

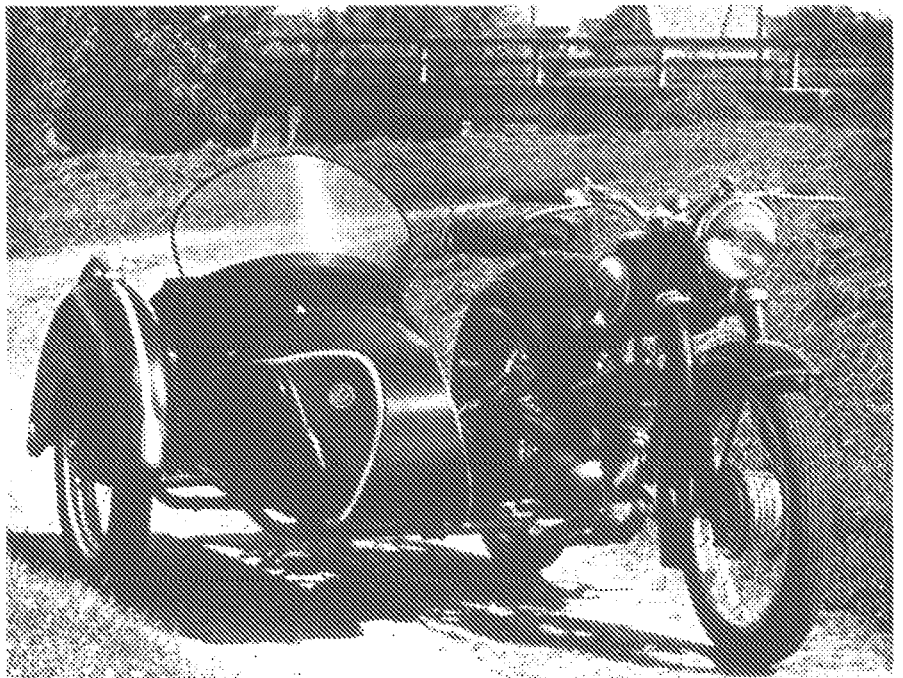
## Das DKW-Gespann

Gespanne mit 200 und 250 ccm Hubraum sind heute im Straßenverkehr keine Seltenheit mehr. Trotzdem bestehen mitunter Zweifel, ob die DKW-Motorräder RT 200/250 mit Seitenwagen gefahren werden können. Die zahlreichen Anfragen, die in dieser Richtung an uns herangetragen wurden, haben wir bisher einzeln beantwortet. Immer ging daraus hervor, wie groß das Interesse am DKW-Gespann ist. Wir möchten daher die verschiedenen Probleme, die beim Anschluß eines Seitenwagens auftreten, näher beleuchten.

Die früher vertretene Auffassung, noch der nur Maschinen mit einem größeren Hubraum für den Seitenwagenbetrieb geeignet sein sollen, kann heute nicht mehr als zutreffend bezeichnet werden. Durch die Weiterentwicklung und die Leistungssteigerung der Motorräder in den Nachkriegsjahren haben sich die Verhältnisse weitgehend geändert. Selbstverständlich darf nicht vorausgesetzt werden, daß ein 200/250er-Gespann die Leistung eines 500er-Gespannes erreicht. Die Erfahrung zeigt jedoch, daß man beispielsweise mit der RT 200/250 bei angeschlossenem Seitenwagen recht gute Reisedurchschnitte erzielen kann und auch in den Bergen ein Fahrzeug mit leistungsfähigem Motor zur Verfügung hat.

Für die DKW-Motorräder wurde auf Grund von Versuchserfahrungen der Seitenwagen mit Dreipunkt-Anschluß gewählt, weil mit diesem eine Schonung des Fahrgestells erreicht wird. Dieser Anschluß hat sich bisher auch bei schweren Geländefahrten gut bewährt und genügt allen Anforderungen. Ein Verzug des Rahmens ist in keinem Fall eingetreten und ist in Anbetracht der günstig liegenden Anschlüsse auch kaum möglich. Bei Lieferung des Gespannes ab Werk wird die DKW RT 250 mit 15zähni-gem Antriebskettenrad ausgeliefert, während die RT 200 mit einem Lenkungs-dämpfer, einem Antriebskettenrad mit 14 Zähnen und einem Hinterrad-reifen der Größe 3,25 x 19 ausgerüstet wird. Bei nach-

träglichem Anbau des Seitenwagens ist natürlich dieselbe Nachrüstung durchzuführen und es sind die vorhandenen Hauptfedern in den beiden Holmen durch die verstärkten Hauptfedern 4706-20251-00 zu ersetzen (siehe DKW-Praxis, Heft 5/52). Durch die Verwendung des kleineren Antriebskettenrades wird zwar die Höchstgeschwindigkeit verringert, dafür steht jedoch ein höheres Drehmoment zur Verfügung, das das Bergsteigevermögen und die Beschleunigung verbessert. Da bei den DKW-Motorrädern RT 200 und RT 250 der Steib-LS-200-Seitenwagen verwendet wird, ist durch das gleiche Gewicht und denselben Luftwiderstand die Einbuße der Höchstgeschwindigkeit verschieden. Diese sinkt gegenüber Solobetrieb bei der RT 200 von 90 auf 70 km/h und bei der RT 250 von 100 auf 85 km/h. Natürlich ist durch die Veränderung des Fahrzeuges und das größere Gesamtgewicht ein höherer Kraftstoffverbrauch zu erwarten. Bei voller Besetzung des Fahrzeuges und Ausnutzung der Höchstleistung wird ein höherer Kraftstoffverbrauch erreicht als bei flüssiger Fahrweise mit  $\frac{2}{3}$  der Höchstgeschwindigkeit. Gegenüber dem Reiseverbrauch des Solofahrzeuges ist bei dieser Geschwindigkeit mit einem um ca. 30 % höher liegenden Verbrauch zu rechnen.

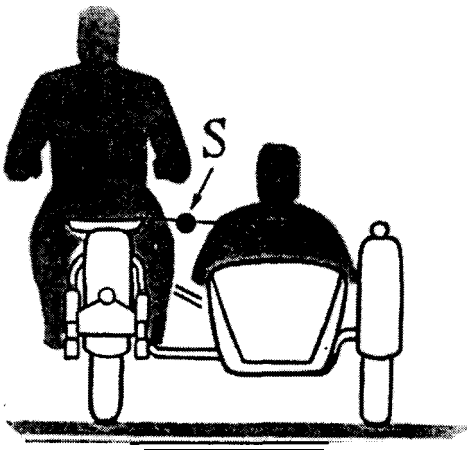


Das DKW-Gespann RT 250 · Bild 1

Die Frage, ob bei Seitenwagenbetrieb ein erhöhter Verschleiß des Motors eintritt, läßt sich nicht generell beantworten. Selbstverständlich sind verschiedene Verschleißteile einer erhöhten Belastung unterworfen. Eine stärkere Abnutzung wird aber dann auftreten, wenn das Gespann nicht flüssig gefahren wird. Wir denken dabei an die größere Belastung der Ketten, Kettenräder und die stärkere Abnutzung der Bremsbeläge. Dasselbe trifft auch auf den Verschleiß der Reifen zu, der jedoch bei vernünftiger Fahrweise gering gehalten werden kann. Das veränderte Übersetzungsverhältnis und die größere Gesamtbelastung des Fahrzeuges führen dazu, daß der Motor in den einzelnen Gängen etwas höher dreht und sehr schnell die richtige Betriebstemperatur erreicht. Darüber braucht sich der Gespannfahrer also keine Sorgen machen.

Der Mehranschaffungspreis bei der RT 200 liegt bei Bezug des fahrfertigen Gespanns um ca. 28 % und bei der RT 250 um ca. 24 % höher als der des Solofahrzeuges. Erfahrungsgemäß wird jedoch der Seitenwagen erst zu einem späteren Zeitpunkt angeschlossen. Das Gespann kann somit etappenweise erworben werden, was die Anschaffung wesentlich erleichtert. Steuer- und versicherungsmäßig entstehen bei der Inbetriebnahme gegenüber der Solomaschine keine Mehrkosten. Lediglich die Lösung der Raumfrage zur Unterstellung des Gespannes bereitet manchmal Schwierigkeiten. In den meisten Fällen ist jedoch für diese Zwecke genügend eigener Platz vorhanden. Falls diese Möglichkeit nicht gegeben ist, bewegt sich die zu entrichtende Garagenmiete in tragbaren Grenzen.

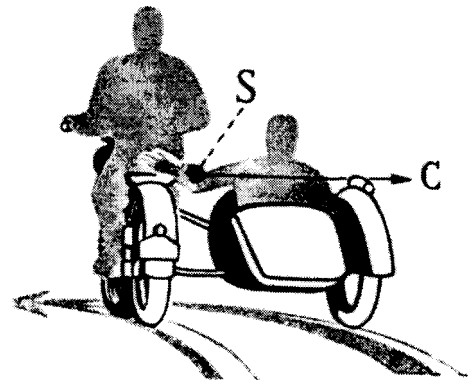
Der Umfang und damit auch die Kosten für die Wartung des Gespannes erhöhen sich nicht. In der Regel besitzen die Motorrad-Fahrer besonderes technisches Verständnis und führen die Pflege ihrer Maschine bis zu einem gewissen Grade je nach Belieben und Befähigung selbst durch. Dadurch werden die Wartungskosten auf ein Minimum herabgedrückt. Da nach der Anschaffung eines Gespanns bzw. dem nachträglichen Anbau eines Seitenwagens keine erhöhten festen Kosten entstehen, ist der Besitz eines Motorrades mit Beiwagen lediglich von der einmaligen Anschaffung und der zusätzlichen Pflege des Seitenwagens abhängig. Dafür bietet das ermüdungsfreie Fahren und die Möglichkeit, eine Person wind- und wettergeschützt mitführen zu können, reichlich Entschädigung.



Geradausfahrt - Bild 2

Bevor ein Kunde das Gespann in Betrieb nimmt, ist er auf die veränderte Fahrweise hinzuweisen, um unliebsame Folgen zu vermeiden. Es ist gleichgültig, ob es sich dabei um einen alten Kraftfahrer handelt oder nicht. Das einwandfreie Fahren des Gespanns erfordert viel Übung und muß von Grund auf neu erlernt werden. Am zweckmäßigsten sammelt man die nötigen Erfahrungen auf einem großen freien Platz. Das Kurvenfahren ist dabei besonders zu üben. Nur auf diese Art wird die erforderliche Sicherheit, die für die Beherrschung des Fahrzeuges wichtig ist, erlernt und der Fahrer kann später im Straßenverkehr leichter beurteilen, wie er das Fahrzeug richtig durch die verschiedenen Verkehrssituationen manövriert (Bild 2).

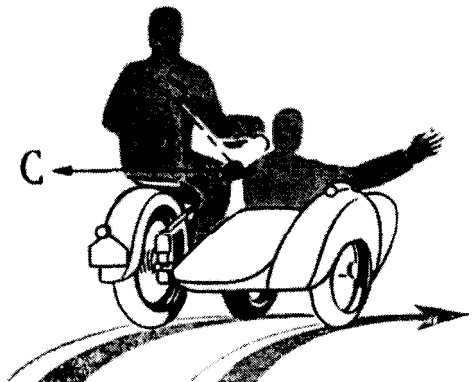
Das Befahren von Linkskurven verursacht fahrtechnisch weniger Schwierigkeiten. Obwohl von vielen Fahrern in diesem Falle beschleunigt wird, weisen wir darauf



Wirkung der Fliehkraft in der Linkskurve - Bild 3

hin, daß diese Fahrweise nicht ganz richtig ist. Vielmehr muß das Gespann bei einer Linkskurve leicht abgebremst werden. Dadurch wird die linke Seite des Gespanns verzögert, während die rechte Seite, also der Beiwagen, durch seine Massenträgheit in der bisherigen Geschwindigkeit verharrt. Wenn die Linkskurve, wie beschrieben befahren wird, kommt die Beiwagenseite etwas nach vorn und erleichtert die Lenkung. Das Fahrzeug ist außerdem besser in die Kurve hineinzubringen (Bild 3).

Bei Rechtskurven liegen die Verhältnisse grundsätzlich anders. Der Schwerpunkt des Fahrzeuges, bezogen auf das starre Gespann, liegt irgendwo zwischen Beiwagen



Wirkung der Fliehkraft in der Rechtskurve - Bild 4

und Motorrad. Dieser Massenschwerpunkt verändert sich je nach Besetzung des Gespanns. Er wird weiter zum Motorrad hin liegen, wenn der Soziussitz besetzt ist. Als Beispiel wollen wir das ungünstigste Verhältnis annehmen, bei dem auch der Sozius und der Beiwagen besetzt sind: Durch die hochsitzenden Personen auf dem Motorrad wird der Schwerpunkt ungünstig nach oben verlegt. Hervorgerufen durch die Fliehkraft, die im Schwerpunkt angreift, entsteht daher ein größeres oder kleineres Kippmoment (Bild 4). Dieses ergibt sich aus dem Höhenunterschied zwischen dem Abstützpunkt auf der Straße und der Lage des Schwerpunktes. In der Rechtskurve wird dadurch ein Aufsteigen des Beiwagens hervorgerufen. Um dieser Erscheinung entgegenzuwirken, legen sich routinierte Fahrer bei einer schnellen Kurvenfahrt nach rechts. Durch dieses „Aussetzen“ wird der Schwerpunkt des Gespanns weiter vom Motorrad weg zum Beiwagen hin verlegt. Dazu ist allerdings zu bemerken, daß dieses „In-die-Kurve-legen“ rechtzeitig vor der Kurve erfolgen muß. Bei Gespannrennen kann man diesen Vorgang sehr gut beobachten. Die außerordentlich hohen Geschwindigkeiten, die bei derartigen Gelegenheiten gefahren werden, machen ein äußerst geschicktes Hineinlegen in die Kurve erforderlich.

Der Beiwagenfahrer erreicht durch das Hinauslegen eine Schwerpunktverlagerung, zu der der Gespannfahrer durch eine Gewichtsverlegung in dieselbe Richtung beiträgt. Wir wollen damit natürlich nicht sagen, daß sich der Fahrer eines Gespannes im normalen Straßenverkehr so benehmen soll. Das Beispiel dient nur dazu, die Wichtigkeit einer solchen Schwerpunktverlagerung vor Augen zu führen.

Das Gespann ist bei richtiger Fahrweise im Verkehr sehr wendig. Lücken, durch die man mit der Solomaschine noch hindurchschlüpfen kann, können allerdings mit dem Gespann nicht passiert werden. Durch seine Motorraideigenschaften, den geringen Platzbedarf und die bessere Beschleunigung, ist das Motorrad mit Beiwagen in gewisser Hinsicht dem Auto jedoch überlegen.

Wesentlich für ein flüssiges Fahren ist das gut eingetragene Gefühl für die veränderte Breite des Gespanns. Ein Vergessen dieser Tatsache kann empfindliche Folgen nach sich ziehen. Bei Geradeausfahrten hat das Fahrzeug beim Beschleunigen das Bestreben, nach rechts auszubrechen. Diese Erscheinung ist durch die treibende Kraft der Maschine und das Trägheitsmoment des Beiwagens bedingt. Beim Bremsen tritt der umgekehrte Fall ein. Die Räder der Maschine werden verzögert und der Seitenwagen schiebt das Fahrzeug durch seine Massenträgheit auf die linke Seite. Aus diesem Grunde ist es gerade bei Seitenwagenbetrieb zu empfehlen, äußerst flüssig zu fahren und wildes Beschleunigen zu unterlassen. Diese Fahrweise schont nicht nur das Fahrzeug, sondern gibt auf der Geraden und besonders in den Kurven die Gewähr für eine sichere Beherrschung des Gespanns.

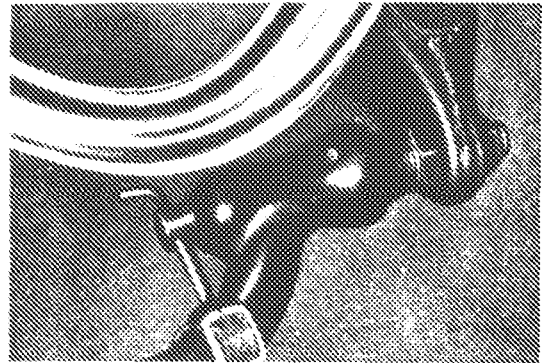
Die hier gemachten Hinweise beziehen sich natürlich auf ein Motorrad mit rechtsangeschlossenem Seitenwagen. Bei Anschluß des Seitenwagens auf der linken Seite sind die Hinweise bezüglich der Fahreigenschaften des Gespanns in entgegengesetzter Form zu verstehen.

Über die Pflege der Maschine brauchen wir in diesem Zusammenhang nicht mehr berichten. Wir wollen uns des-

halb nur mit näheren Einzelheiten befassen, welche den Seitenwagen, den Anschluß desselben sowie die Demontage der Räder des Gespanns betreffen.

In der Bundesrepublik gibt es 5 Spezialfabriken für Seitenwagen. Es führt zu weit, wenn wir über die verschiedenen Erzeugnisse nähere Einzelheiten berichten. Bei Lieferung eines Gespannes ab Werk wird der Steib-LS-200-Seitenwagen montiert und die folgenden Ausführungen beziehen sich ausschließlich auf diesen Typ.

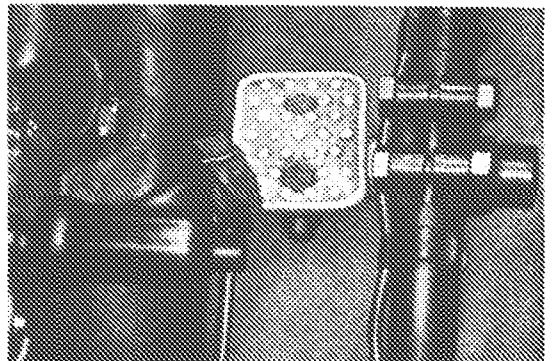
Die Federung des Steib-LS-200 erfolgt bei dem neuesten Typ durch Gummibänder, während früher an den beiden hinteren Seiten Zugfedern angebracht waren. Die freien Enden der Zugfedern wurden in Befestigungslaschen am Fahrgestell des Beiwagens eingehängt. Da das Vorder-



Beiwagenanschluß vorne · Bild 5

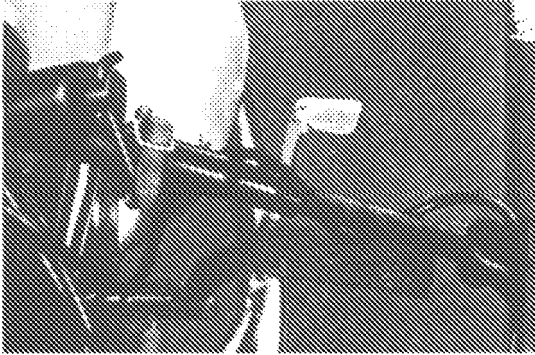
teil des Seitenwagens am Fahrgestell durch Lagerböcke befestigt ist, fängt die Karosserie im freischwingenden Hinterteil jede Bodenunebenheit auf. Dadurch ist das Reisen im Seitenwagen durchaus angenehm. Außerdem erhöhen die ausgelegten Abmessungen den Fahrkomfort, so daß sich eine erwachsene Person auch auf langen Fahrten im Beiwagen wirklich wohlfühlen kann.

Das Eigengewicht des Seitenwagens beträgt 60 kg, während als zulässiges Gesamtgewicht 160 kg angegeben werden. Demnach kann man den Beiwagen mit 100 kg belasten.



Beiwagenanschluß hinten · Bild 6

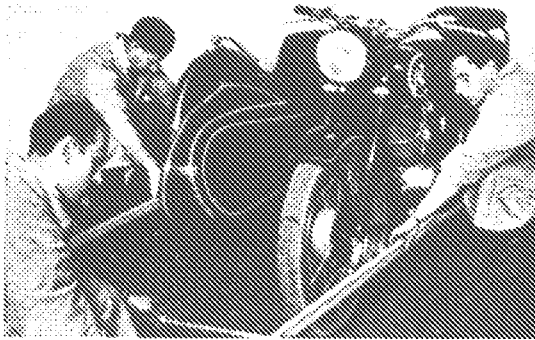
Der Anschluß des Seitenwagens ist durch die zweckmäßige Ausführung der drei Anschlußpunkte verhältnismäßig schnell und ohne Schwierigkeiten durchzuführen. Der Rahmen des Seitenwagens wird durch Unterlegen von Holzklötzen in Höhe der Anschlußpunkte der Maschine abgestützt. Dann wird das Motorrad, neben dem Beiwagen stehend, etwas nach links geneigt und die



Beiwagenanschluß Mitte · Bild 7

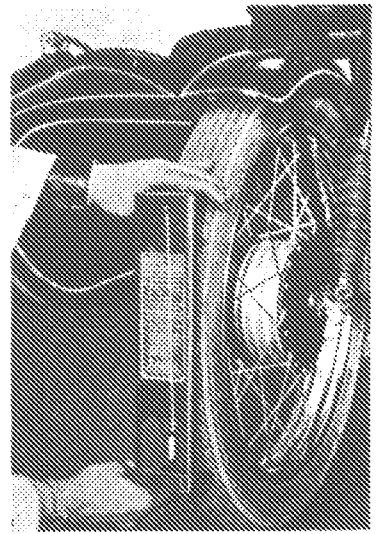
beiden unteren Anschlüsse locker in den Kugelgelenken befestigt. Nach Aufrichten der Maschine ist die dritte Strebe anzuschrauben (Bilder 5-7).

Die richtige Spur- und Sturzeinstellung ist für die Geradeaushaltung des Fahrzeuges und eine nicht über den Rahmen des üblichen hinausgehende Reifenabnutzung von entscheidender Bedeutung. Zur Einstellung der Spur werden 2 Meßlatten verwendet (Bild 8). Diese Meßlatten



Einstellen der Spur · Bild 8

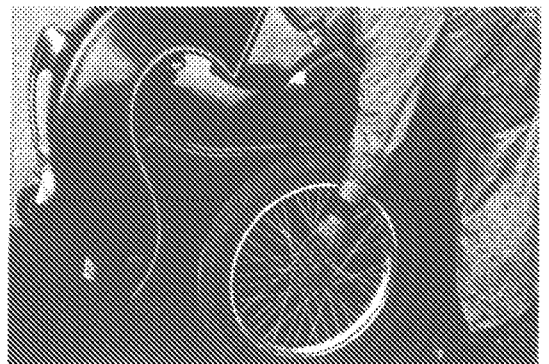
dürfen auf keinen Fall verzogen oder verbogen sein, da sonst bei den Messungen Fehler unvermeidlich sind. — In Kürze können wir Meßlatten aus Leichtmetall als Spezialwerkzeug liefern. — Bei der Kontrolle zur Einstellung der Spur ist eine Latte an den Rädern der Maschine anzuhalten, wobei die Latte an sämtlichen 4 Berührungspunkten gleichmäßig anliegen muß. Die zweite Latte wird am Seitenwagenrad angelegt, wobei zu beachten ist, daß jeweils der gleiche Abstand vom Boden zur Latte eingehalten wird. Zu diesem Meßvorgang müssen für kurze Zeit 3 Kräfte herangezogen werden. Während 2 Personen die Meßlatten halten, ist von der dritten Person die Vorspur zu messen. Die Messung wird dabei jeweils 200 mm vom Vorder- und Hinterrad entfernt vorgenommen. Der vorn gemessene Abstand muß um 20-25 mm kleiner sein, als der hintere. Zur Korrektur und entsprechenden Einstellung der Vorspur können die Anschlußkugelstücke am Rahmen der Maschine entsprechend nach außen oder innen verstellt werden (Bilder 5-7).



Messen des Sturzes · Bild 9

Der Sturz der Maschine ist mit dem Matra-Sturzprüfgerät zu messen und beträgt 3-5° nach außen (Bild 9). Eine Berichtigung kann durch Links- oder Rechtsdrehen des Gewindebolzens im mittleren Beiwagenanschluß erfolgen. Es ist jedoch erforderlich, daß der Bolzen noch mindestens 10 Gewindgänge im Kugelstück eingeschraubt ist, damit die notwendige Sicherheit erzielt wird. Nach Beendigung der Spur- und Sturzeinstellung sind die Anschlüsse fest anzuschrauben und mit dem am Knebel befindlichen Lederriemen zu sichern. Von Zeit zu Zeit ist es zweckmäßig, die Anschlüsse etwas nachzuziehen. (Nähere Angaben über den Anbau des Seitenwagens haben wir bereits in Heft 5/52 der DKW-Praxis veröffentlicht.)

Die Demontage des Seitenwagenrades ist auch auf freier Strecke von einem Mann ohne weiteres durchzuführen. Nach Lösen der Kotflügelbefestigungsschraube läßt sich das Schutzblech nach hinten zurückklappen. Die Flügelmutter des Seitenwagenrades wird nun heruntergeschraubt und das Rad kann durch leichtes Anheben des Seitenwagens herausgezogen werden (Bild 10). Die Montage erfolgt sinngemäß in der **umgekehrten Reihenfolge**.



Ausbau des Seitenwagenrades · Bild 10

Auch das Herausnehmen des Vorderrades bereitet keine Schwierigkeiten. Für diese Arbeit ist gegenüber **der Solomaschine keine größere Kraftanstrengung notwendig**, (Bild 11).



Ausbau der Vorderrades  
(Bild 11)

Etwas anders liegen die Verhältnisse bei dem Hinterrad der Maschine. Nach dem Herausschrauben der Steckachse wird die Distanzhülse entfernt und das Rad aus den Mitnehmerklauen herausgezogen. Die Maschine ist vorher auf den Ständer zu stellen. Beim Herausziehen des Hinterrades muß das Hinterteil der Maschine hochgehoben werden. Hierzu ist allerdings eine gewisse

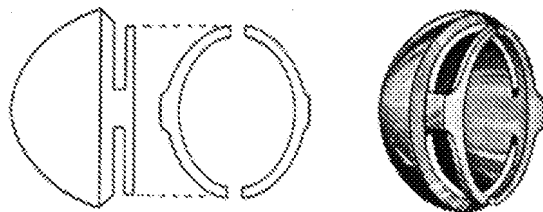


Ausbau  
der Hinterrades  
(Bild 12)

Kraftanstrengung erforderlich (gegebenenfalls Gepäck herausnehmen). Am zweckmäßigsten wird dabei die Maschine mit der linken Hand an der vorderen Rahmenstrebe hochgehoben und mit der rechten Hand zieht man gleichzeitig das Hinterrad heraus. Eine Erleichterung kann durch Unterlegen eines stärkeren Brettes unter den Kippständer geschaffen werden. Durch die damit verbundene Erhöhung des Hinterrades ist das Anheben ohne große Mühe durchführbar (Bild 12).

Am Kotflügel des Seitenwagens befindet sich ein Haltegriff aus Leichtmetall, in dessen Vorder- und Hinterteil

die Begrenzungsleuchte und das Schlußlicht eingelassen sind. Verwendet wird je eine Birne von 6 Volt und 3 Watt. Durch die zusätzlichen Stromabnehmer ist es nicht ratsam, das Fahrzeug länger als 1 Stunde mit eingeschaltetem Abblendlicht stehen zu lassen, da sonst die Gefahr besteht, daß die Kapazität der Batterie zum Starten nicht mehr ausreicht. Zum Auswechseln der Birnen der Schluß- und Begrenzungsleuchte muß jeweils die ovale Preßstoffkappe entfernt werden. Die Kappe wird links und rechts etwas zusammengedrückt



Ovale Preßstoffkappe · Bild 13

und die beiderseitig vorhandenen Warzen, welche die Kappe gegen Herausfallen sichern, werden aus der Gehäusewandung herausgehoben. Gleichzeitig mit dem Zusammendrücken ist die Kappe herauszuziehen.

Ersatzteile für den Seitenwagen können von uns **nicht** bezogen werden. Bei Ersatzbedarf ist es daher notwendig, direkt mit der Firma Josef St e i b, Nürnberg, Zerkabelhofstraße 27, in Verbindung zu treten.

#### Und nun noch einige Worte zum Thema „Einfahren“.

In der DKW-Praxis und in der Betriebs-Anleitung für das DKW-Motorrad RT 250 haben wir bereits darauf hingewiesen, daß der Lufthebel am Lenker dazu da ist, die Aufbereitung des Kraftstoff-Luftgemisches zu regulieren. Von dieser Möglichkeit ist während der Einfahrzeit des Gespanns besonders Gebrauch zu machen. Dem Motor wird je nach Stellung des Lufthebels ein mehr oder weniger fettes Gemisch zugeführt. Bei völlig geschlossenem Luftschieber gelangt ein **kraftstoffreiches Gemisch** zur Verbrennung, welches auch noch bei hoher Drehzahl ein „Viertakten“ des Motors herbeiführen kann.

Um jedoch eine erhöhte Schmierung des Motors zu erreichen, ist es erforderlich, daß der Lufthebel während der Fahrt nicht ganz geöffnet bleibt. Über die genaue Grenze der Lufthebel-Einstellung läßt sich nichts sagen. Das Auffinden des entsprechenden Punktes ist Gefühlsache und bleibt jedem einzelnen Fahrer überlassen. Besonders wichtig ist es, nicht zu lange mit ein und derselben Gasstellung zu fahren. Ständiges Fahren mit Frischgas, das mit einem häufigen Spielen des Gasdrehgriffes erreicht wird, schafft die Voraussetzung für eine ausreichende Abführung der Wärme.

Wir glauben in unseren Ausführungen alles Wesentliche über das DKW-Gespann gesagt zu haben. Es liegt nun an Ihnen, das Gesagte entsprechend auszuwerten — wir denken dabei an Verkaufsgespräche mit Interessenten — und somit Ihren Kunden beratend **zur Seite zu stehen. Eine erschöpfende und damit zufriedenstellende Auskunft schafft das notwendige Vertrauensverhältnis zwischen der DKW-Werkstätte und dem Kunden.**

# Das DKW-Gespann

Zum Anbau eines Seitenwagens sind die DKW-Motorräder RT200 und RT250 geeignet. In jedem Fall muß das betreffende Motorrad für den Anbau des Seitenwagens wie folgt vorbereitet werden:

- I. Lenkungs- und Radlager auf Spielfreiheit prüfen bzw. nachstellen. Verschlissene Teile ersetzen.
- II. Vorder- und Hinterrad genau ausspuren.
- III. Das serienmäßig vorhandene Antriebskettenrad mit 19 (RT250) bzw. 18 (RT200) Zähnen am Getriebe durch das für Beiwagenbetrieb vorgesehene Kettenrad ersetzen.

RT200: Kettenrad 14Zähne-Teile-Nr.4702-13120-00

RT 250: Kettenrad 15 Zähne -Teile-Nr. 4802-13120-00

Die Beibehaltung des normalen Kettenrades ist auch bei Verwendung eines ganz leichten Seitenwagens unzulässig. Die Abnahme der Höchstgeschwindigkeit von 91,5 km/h auf etwa 69 km/h bei der RT 200 und von 98,5 km/h auf etwa 80 km/h bei der RT250 muß in Kauf genommen werden. Dafür steht aber bei Verwendung des Kettenrades mit der geringeren Zahnzahl ein wesentlich höheres Drehmoment zur Verfügung, das sich günstig auf die Beschleunigung und das Bergsteigevermögen des Gespanns auswirkt.

- IV. Bei der RT200 ist außerdem die Anbringung eines Lenkungsämpfers erforderlich, da dieser serienmäßig nicht mitgeliefert wird. Dagegen kann die RT 200 H bei unserer Verkaufsabteilung mit eingebautem Lenkungsämpfer bestellt werden.

Die RT 250 ist serienmäßig mit dem Lenkungsämpfer ausgestattet.

Für den Einbau des Lenkungsämpfers bei der RT 200 sind folgende Teile erforderlich (s. Zeichnung):

Dämpfungsscheibe

Bild Nr. 1 Teile-Nr. 4702-20204-00

Feder für Lenkungsämpfung

Bild Nr. 3 Teile-Nr. 4702-20280-00

Tellerfeder

Bild Nr. 4 Teile-Nr. 4702-20281-00

Druckscheibe für Lenkungsämpfer

Bild Nr. 5 Teile-Nr. 4702-20282-00

Druckstück zum Lenkungsämpfer

Bild Nr. 6 Teile-Nr. 4702-20283-00

Schraube im Lenkrohr

Bild Nr. 7 Teile-Nr. 4702-20215-00

Stellschraube kpl.

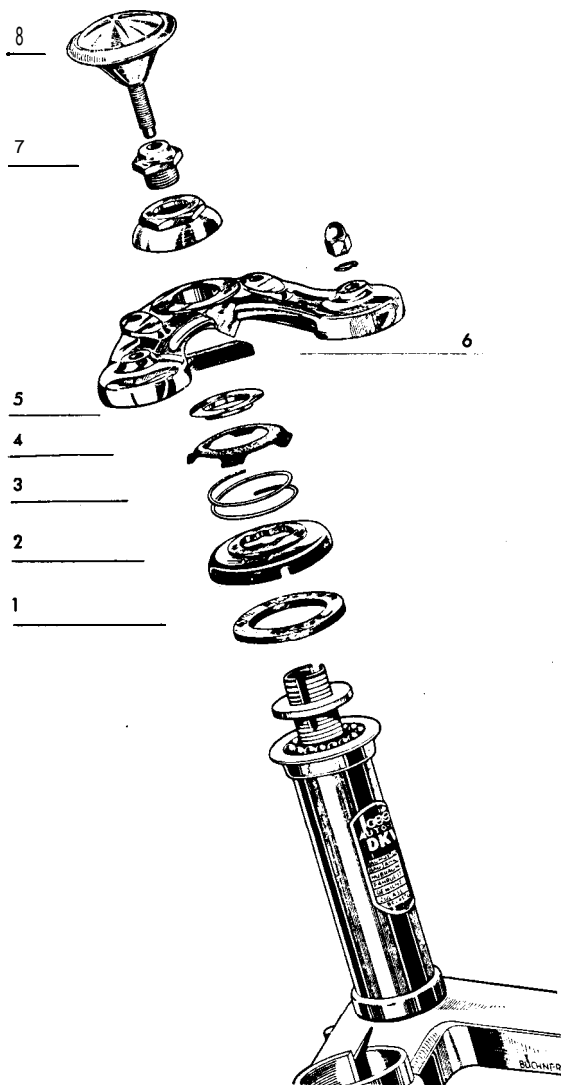
Bild Nr. 8 Teile-Nr. 4702-20285-00

Nachstehend geben wir Ihnen eine ausführliche Anleitung für den Anbau des Lenkungsämpfers bei der RT 200:

Kompletten Lenker lösen und nach hinten auf den Kraftstoffbehälter legen. Nach dem Lösen der beiden Hutmuttern bzw. Sechskantschrauben und der Lenkschraube und Mutter auf Lenkrohr oberes Lenkloch abnehmen. Die Gabel ist dabei von unten gegenzuhalten, damit die je 19 Lagerkugeln im oberen und unteren Lenkchlochlager nicht herausfallen. Aus dem oberen Lenkloch sind die Abstandshülse und die feste Scheibe komplett (Bild Nr. 2) von dem in der Mitte des Lenkchlochlagers befindlichen Rohrstück abzuziehen.

Nunmehr ist das Druckstück zum Lenkungsämpfer (Bild 6) in den Schlitz des Lenkchlochlagers zu legen und die Druckscheibe für Lenkungsämpfer (Bild Nr. 5), die Tellerfeder (Bild Nr.4), die Feder für die Lenkungsämpfung (Bild Nr.3) und die feste Scheibe (Bild Nr. 2) aufzuschieben.

Der in der festen Scheibe befindliche Filzring ist gegen die Dämpfungsscheibe (Bild Nr. 1) auszutauschen.



Jetzt kann das obere Lenkloch wieder auf die Gabelholme und das Lenkrohr aufgesetzt werden. Das Lenkloch ist mit den Gabelbeinen zu verschrauben und die Mutter auf dem Lenkrohr anzuziehen (auf richtiges Lagerspiel achten). Nunmehr ist die Schraube (Bild Nr. 7) in das Lenkrohr einzudrehen und die Stellschraube komplett (Bild Nr. 8) in die Lenkrohrschraube einzuführen.

Die vorstehende Einbauanleitung für den Lenkungsämpfer gilt für die RT200 der bisherigen Ausführung (ohne Hinterradfederung) bis Fahrgestell Nr. 47519241.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, daß die RT 200 H auf Wunsch mit eingebautem Lenkungsdämpfer ausgeliefert wird. Für diese Maschine wird der serienmäßige Lenkungsdämpfer der RT 250 verwendet.

V. Es empfiehlt sich, bei Beiwagenbetrieb den serienmäßig verwendeten Lenker durch einen breiteren Seitenwagenlenker zu ersetzen. Das breitere Lenkrohr für die RT 200 kann unter der Teile-Nr. 4702-20402-00, für die RT 250 unter der Teile-Nr. 4802-20402-00 bei unserer Abteilung Ersatzteile und Kundendienst bestellt werden.

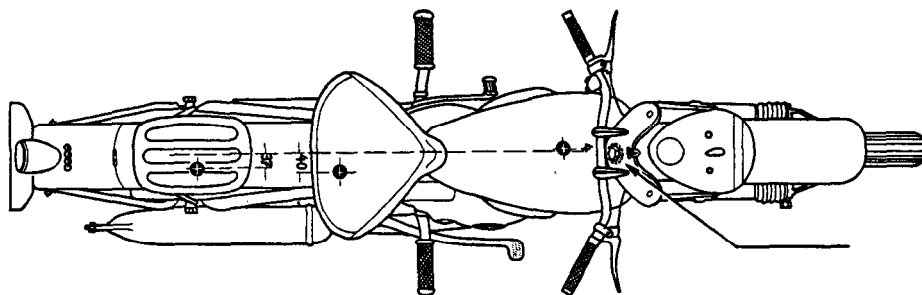
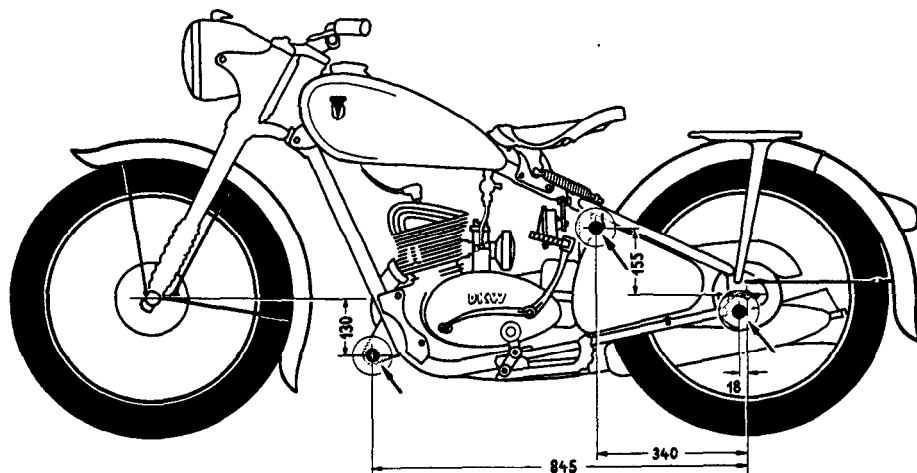
VI. Bei Seitenwagenbetrieb der RT 200 ist die Verwen-

dung eines Reifens der Größe 3.25 X 19 vorgeschrieben. Die vorhandene Felge 1.85 B X 19 kann weiter verwendet werden.

Die RT250 wird serienmäßig am Hinterrad mit der Bereifung 3.50 X 19 geliefert, so daß sich hier die nachträgliche Verwendung einer größeren Bereifung erübrigt.

Reifendruck	RT200	RT250
Vorderrad (Solo, Sozius und Seitenwagen)	1,3 atü	1,3 atü
Hinterrad (Sozius oder Seitenwagen)	1,9 atü	1,9 atü
Hinterrad (Sozius und Seitenwagen)	2,6 atü	2,6 atü

## Anbau des Seitenwagens

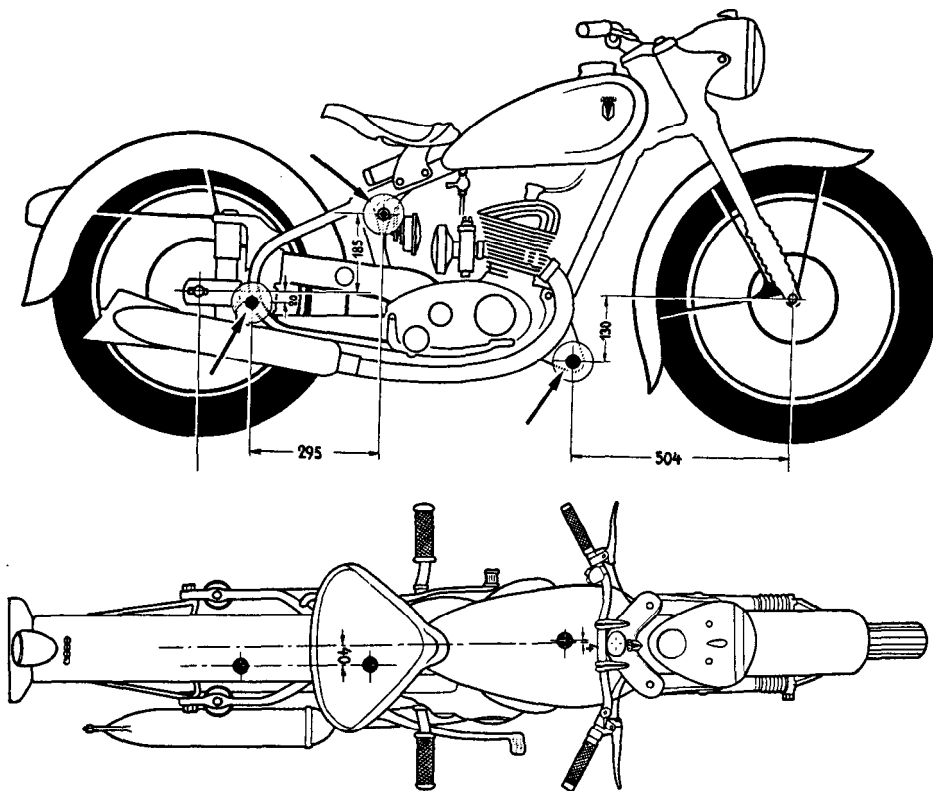


Anschlüsse für Seitenwagen bei DKW RT 200 ohne Hinterradfederung

Für DKW-Motorräder ist auf Grund von Versuchserfahrungen der Dreipunktanschluß dem Vierpunktanschluß vorzuziehen, weil bei Dreipunktanschluß das Fahrgestell geschont wird. Das Fahrgestell des DKW-Motorrades RT 200 ist lt. Skizze unter dem Sattel mit einem Anschlußauge versehen, während der Seitenwagen vorn und hinten mittels je einer Lasche angeschlossen wird. Beachten Sie bitte, daß zu deren Anbringung keine Rahmenteile angebohrt werden dürfen.

Das Fahrgestell der RT250 (Zeichnung umseitig) ist dagegen unter dem Sattel und am hinteren rechten Rahmenzug (vor der Teleskopfederung) mit je einem Anschlußauge versehen, während vorn der Anschluß des Seitenwagens wie bei der RT208 mit einer Lasche erfolgt.

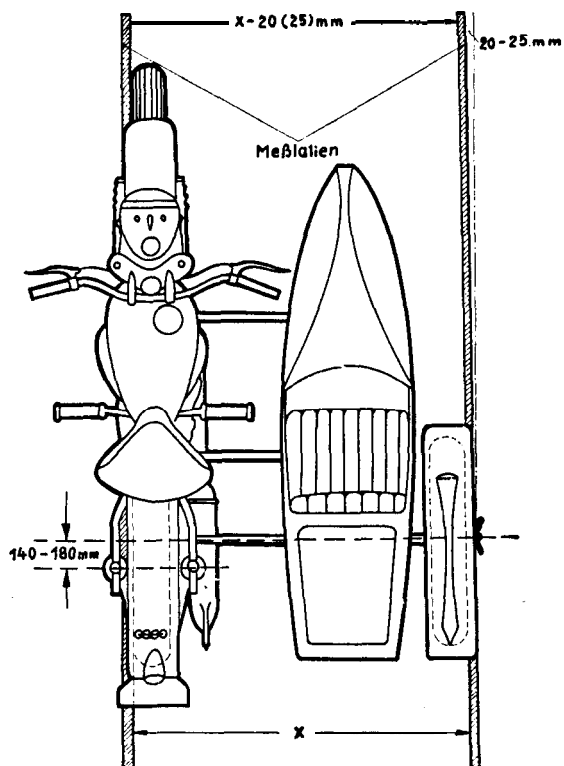
Sämtliche Anschlußteile werden vom Seitenwagenhersteller mit dem Seitenwagen mitgeliefert.



Anschlüsse für Seitenwagen bei DKW RT 250

Beim Anschluß ist wie folgt vorzugehen:

1. Motorrad auf eine ebene Fläche stellen und Anschlußteile am Motorrad anbauen.
2. Motorrad ohne Benutzung des Ständers aufstellen und abstützen.
3. Seitenwagen so an die Maschine heranbringen und mittels Hotzklötzchen abstützen, daß das Seitenwagenfahrgerstell von vorn und von der Seite gesehen horizontal liegt. Bei Seitenwagen mit Schwingrad hierzu Seitenwagen mit 75 kg (Sandsack) belasten.
4. Hinteren Anschluß provisorisch anschließen und Anschluß am Motorrad- bzw. Seitenwagenrahmen so verschieben, daß die Achse des Seitenwagenrades 140-180 mm vor der Hinterachse des Kraftrades liegt (Vorlauf).
5. Vorderen Anschluß (noch entsprechender Verschiebung der Anschlußschelle am Seitenwagenrahmen) provisorisch anschließen.
6. Meßlatten an die Räder des Kraftrades und am Rad des Seitenwagens anlegen (siehe Bild rechts).
7. Entfernung der Meßlatten kurz vor dem Vorderrad und kurz hinter dem Hinterrad des Motorrades messen und vordere Anschlußstrebe so weit verkürzen bzw. verlängern, daß der vorn gemessene Abstand 20-25 mm kleiner ist als der hinten gemessene (Vorspur).
8. Dritte Anschlußstrebe provisorisch anschließen.
9. Unterstützungsklötze wegnehmen und Anschlüsse gleichmäßig festziehen. Der Sturz des Seitenwagenrades wird schon vom Seitenwagenhersteller einge-



stellt. Der Sturz der Maschine soll nach Belieben des Fahrers und unter Rücksichtnahme auf die Straßen-Verhältnisse 3-5° betragen (Bild Seite 26).



10. Wird in Ausnahmefällen doch der Vierpunktanschluß gewählt, so ist nunmehr erst die vierte Strebe spannungsfrei anzuschließen.
11. Leitung zur Seitenwagenbeleuchtung (Fahrt- und Schlußleuchte, welche gesondert abgesichert sein muß) verlegen und mit Kabelbändern bzw. Isolierband gut am Rahmen befestigen.

Der Anschluß der Seitenwagenbeleuchtung erfolgt an der Schlußlichtleitung des Kraftrades. Es empfiehlt sich, die Leitung, zwecks leichteren Abbauens des Seitenwagens, mittels durch Isolierband gesicherten Bananensteckers trennbar einzurichten.

Um Unfälle zu vermeiden, bitten wir Sie, Ihre Kunden auf die veränderte Fahrweise des Gespannes gegenüber dem Solo-Motorrad hinzuweisen.

Machen Sie auch die Kunden darauf aufmerksam, daß das Gespann infolge seines höheren Leistungsbedarfs gegenüber dem Solo-Motorrad eine verringerte Höchstgeschwindigkeit sowie einen höheren Verbrauch aufweist.

