohr, verchromt oder schwarz lackiert, beste Qualität, stabil, für ausreichende Belastung.

Gepäckträger, verchromt und schwarz lackiert, zur Befestigung auf dem Kotflügel.

Tankschutzdecken, rot und schwarz, glatt, mit angeschweißter Maltaprene-Schicht, DBG. Dieses Qualitätserzeugnis entspricht allen Anforderungen, die ein Motorrad-Fahrer an eine Tankschutzdecke stellt.

Tankschutzdecken, rot und schwarz, glatt und gesteppt, wattiert.

Sattelschutzdecken mit Schaumgummi- oder Filzeinlage.

Windschutzscheiben mit Vorflügel (mit eingepprägter DKW-Krone).

Schmutzfänger.

Rückblickspiegel.

Für alle DKW-Motorrad-Fahrer ist es nützlich, mit dem **DKW-Tourenhelm** zu fahren, um sich bei Unfällen zu schützen. Fragen Sie Ihren Motorrad-Händler.



Zur Pflege Ihres Motorrades empfehlen wir:

DKW-Nebelwäsche (Reinigungs- und Konservierungsmittel für Lack, 1/2-Liter-Kanister)

Zerstäuber aus Weißblech (für Nebelwäsche)

„EKKO“-Hochglanzpolitur mit Silicon (in Tuben, besonders handlich)

„Brillant“-DKW-Hochglanzpolitur und Konservierungsmittel mit Silicon (Dose zu 235 ccm)

DKW-Spezial-Chromschutz (Tube 25x130 mm)

Äronix-Isolator gegen Säurefraß an Batterien (100-g-Dose)

DKW-Fleckenwasser (150-ccm-Flasche)

DKW-Ketten-Fließfett besonders zur Kettenpflege geeignet.
Erhältlich in Dosen für ca. sechsmalige Kettenfettung.

Außerdem weisen wir Sie an dieser Stelle nochmals darauf hin
Verwenden Sie regelmäßig:

DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz „DESOLITE“, erhältlich in
Kannen mit 1,0 Ltr. und 0,4 Ltr. Inhalt.

DER DKW-AUSTAUSCHDIENST

(Gilt vorläufig nicht für Export)

bringt **Zeitgewinn und Geldersparnis**
dadurch **schnelle Betriebsbereitschaft und**
erhöhte Wirtschaftlichkeit

Der DKW-Austauschdienst hält für Sie bereit:

DKW-Austausch-Motoren
DKW-Austausch-Teleskopgabelholme
DKW-Austausch-Lichtmaschinen
und eine Reihe andere DKW-Austauschteile.

Jedes „Original-DKW-Austauschteil“ ist mit dem oben abgebildeten
Gütezeichen gekennzeichnet.

Für **Original-DKW-Austauschaggregate** (Austauschmotoren) leistet das Werk
eine Garantie für die Dauer von 6 Monaten oder eine Fahrstrecke von
10 000 km innerhalb dieser Zeit.

Für **Original-DKW-Austauschteile** (z. B. Teleskopgabeln, Tachometer u. a.)
wird eine Garantie von 2 Monaten oder für eine Fahrstrecke von 3000 km
innerhalb dieser Zeit gegeben.

Nutzen Sie die Vorteile, die der **DKW-Austauschdienst** bietet!

DKW-AUSTAUSCHDIENST IST DKW-KUNDENDIENST

Sie können bei jedem DKW-Dienst Einblick in den DKW-Austauschteile-
Katalog Nr. 85 nehmen.



Zur freundlichen Beachtung!



Für Fahrten ins Ausland halten wir bei unseren Händlern ein

**DKW-Kundendienst-Päckchen
für den Auslandsreisenden**

bereit, das einige Ersatzteile enthält.

Wir empfehlen die Mitnahme dieses Päckchens, damit bei etwaigem Bedarf dieser Teile Zeitverluste und Kosten erspart werden.

Einzelheiten über Inhalt und Preis sind bei unserer Vertriebs- und Werkstätten-Organisation zu erfahren.

Die Teile können nach Rückkehr vollzählig oder teilweise der Händlerfirma, von der das Päckchen bezogen wurde, zurückgegeben werden. Bitte, machen auch Sie von dieser Einrichtung Gebrauch!

Vor Antritt einer Auslandsreise ist es auch zweckmäßig, wenn Sie sich über die DKW-Kundendienststellen (DKW-Service Stations), die an Ihrer Reiseroute liegen, orientieren. Wenden Sie sich deshalb an Ihren DKW-Händler oder an die Auto Union G. m. b. H., Ingolstadt, Abteilung Ersatzteile und Kundendienst. Sie erhalten dort gerne Auskunft über die in Frage kommenden DKW-Kundendienststellen.

Für Ihre Reise, auch in fremde Lande, wünscht Ihnen

gute Fahrt

Ihre

A U T O U N I O N G · M · B · H