

ZUNDAPP

**DEMONTAGE-UND MONTAGE -ANLEITUNG
DER MOTOREN-TYPEN**

265

266



Ausgabe: Mai 62



*Nachlass
Hermann Allstadt*

A Demontage des Motors Typ 266

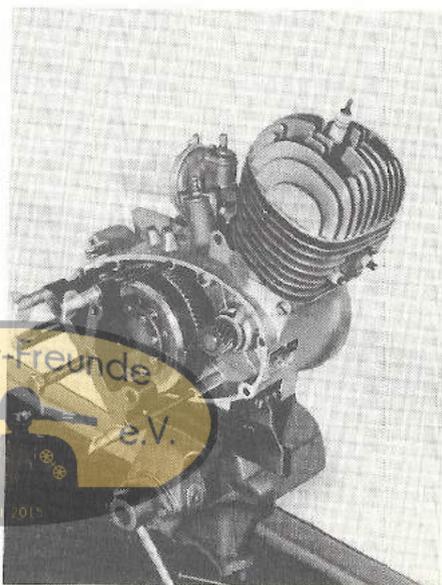
Vor der kompletten Demontage des Motors muss das Getriebeöl möglichst noch bei warmen Motor abgelassen werden.

- 1.) Nach Lösen der zwei Schrauben den Zündmagnetdeckel (linke Seite) abnehmen.
- 2.) Mit dem Steckschlüssel die Befestigungsmutter des Polrades bei gleichzeitigem Gegenhalten mit dem Halteschlüssel SK-A-251 (MV-6-106) lösen. Den Abzieher SK-A-263 (bis Baujahr 1960 SK-A-44) vollständig in das Polrad einschrauben und die Abdruckschraube so weit anziehen, bis sich das Polrad vom Konus löst. Die Scheibenfeder (Keil) herausnehmen.
- 3.) Zwei Schrauben zur Befestigung der Grundplatte und eine Schraube (Gehäuseschraube) mit Kabelschelle entfernen.
- 4.) Nach Lösen der zwei Linsensenkschrauben die Anschlusskappe an der rechten Motorseite abnehmen.
- 5.) Den Sicherungsring entfernen und den Mitnehmer (Bremsvorrichtung) mit einem handelsüblichen Zweibackenabzieher abnehmen. Es ist auf die zwei Kugeln, welche den Mitnehmer auf der Tretachse arretieren, zu achten. Bremshebel mit Feder entfernen. (bis Motor-Nr. 3 212 799 wurden Bremshebel mit schmaler Führung eingebaut. Diese können gegen die neue breite Ausführung ausgetauscht werden, wenn gleichzeitig der schmale Dichtring und eine kürzere Buchse eingebaut wird).

Bei Instandsetzung an Teilen, die unter 1. bis 5. beschrieben sind, ist das Ablassen des Getriebeöles nicht notwendig.

Demontage der Kupplung

- 6.) 8 Zylinderschrauben an der linken Gehäusehälfte herausschrauben. Eine Schraube von rechts unterhalb der Tretachse entfernen und den Kupplungsdeckel abnehmen.
- 7.) Der Kupplungsdruckstift wird der Druckscheibe entnommen. Auf eventuell beigelegte Distanzscheiben achten. Spannvorrichtung SK-A-234 mit 3 Schrauben SK-A-237 aufsetzen und mit der Spannschraube gegen die Druckscheibe drücken. Nun können die 10 Sechskantmuttern (Kupplungsmutter) entfernt und die Spannvorrichtung wieder abgenommen werden.



Nach Entfernen der Druckplatte können die Kupplungsfedern und Federhülsen herausgenommen werden. Anschliessend wird die grosse Sechskantmutter abgeschraubt und die Deckscheibe einschließlich 3 Lamellen, 2 Kupplungsscheiben, Haltescheibe und Kupplungsnahe abgezogen.

Für Arbeiten nur an der Kupplung entfällt Punkt 3., dadurch erübrigt sich ein Neueinstellen der Zündung.

Demontage von Zylinder und Kolben

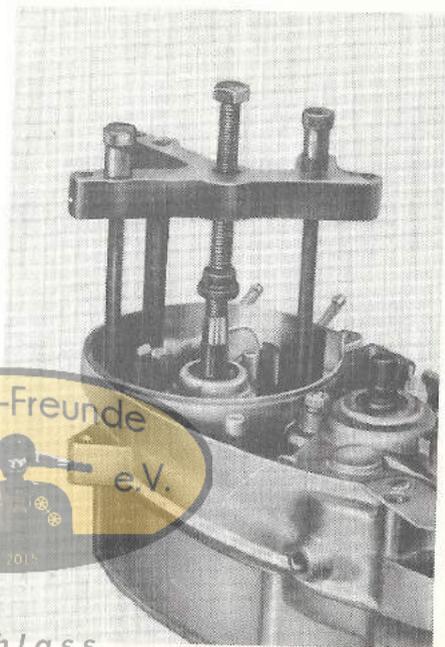
- 8.) Am Zylinderkopf werden die 4 Muttern einschliesslich der 4 Scheiben entfernt und der Zylinderkopf, Zylinder und Dichtung abgenommen. Mit einer Spitzzange die Drahtsprengringe (Kolbenbolzensicherungen) herausnehmen und den Kolbenbolzen mit dem Spezialwerkzeug SK-A-64 aus dem Kolben pressen. Nach Abnahme des Kolbens wird das Nadellager aus dem Pleuel entfernt und staubdicht aufbewahrt.
- 9.) Die Mutter zum Kettenritzel lösen. Dabei wird die Haltevorrichtung mit Kette zum Gegenhalten verwendet. Anschliessend das Kettenritzel abziehen.
- 10.) Sicherungsblech an der Mutter des Zahnrades der Kurbelwelle aufbiegen, an den Abflachungen der Antriebswelle einen 11 mm-Gabelschlüssel zum Gegenhalten ansetzen und die Mutter mit einem Gabel- oder Ringschlüssel (Rechtsgewinde) lösen.

Demontage der Gehäusehälften

11.) Entfernen der restlichen Gehäuseschrauben im linken Gehäuse

- 1 Zylinderschraube unter der Tretachse
- 2 Zylinderschrauben in der Gehäusemitte (Zündmagnetraum)
- 1 Zylinderschraube im rechten Gehäuse am Zylinderfuß.

Aufsetzen der Abziehvorrichtung SK-A-234 mit 2 Schrauben SK-A-246 und Abstützbolzen SK-A-213 auf die Kurbelwelle. Die Gehäusehälften auseinanderdrücken, dass die rechte Gehäusehälfte am Arbeitsplatz aufliegt, damit das komplette Getriebe in dieser verbleibt. Achtung! Damit die Kugeln und Schalträder der Schaltwelle nicht herausfallen ist es notwendig, dass die Schaltwelle aus dem Kugellagersitz der linken Gehäusehälfte herausgedrückt wird. Nun können die einzelnen Wellen mit den dazugehörigen Ausgleichscheiben entfernt werden.



Nachlass
Hermann Allstadt

Tretachse mit Distanzrohr rechts und links.
Zwischenwelle
Schaltwelle mit Schalträdern und 12 Kugeln
Getriebehauptwelle
Kurbelwelle

- 12.) Sicherungsring an der Innenseite der rechten Gehäusehälfte entfernen und das Kupplungsrad auspressen.
- 13.) Sicherungsblech in der rechten Gehäusehälfte aufbiegen. Gegenmutter des Gewindestiftes lösen und den Gewindestift so weit zurückschrauben, bis sich der Ziehkeil entnehmen lässt. Achtung! Bei Motoren Nr. 3 203 204 ist dieser Anschlag von der Kupplungsseite eingeschraubt. Ausserdem wurde ab Motor-Nr. 3 233 250 der Schalthebel aus Stahl gefertigt. Mit Einbau der neuen Schaltbetätigung ab Motor-Nr. 3 256 401 wurde die Drehfeder (Motoren Baujahr 1959) durch eine Zugfeder (Baujahr 1960) ersetzt.
- 14.) Für das Auswechseln der Kugellager ist die betreffende Gehäusehälfte auf ca. + 85° C zu erwärmen und mit dem Lager nach unten auf einer Holzplatte aufzuschlagen.

Zweitakt-Freunde
Demontage des Motors Typ 265
Mainz e.V.

Alle Demontage-Arbeiten sind die gleichen wie bei Motor Typ 266. Unterschiede zwischen diesen Motoren bestehen nur teilemässig wie folgt:

Die Getriebehauptwelle ist mit 2 Schalträdern eingebaut. Die Schaltwelle entspricht der des Motors Typ 266, jedoch nur mit 8 Kugeln und 1 Abstandsbuchse.

Montage des Motors Typ 266

Vor Beginn der Montage sind sämtliche Motorenteile gründlich zu reinigen, die Gehäusetrennflächen von Dichtmasse zu befreien und auf ihren einwandfreien Zustand zu überprüfen.

Für defekte oder beschädigte Teile werden Original-Ersatzteile verwendet. Dichtungen und Dichtringe sind grundsätzlich zu erneuern. Alle Teile wie Wellen, Lager usw. müssen bis zum Anschlag in die dafür vorgesehenen Aufnahme-Bohrungen eingesetzt werden. Zur Montage der Kugellager ist die jeweilige Gehäusehälfte auf ca. + 85° C zu erwärmen.

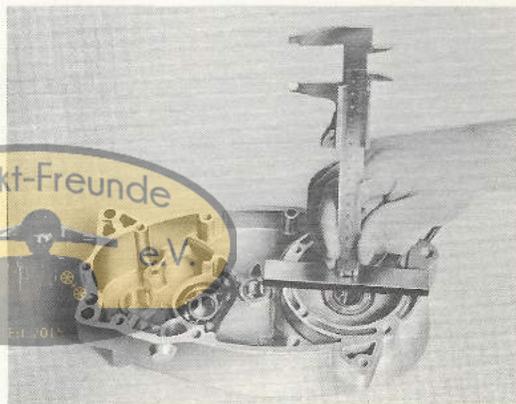
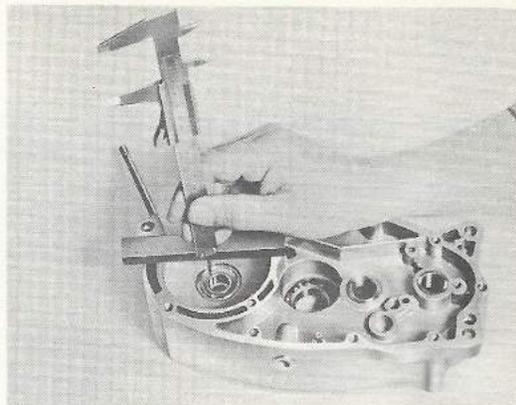


Nachlass
- 6 -
Hermann Allstadt

1.) Ausmessen der Kurbelwelle

Das zulässige axiale Spiel beträgt 0,1 mm;
zum Ausmessen wird eine Meßleiste sowie eine
Schiebelehre mit Tiefenmaß benötigt und das
Maß von der Trennfläche der rechten Gehäuse-
hälfte zum Kugellager-Innenring festgestellt.

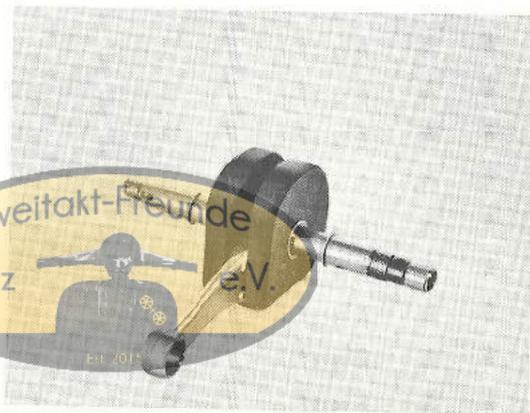
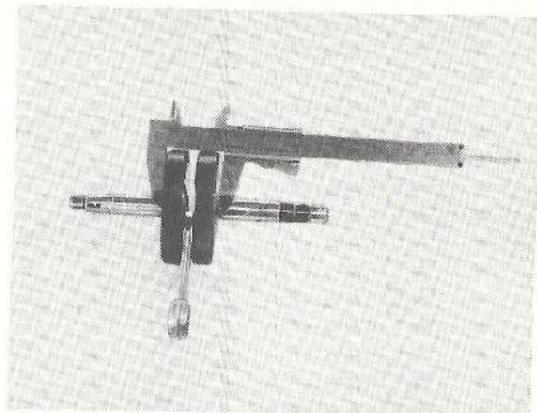
Anschliessend wird der gleiche Meßvorgang
in der linken Gehäusehälfte durchgeführt
und die ermittelten Maße addiert.



*Nachlass
Hermann Allstadt*

Jetzt die Kurbelwelle über den beiden Kurbelwangen einschliesslich der Spezial-Scheiben mit Facette messen und von dem Maß der Gehäusehälften in Abzug bringen. Die Differenz bis auf 0,1 mm wird, wie nachstehendes Beispiel zeigt, ausgeglichen:

linkes Gehäuse	18,4 mm
rechtes Gehäuse	+ 24,4 mm
	<hr/>
	42,8 mm
Kurbelwelle	- 41,7 mm
	<hr/>
	1,2 mm
axiales Spiel	- 0,1 mm
	<hr/>
	1,1 mm
konstante Scheibe auf der Antriebswelle	- 0,5 mm
Rest auf Zündmagnetwelle	0,6 mm

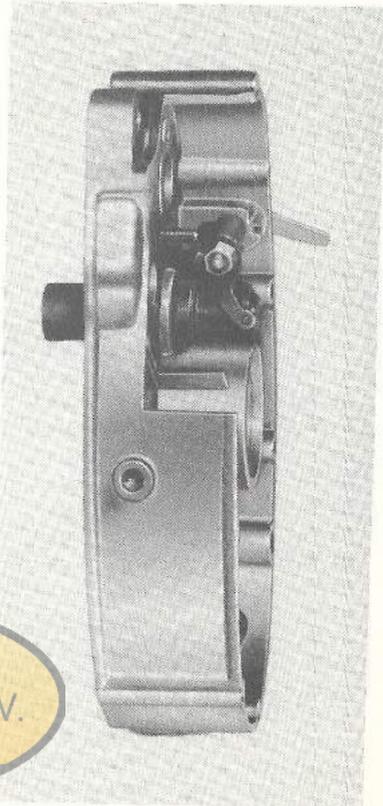


Nachlass
Hermann Allstadt

2.) Einstellen des Ziehkeiles

Zum Einstellen wird die Einstellehre SK-A-232 (3-Gang) verwendet. Diese Lehre wird anstelle der Schaltwelle in die Lagerbüchse der rechten Gehäusehälfte eingeführt und mit der Spannscheibe SK-A-233 angezogen.

Nun muss die innere Fläche des Ziehkeiles an der Schaltgabelführung gegen das Ende der Einstellehre gedrückt werden. Den Gewindestift so weit hineinschrauben, bis der Winkelanschlag der Schaltwelle und somit die Schaltwelle spielfrei sind. Die Gegenmutter anziehen und mit dem Sicherungsblech sichern. Die Mutter der Einstellehre lösen und dieselbe herausnehmen. Für die Motoren ab Nr. 3 256 401 muss die Spannscheibe SK-A-233 der Einstellehre etwas nachgeschliffen werden, da sonst der Anschlagwinkel an dieser anliegt.



3.) Montage der Kurbelwelle in die rechte Gehäusehälfte

Kurbelwelle einsetzen (evtl. mit einem Wärmedorn), Dichtring grün mit Montagehülse aufstecken und mit Hohldurchschlag in das Gehäuse einpressen.

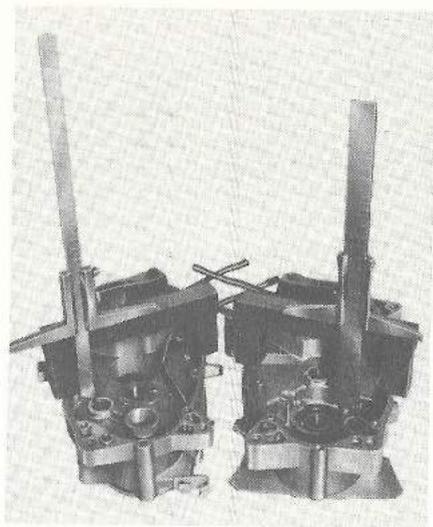
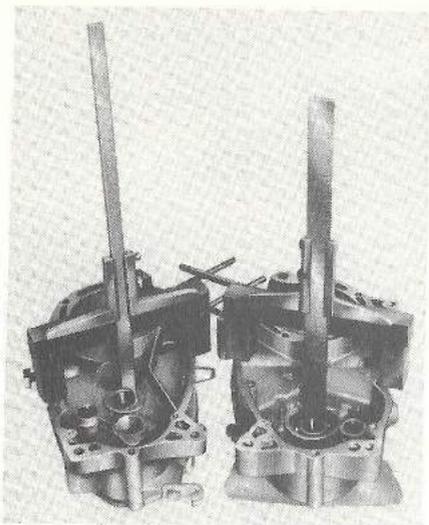
4.) Zahnrad auf die Kurbelwelle montieren

Die zwei Kugelaufnahmen der Antriebswelle mit Fett versehen und die zwei Kugeln einlegen. Das Zahnrad über die zwei Kugeln schieben und mit Sicherungsblech und Mutter befestigen.

5.) Kupplungszahnrad

Das Kupplungszahnrad in das Kugellager der rechten Gehäusehälfte einsetzen und mit dem Sicherungsring befestigen.

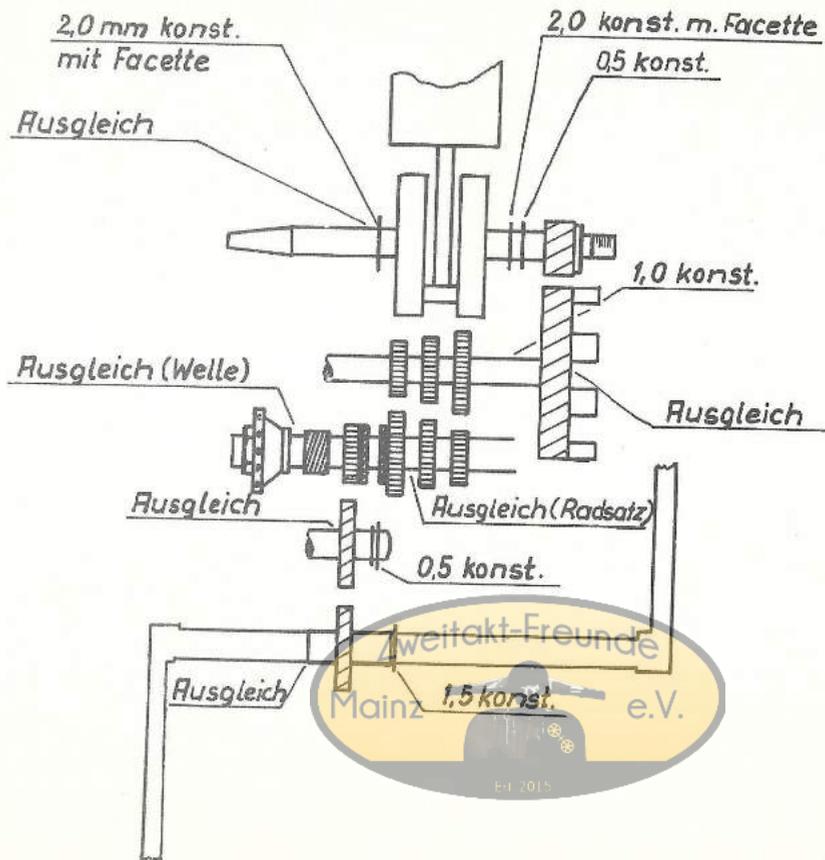




6.) Ausmessen der Gehäusehälften links und rechts

Die beiden Gehäusehälften mit den Trennflächen nach oben und einer Meßleiste quer über die Gehäuse legen. Mit dem Tiefenmaß oder Schiebellehre den Abstand von der Trennfläche bis jeweils zur Anlauffläche für die einzelnen Wellen in den Gehäusehälften feststellen. Die in der rechten und linken Gehäusehälfte ermittelten Werte je Welle addieren und das Maß der Welle abziehen. Die Differenz ist dann bis auf 0,1 mm (axiales Spiel) wie vorgeschrieben, auszugleichen.

Nachlass
Hermann Allstadt



7.) Ausmessen der Zwischenwelle

Das zulässige axiale Spiel beträgt 0,1 mm. Die Bestückung der Welle ist zum Ausmessen wie folgt:

Zahnrad, Sicherungsring, Scheibe 0,5 mm. Gemessen wird von der Scheibe 0,5 mm, welche sich immer vor dem Sicherungsring befindet, bis über das Zwischenrad. Der Ausgleich erfolgt mit Distanzscheiben vor dem Zwischenrad.

8.) Ausmessen der Tretachse

Das zulässige axiale Spiel beträgt 0,1 mm. Die Bestückung der Achse ist wie folgt:

Am langen Teil vom Zahnrad gesehen, das lange Distanzrohr sowie eine Ausgleichscheibe 1,5 mm, am kurzen Wellenteil das Distanzrohr 8 mm.

Gemessen wird von der Ausgleichscheibe 1,5 mm über das Distanzrohr. Der Ausgleich erfolgt vor dem kurzen Distanzrohr. Bis Motor-Nr. 3 212 300 war anstelle des Distanzrohres ein Sicherungsring 16x1 DIN 471 montiert.

9.) Ausmessen der Schaltwelle

Das zulässige axiale Spiel beträgt 0,1 mm. Die Bestückung der Welle ist wie folgt:

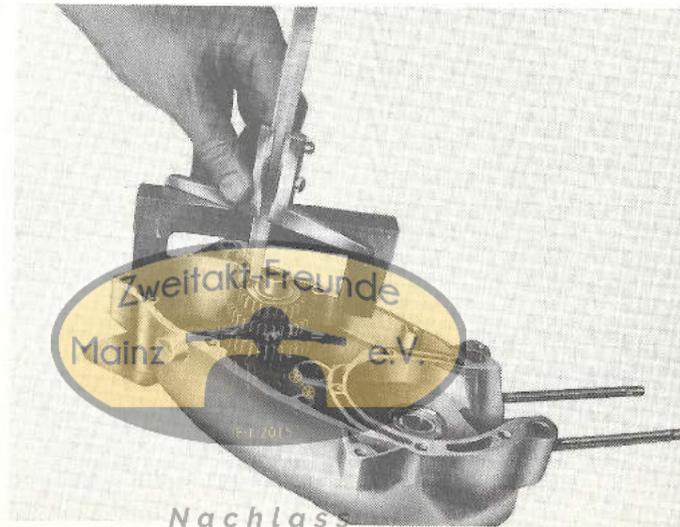
Mitnehmerzahnrad mit Gewindebüchse und Tachorad. Gemessen wird vom Bund der Schaltwelle über das Tachorad. Der Ausgleich erfolgt nur vor dem Tachorad.

*Nachlass
Hermann Allstadt*

Nun werden die 4 untersten Kugeln (1.Gang) mit Öl (keinesfalls Fett) in die Schaltwelle eingelegt und die Zahnräder beginnend mit dem 1., 2. und 3.Gangrad aufgesetzt. Dabei ist besonders auf die Markierung des 2. und 3.Gangrades zu achten d.h., der Pfeil an der seitlichen Anlauf-
fläche muss immer in Drehrichtung bzw. zum nächst grösseren Rad zeigen.

10.) Ausmessen der Schalträder

Das zulässige axiale Spiel beträgt 0,1 mm. Zum Ausmessen sind Meßbrücken und Tiefenmaß notwendig. Nach Aufsetzen der Meßbrücke auf die Dichtfläche des Gehäuses wird das Maß von Oberkante Meßbrücke auf die seitliche Anlauffläche des Schaltrades 3.Gang festgestellt. Dieses Maß wird mit a) bezeichnet. Nun wird von der Oberkante Meßbrücke auf den Bund der Schaltwelle gemessen. Dieses Maß wird mit b) bezeichnet. Nach Abziehen des Maßes b) von Maß a) wird die Differenz bis auf 0,0 mm zwischen den Schalträdern des 1. und 2.Ganges ausgeglichen.



Nachlass
Herrmann Allstadt

(0,1 mm Spiel ist vom Ausmessen der Welle vorhanden)

Anschliessend werden die restlichen Kugeln in die Schaltwelle eingelegt und die Schalträder, wie oben beschrieben, endgültig aufgesetzt. Beim Einbau der Schaltwelle ist zu beachten, dass die Bremsfeder unbedingt in die dafür vorgesehene Aussparung der linken Gehäusehälfte eingeführt wird. Ausserdem soll durch drehende Bewegung der Schaltwellen beim Einbau eine Beschädigung des Tachoantriebes vermieden werden.

- 11.) Die Getriebehauptwelle wird mit einer konstanten Scheibe von 1 mm Stärke am Zahnrad in die linke Gehäusehälfte eingesetzt.



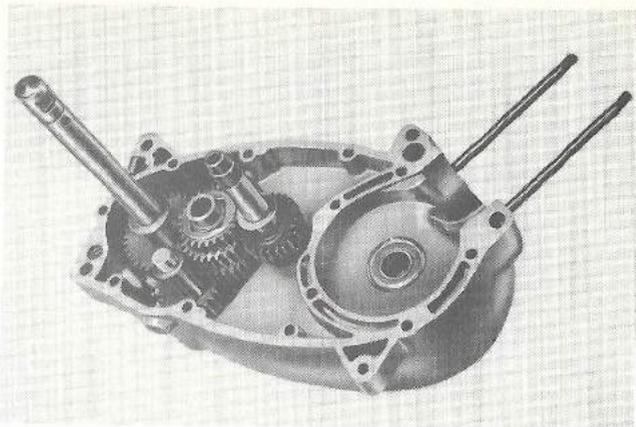
*Nachlass
Hermann Allstadt*

12.) Zusammenbau der vormontierten Gehäusehälften

Alle beweglichen Teile ölen und die Trennflächen mit Dichtmasse TERUSON-ATMOSIT bestreichen. Die linke Gehäusehälfte so auflegen, dass beim Aufsetzen der rechten Gehäusehälfte mit der bereits eingebauten Kurbelwelle das Wellenteil für den Zündmagnet nicht aufsteht. Verschrauben der Gehäusehälften wie folgt:

- 1 Zylinderschraube von links unter der Tretachse (erst ab Motor-Nr. 3 2o3 2o5 vorhanden)
- 2 Zylinderschrauben von links etwa in der Gehäusemitte (Zündmagnetraum)
- 1 Zylinderschraube von rechts am Zylinderfuß

Der Getriebeblock wird in den Montagebügel SK-A-126 eingesetzt und in den Schraubstock eingespannt. Hier wird dann der Lauf aller Wellen nochmals überprüft.



- 16 - *Nachlass*
Hermann Allstadt

13.) Montage der Dichtringe

Nachdem der Getriebelock vormontiert ist, werden für Kurbelwelle, Schaltwelle und Tretachse die Dichtringe in Verbindung mit Aufsteckhülsen eingesetzt.

14.) Montage von Kolben und Zylinder

Den Kolben gleichmässig auf ca. + 85° C erwärmen und so auf das Pleuel aufsetzen, dass der Markierungspfeil zum Auspuff zeigt. Den Kolbenbolzen mit dem Einführungsdorn SK-A-163 in den Kolben einführen und durch die zwei Drahtsprengringe A 12 DIN 73123 sichern.

Nach Auflegen der Zylinderfußdichtung die Kolbenringe richtigstellen, die Zylinderlauffläche mit etwas Öl versehen und den Zylinder aufschieben. Diese Arbeit wird erleichtert, wenn die Kolbenringe mit einer handelsüblichen Kolbenklammer zusammengehalten werden. Anschliessend die Zylinderkopfdichtung und den Zylinderkopf aufsetzen und nach Auflegen der vier Scheiben mit den vier Sechskantmuttern gleichmässig über Kreuz anziehen.

15.) Kettenritzel montieren

Kettenritzel aufschieben und mit der Sechskantmutter festziehen.



Nachlass
Hermann Allstadt

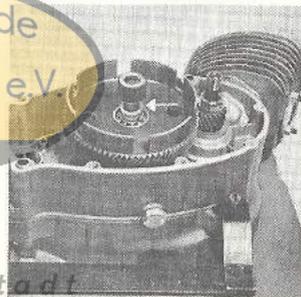
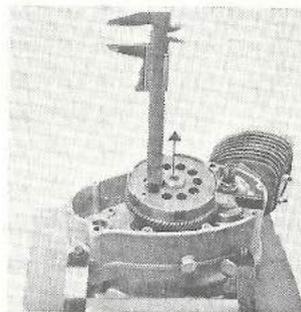
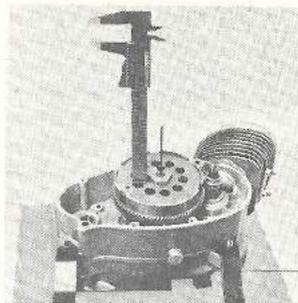
16.) Ausmessen der Getriebehauptwelle

Das axiale Spiel der Getriebehauptwelle beträgt $0,1$ mm. Zum Ausmessen ist der Motor aus dem Schraubstock zu nehmen und mit der linken Gehäuseseite auf zwei Holzklötze zu legen. Nun das Kupplungsritzel auf die Verzahnung der Getriebehauptwelle stecken und die Deckscheibe aufsetzen. Anschließend wird die Mutter aufgeschraubt und festgezogen.

Nach Anheben der Getriebehauptwelle wird mit der Schiebelehre das Maß von der Oberseite Deckscheibe bis zur Fläche des Kupplungszahnrades festgestellt a).

Dann wird die Getriebehauptwelle nach unten gedrückt und der Meßvorgang, wie oben beschrieben, wiederholt b).

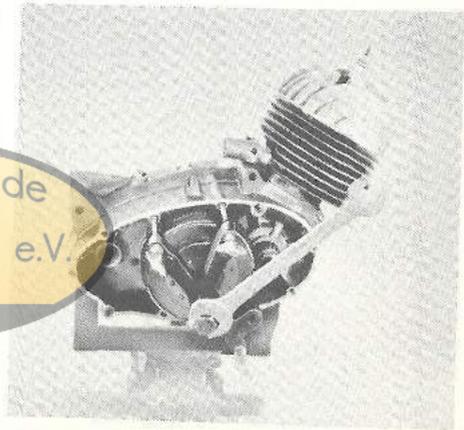
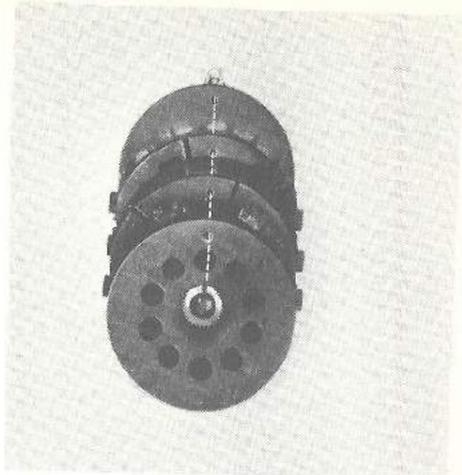
Von Maß a) wird das Maß b) abgezogen. Die Differenz ist das axiale Spiel der Getriebehauptwelle. Dieses axiale Spiel wird bis auf $0,1$ mm durch Beilegen von Scheiben zwischen Kupplungszahnrad und Kupplungsritzel ausgeglichen. Zu diesem Zweck sind die Muttern wieder zu lösen, die Deckscheibe und das Kupplungsritzel herauszunehmen und die entsprechenden Ausgleichscheiben beizulegen. Dann das Kupplungsritzel wieder aufstecken.



17.) Kupplung montieren

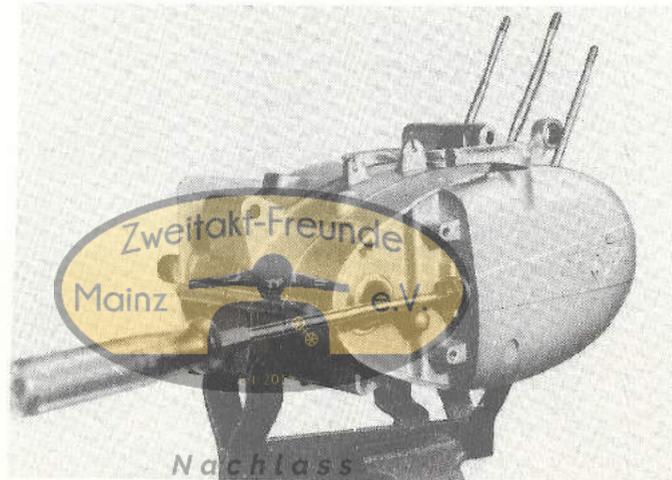
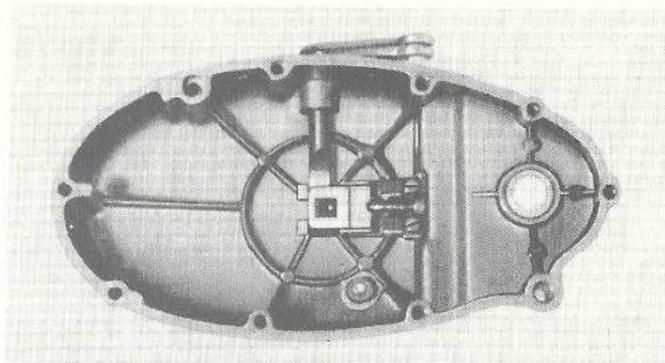
Das Kupplungsritzel auf die Hauptwelle schieben und die Haltescheibe so aufsetzen, dass der Pfeil auf der Haltescheibe mit dem Markierungsstrich auf dem Kupplungsritzel übereinstimmt. Nun im Wechsel Kupplungslamellen und Kupplungsscheiben einlegen. Dabei ist zu beachten, dass jeweils die Markierungsbohrungen aller innen verzahnten Scheiben fluchtend hintereinander stehen, da sonst die Federhülsen nicht montiert werden können.

Dann die Deckscheibe aufsetzen und mit der Sechskantmutter festziehen. Nach Einlegen der Kupplungsfedern mit Hülsen wird die Druckscheibe aufgesetzt und die Kupplung mit der Spannvorrichtung SK-A-234 so weit gespannt, bis die 10 Sechskantmuttern aufgeschraubt werden können. Spezial-Werkzeug abnehmen und die Muttern gleichmässig festziehen. Druckstift mit Scheiben in die Druckscheibe einsetzen.



18. Einstellen der Kupplung

Der Druckstift wird mit den vorhandenen Ausgleichscheiben und der Graphitscheibe so in die Druckscheibe eingesetzt, dass die Graphitfläche (schwarz) an der Druckscheibe zu liegen kommt. Um die grösste Nachstellmöglichkeit zu haben, ist die Einstellung der Druckplatte zum Druckstift notwendig. Zu diesem Zweck wird der Druckpilz mit Kreide bestrichen, der Kupplungsgehäusedeckel angesetzt und der Kupplungshebel am Gehäuse betätigt. Nach Abnehmen des Deckels ist zu überprüfen, ob der Druckstift etwa in der Mitte der Druckplatte zur Anlage kommt. Bei Abweichungen ist die Stellschraube zur Druckplatte unter dem Anschlußdeckel zur rechten Gehäuseseite zu verändern. Anschließend wird das Spiel des Kupplungshebels am Gehäuse überprüft. Der Hebel soll sich 3-5 mm an der Einhängelklaue des Kupplungszuges ab seiner Ruhestellung gemessen von Hand bewegen lassen.



Nachlass
Hermann Allstadt
- 20 -

Zu grosses oder zu kleines Spiel kann durch Beilegen oder Wegnehmen der Scheiben unter dem Druckstift beseitigt werden.

Achtung!

Auch bei Wechsel der Distanzscheiben unter dem Druckpils muss die Graphitscheibe die unterste an der Druckscheibe sein.

19.) Montieren des Kupplungsdeckels

Die Trennflächen mit Dichtmasse TEROSON-ATMOSIT bestreichen und den Deckel ansetzen und mit Zylinderschrauben von der linken Gehäusesseite befestigen.

20.) Bremshebel und Mitnehmer montieren

Die Feder und den Bremshebel auf die Tretachse aufschieben (bis Motor-Nr. 3 211 999 wurden Bremshebel mit kurzer Führung eingebaut. Diese müssen bei Bedarf gegen die neue Ausführung ausgetauscht werden, jedoch ist gleichzeitig die neue Wellendichtung 16 x 22 x 3 einzubauen). Die 2 Kugeln 50 $\pm 0,005$ in die Kugelaufnahme der Tretachse mit Fett einlegen, den Bremsmitnehmer auf $+ 80^{\circ} \text{C}$ bis 100°C erwärmen und aufschieben. Den Sicherungsring 16 x 1 DIN 471 einsetzen. Nun kann die Anschlusskappe mit 2 Linsenschrauben befestigt werden.

21.) Grundplatte montieren

Die Grundplatte wird mit 2 Zylinderschrauben befestigt. Nun kann die Zylinderschraube mit Kabelschelle (Gehäuseschraube) eingeschraubt werden. Dabei ist besonders auf richtigen Sitz der Kabel zu achten und die Gummitülle in das Gehäuse einzuschieben.

Die Scheibefeder wird in die Kurbelwelle eingesetzt und die Keilnut in eine Stellung gebracht, dass beim Aufsetzen des Polrades der Unterbrecherhebel nicht abgehoben wird, der Keil aber auch nicht nach unten wegfallen kann. Nun wird das Polrad auf den fettfreien Konus aufgeschoben und mit der Mutter befestigt.

Die Zündzeitpunkteinstellung erfolgt am besten mit dem von uns als Spezial-Werkzeug lieferbaren Einstellgerät. Der Abstand der Unterbrecherkontakte beträgt 0,3 bis 0,4 mm und der Zündzeitpunkt muss bei 1,8 mm v.o.T. liegen. Nach erfolgter Zündeneinstellung wird der Zündmagnetdeckel mit 2 Schrauben montiert.

Getriebeöl

Getriebeöl SAE 80 auffüllen und Verschlußschraube einschrauben. Bis Motor-Nr. 3 256 400 beträgt die Getriebeölmenge 350 ccm, ab Motor-Nr. 3 256 401, 300 ccm.

Montage des Motors Typ 265

Die Montage des Motors Typ 265 erfolgt in der gleichen Reihenfolge wie im Abschnitt bei Motor Typ 266 bereits beschrieben. Anstelle der Getriebehauptwelle mit 3 Zahnrädern ist die Getriebehauptwelle mit 2 Zahnrädern montiert. Die 3 Schalträder wurden durch 2 Schalträder mit der Abstandsbuchse ersetzt. Zum Einstellen des Ziehkeils ist bei diesem Motortyp die Einstelllehre SK-A-243 mit der Spanscheibe SK-A-233 notwendig. Der Einstellvorgang selbst ist der gleiche wie bei Motor Typ 266.

11 2015

Nachlass
Hermann Allstadt

Aufstellung

der Spezialwerkzeuge, die für ältere Typen entwickelt, jedoch bei den
Motortypen 265 und 266 wieder verwendet werden

1	Motor-Einspannvorrichtung	SK-A-126
1	Halteschlüssel (MV 6-106)	SK-A-251
1	Abdrückschraube SK-A-44 alt	SK-A-263 neu
1	Auspressvorrichtung f. Kolbenbolzen	SK-A-64
1	Meßleiste	SK-A-161
1	Meßbrücke	SK-A-206
1	Einführungsdorn f. Kolbenbolzen	SK-A-163
1	Einsatzschraubenzieher	SK-A-76
1	Meßring (z. Pleuel auswinkeln)	SK-A-125
1	Richteisen (z. Pleuel auswinkeln)	MV 6-115
1	Feineinstellgerät f. Zündzeitpunkt	252-00.851



Mzchlass
Hermann Allstadt

Aufstellung

der Spezialwerkzeuge, welche für die Motorentypen 265 und 266 neu entwickelt wurden:

1	Gehäuseabzieh- und Kupplungsspannvorrichtung	SK-A-234)	
2	Schrauben komplett	SK-A-246)	
3	Spannschrauben komplett	SK-A-237)	im Satz
1	Abstützbolzen	SK-A-213)	SK-A-234
1	Spannscheibe	SK-A-233)	
1	Einstellhülse (3-Gang)	SK-A-232)	
1	Einstellhülse (2-Gang)	SK-A-243)	
1	Aufziehhülse für Schaltwelle	SK-A-217)	
1	Hohldurchschlag für Schaltwelle	MV 6-734)	



Nachlass
Hermann Allstadt