

GRUPPE **S**-SPEZIAL-WERKZEUG



Nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Spezial- Werkzeug
S 1	Meßvorrichtung für DKW-Motorradrahmen	3—8
S 2	Der DKW-Elektroprüfstand	9

Meßvorrichtung für DKW-Motorrad-Rahmen

Verwendung:

1. Die Meßvorrichtung dient zum Prüfen der Rahmen auf Verformungen.

2. Anwendung:

Die Vorrichtungsteile sind in 5 Einheiten – entsprechend den jeweiligen Rahmenstellen, bei denen sie zur Verwendung gelangen – aufgeteilt. Siehe auch die Abbildungen 4 S bis 7 S.

Einheit A: Vorrichtungsteile zur Anbringung am Steuerkopf.

Einheit B: Vorrichtungsteile zur Anbringung am Sattelrohr.

Einheit C: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Gabel-Ausfallenden für Hinterradaufnahme bei Starr-Rahmen-Motorrädern.

Einheit D: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Gabel-Ausfallenden für Aufnahme der Hinterradfedern.

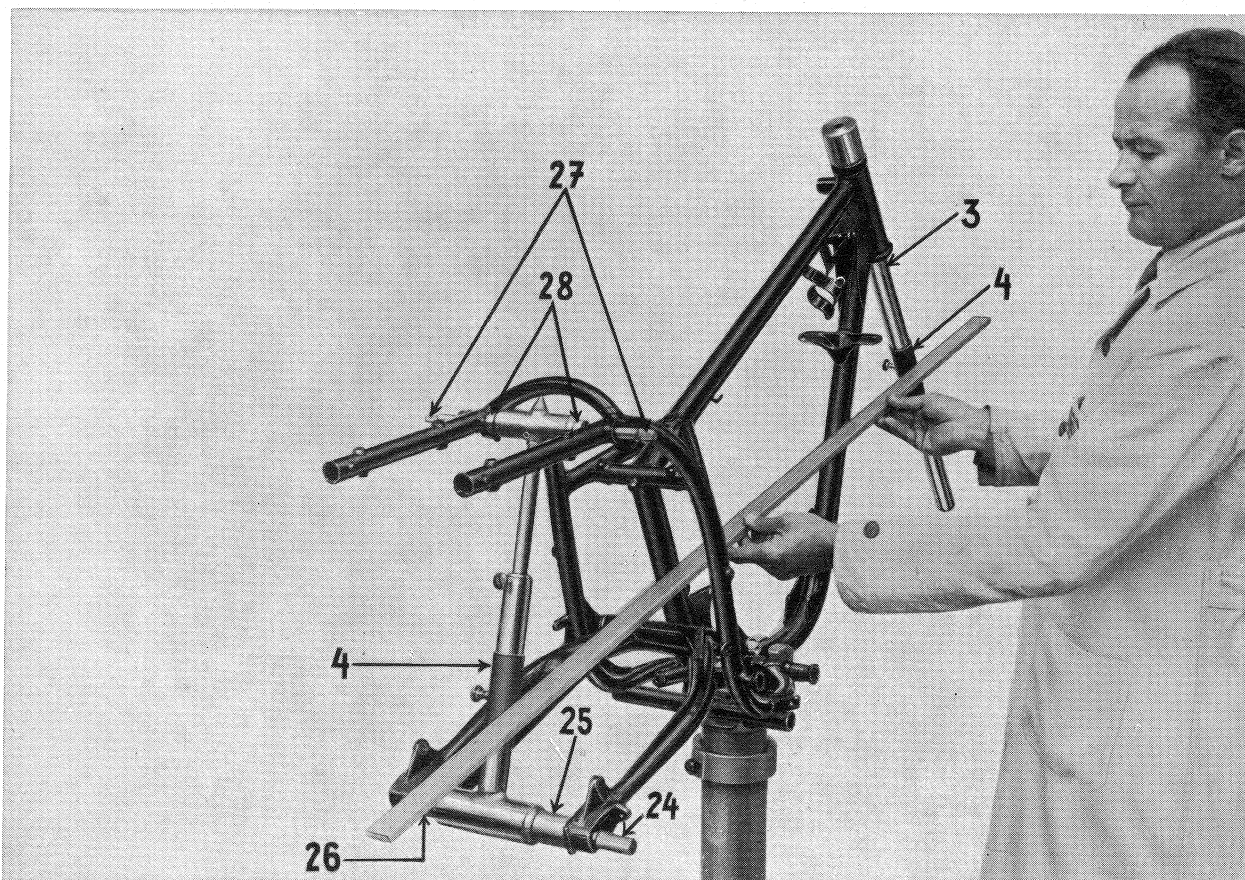
Einheit E: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Federbeinbefestigungsstellen (Schwingarm-Rahmen).

Aus der Tabelle auf Seite 7 S und 8 S sind die Verwendungsmöglichkeiten der Vorrichtungsteile ersichtlich.

Die Vorrichtung führen wir vorläufig nur in kleinen Stückzahlen am Lager – Einzelteile mit Ausnahme von Ersatzteilen für bereits gelieferte Vorrichtungen sind ebenfalls vorläufig nicht lieferbar.

Auf Anforderung übersenden wir zum Zwecke der Selbstanfertigung für den Eigengebrauch kostenlos die Fertigungsunterlagen.

3. Die Abb. 1 S bis 3 S erläutern, wie die Vorrichtung grundsätzlich anzuwenden ist und welche Teile bei den Rahmenmessungen der RT 175 S, RT 200 S und RT 250 S zur Verwendung gelangen.

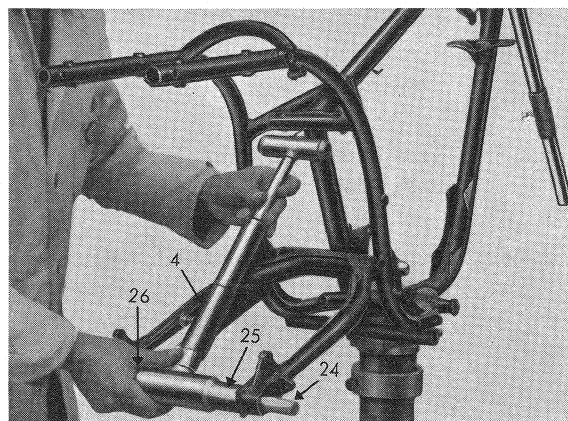


1 S Rahmen bei tiefster Lage der Schwinge messen

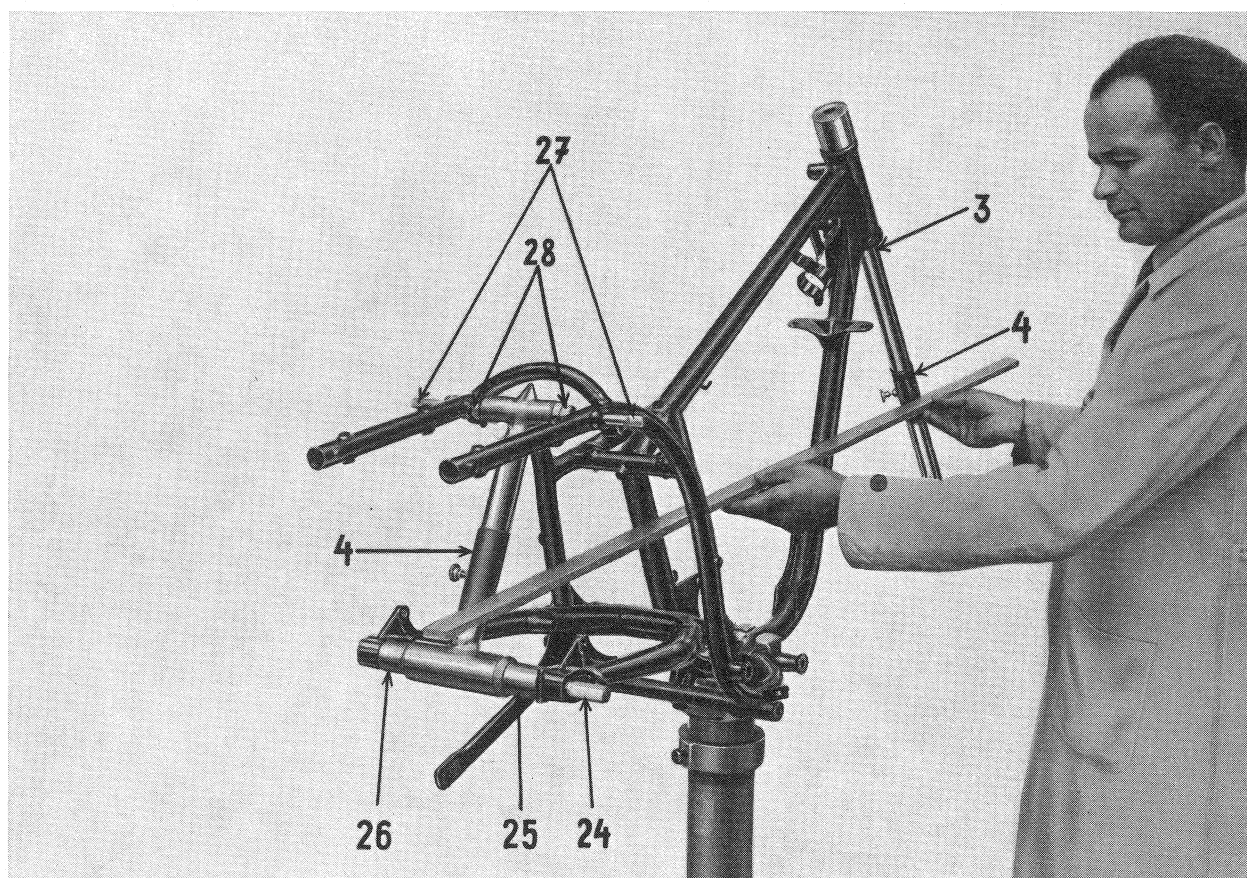
4. Als Lineal empfehlen wir aus Gründen leichter Handlichkeit ein auf den hohen Kanten abgerichtetes Aluminiumprofil 30×10×2000 mm.
5. Zum Messen der Schwingenrahmen kommen nur die Einheiten A: Vorrichtungsteile zur Anbringung am Steuerkopf und E: Vorrichtungsteile zur Anbringung an den Federbeinbefestigungsstellen zur Verwendung.
6. Nach Anbringung der Vorrichtungsteile muß sich die Schwinge noch leicht bewegen lassen. Die Schwingen der RT 175 S / 200 S sind mit Silentblöcken ausgerüstet und lassen sich etwas schwerer bewegen als die mit Nadellagern versehenen Schwingen der RT 250 S.
7. Die langlochförmig ausgebildeten Aufnahmeaugen für die Hinderräder sind nicht symmetrisch zur Rahmenmittellinie angeordnet. Da die verstellbare Abstands- und Fluchtlehre aus Gründen der Verwendbarkeit für alle RT-Typen und Baumuster symmetrisch ausgebildet ist, gelangen bei dieser Prüfung, zwei in ihren Abmessungen verschiedene Ausgleichs-Bundbüchsen, die Teile 25 und 26, zur Verwendung. (Teil 26 ist auf der Abb. 2 S von der Hand verdeckt.)
8. Um den Rahmen einwandfrei zu messen, wird dieser im **DKW-Universal-Montagebock für Motorradwerkstätten** festgespannt.

Dazu werden folgende Einzelteile verwendet:

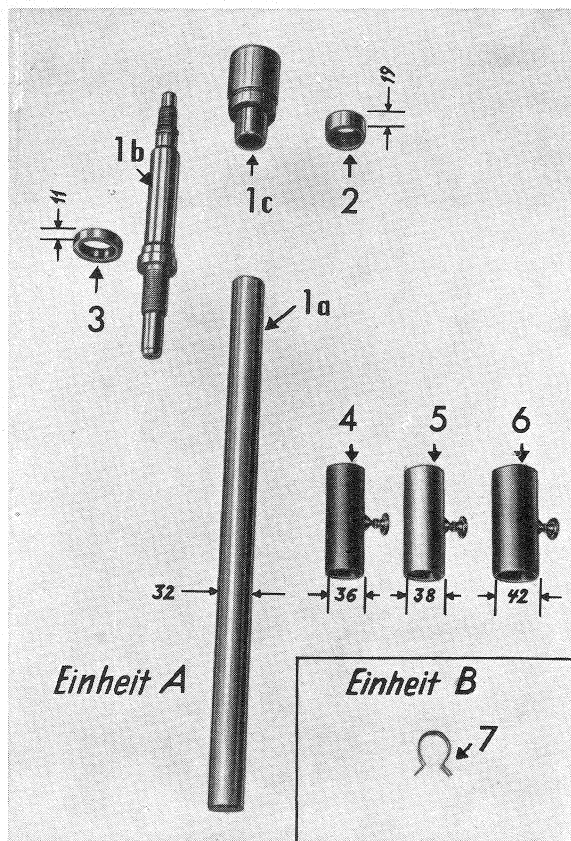
1. Aus der Grundeinheit Abb. A 7 / Seite Allgemein 7 die Teile
 - a) Rohrgestell, Teile-Nr. 2017-75200-00.0,
 - f) Aufnahmekopf II, Teile-Nr. 4605-75200-00.2.
2. Aus der Zubehöreinheit Abb. A 8 / Seite Allgemein 8 die Teile
 - c) Spannprisma für Motorradrahmen, Teile-Nr. 4698-75200-00.2,
 - f) Querstütze zum Spannprisma, Teile-Nr. 4701-75201-00.2.



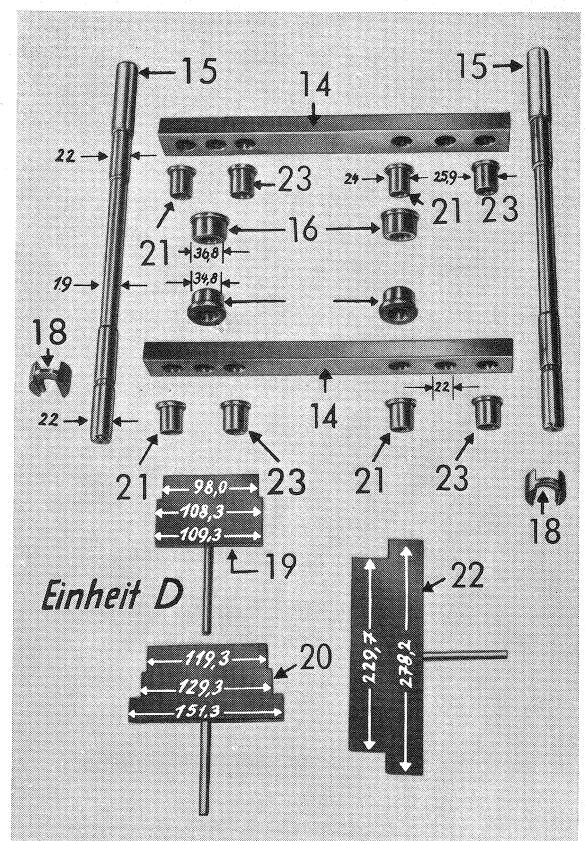
2 S Schwinge zur Mitte des Sattelrohres messen



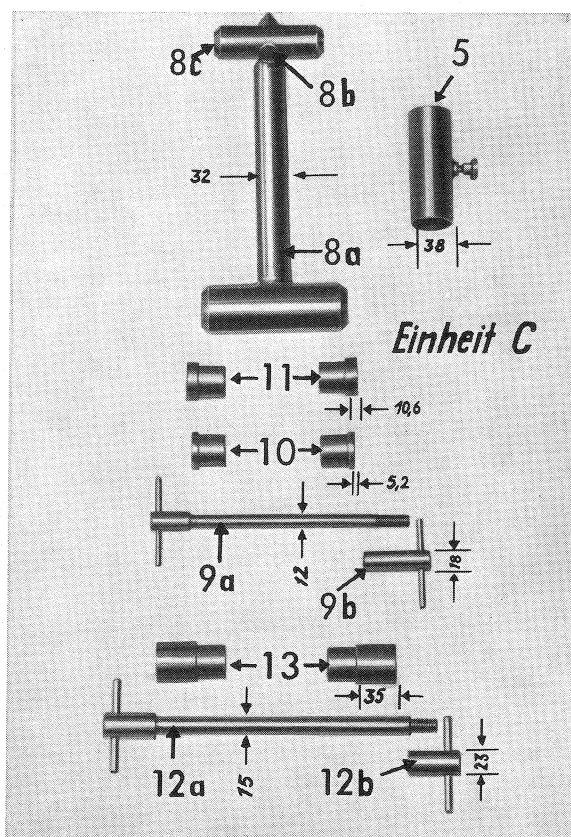
3 S Rahmen bei höchster Lage der Schwinge messen



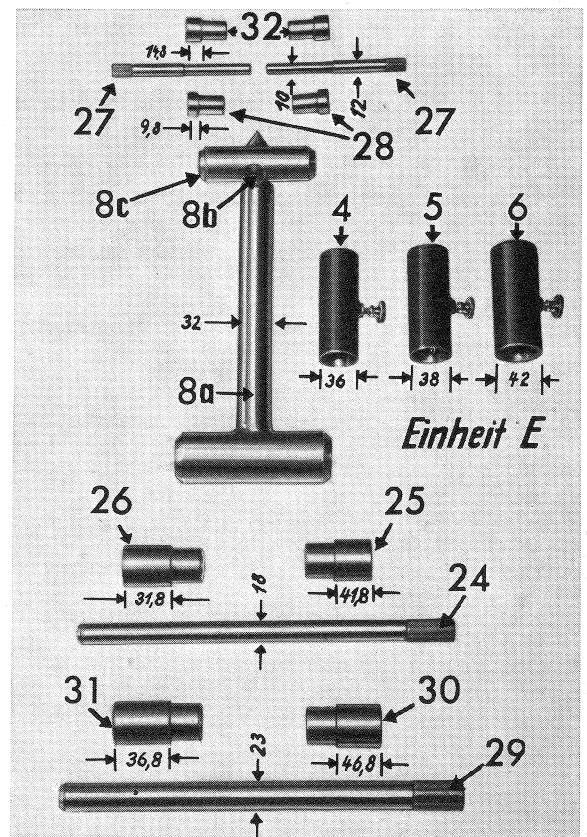
4 S Einheit A und B der Meßvorrichtung für Motorradrahmen



6 S Einheit D der Meßvorrichtung für Motorradrahmen



5 S Einheit C der Meßvorrichtung für Motorradrahmen



7 S Einheit E der Meßvorrichtung für Motorradrahmen

Die Meßvorrichtung für Motorrad-Rahmen,
Teile-Nr. 4601-74700-10.2, besteht aus folgenden Einzelteilen:

Bild-Nr.	Teile-Bezeichnung	Stück
1	a) Fluchtdorn, M 24×2,32 ϕ b) Gewindeeinsatz M 24×2 / M 20 c) Mutter M 20	1 1 1
2	Ausgleichring, 19 mm hoch, Bohrung 32,5 ϕ	1
3	Ausgleichring, 11 mm hoch, Bohrung 32,5 ϕ	1
4	a) Ausgleichbüchse, Außen- ϕ 36 b) Feststellschraube M 5	2 2
5	a) Ausgleichbüchse, Außen- ϕ 38 b) Feststellschraube M 5	2 2
6	a) Ausgleichbüchse, Außen- ϕ 42 b) Feststellschraube M 5	2 2
7	Klammer mit Ausgleichzapfen	1
8	Abstands- und Fluchtlehre a) Gleitrohr-T-Stück b) Feststellschraube M 5 c) Gleitzapfen-T-Stück mit Zentrum-Spitze	 1 1 1
9	a) Knebelschraube M 12; 12 ϕ b) Knebelmutter M 12; 18 ϕ	1 1
10	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 5,2; Bohrung 12 ϕ	2
11	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 10,6; Bohrung 12 ϕ	2
12	a) Knebelschraube M 12; 15 ϕ b) Knebelmutter M 12; 23 ϕ	1 1
13	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 35; Bohrung 15 ϕ	2
14	Abstandslehre, Bohrungen 22 ϕ	2
15	Fluchtdorn, abgesetzt, 22/19 ϕ	2
16	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 36,8; Bohrung 22 ϕ	2
17	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 34,8; Bohrung 22 ϕ	2
18	Haltering, C-Form	2
19	Abstandsflachlehre, Nennmaße 98; 108,3; 109,3	1
20	Abstandsflachlehre, Nennmaße 119,3; 129,3; 151,3	1
21	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 24, Bohrung 22 ϕ	4
22	Abstands-Flachlehre, Nennmaße 229,7; 278,2	1
23	Ausgleich-Bundbüchse, Außen- ϕ 25,9; Bohrung 22 ϕ	4
24	Fluchtdorn, 18 ϕ	1

Bild-Nr.	Teile-Bezeichnung	Stück
25	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 41,8; Bohrung 18 ϕ	1
26	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 31,8; Bohrung 18 ϕ	1
27	Fluchtdorn, abgesetzt, 12/10 ϕ	2
28	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 9,8; Bohrung 10 ϕ	2
29	Fluchtdorn, 23 ϕ	1
30	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 46,8; Bohrung 23 ϕ	1
31	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 36,8; Bohrung 23 ϕ	1
32	Ausgleich-Bundbüchse, Bundstärke 14,8; Bohrung 10 ϕ	2

Anwendung der Meßvorrichtung

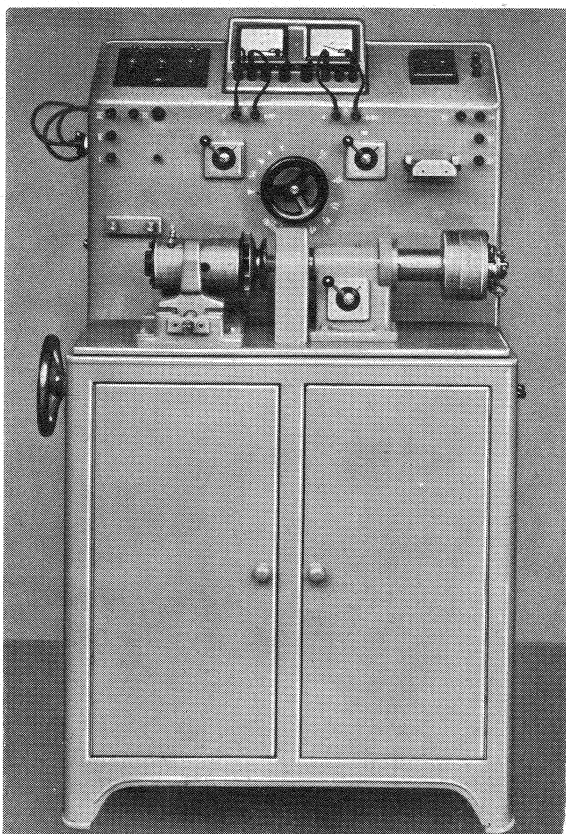
Bild- Nummer	Bezeichnung der Rahmenstellen, bei denen die Vor- richtungsteile zur Verwendung gelangen und Bezeichnung der Vorrichtungsteile	Verwendung bei			
		RT 175 S	RT 200 S	RT 250 S	RT 350 S
	STEUERKOPF				
	Einheit A				
1	Fluchtdorn (M 24 $\times$ 2, 32 ϕ) mit Gewindeeinsatz (M 24 $\times$ 2 / M 20) und Mutter M 20	×	×	×	×
3	Ausgleichring (11 mm hoch, Bohrung 32,5 ϕ) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	×	×	×	×
4	Ausgleichbüchse (Außen- ϕ 36) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	×	×	—	—
5	Ausgleichsbüchse (Außen- ϕ 38) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	—	—	×	—
6	Ausgleichbüchse (Außen- ϕ 40) mit Feststellschraube für Fluchtdorn	—	—	—	×
	SCHWINGARM / RAHMEN				
	AUFNAHMEN DER FEDERBEINE				
	Einheit E				
8	Abstands- und Fluchtlehre, verstellbar, mit Feststellschraube	×	×	×	×
4	Ausgleichbüchse (Außen- ϕ 36) mit Feststellschraube für Abstands- und Fluchtlehre	×	×	—	—
24	Fluchtdorn (18 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Radaufnahme im Schwingarm)	×	×	—	—

Bild- Nummer	Bezeichnung der Rahmenstellen, bei denen die Vor- richtungsteile zur Verwendung gelangen und Bezeichnung der Vorrichtungsstelle	Verwendung bei			
		RT 175 S	RT 200 S	RT 250 S	RT 350 S
25	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 41,8; Bohrung 18 ϕ) für rechte Seite der Abstands- und Fluchtlehre	×	×	—	—
26	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 31,8; Bohrung 18 ϕ) für linke Seite der Abstands- und Fluchtlehre	×	×	—	—
27	Fluchtdorn, abgesetzt, (12/10 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Aufnahme der Federbeine im Rahmen)	×	×	×	×
		2 Stück	2 Stück	2 Stück	2 Stück
28	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 9,8; Bohrung 10 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Aufnahme der Federbeine im Rahmen)	×	×	—	—
		2 Stück	2 Stück		
5	Ausgleichbüchse (Außen- ϕ 38) mit Feststellschraube für Abstands- und Fluchtlehre	—	—	×	—
6	Ausgleichbüchse (Außen- ϕ 40) mit Feststellschraube für Abstands- und Fluchtlehre	—	—	—	×
29	Fluchtdorn (23 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Radaufnahme im Schwingarm)	—	—	×	×
30	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 46,8; Bohrung 23 ϕ) für rechte Seite der Abstands- und Fluchtlehre	—	—	×	×
31	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 36,8; Bohrung 36,8 ϕ) für linke Seite der Abstands- und Fluchtlehre	—	—	×	×
32	Ausgleich-Bundbüchse (Bundstärke 14,8; Bohrung 10 ϕ) für Abstands- und Fluchtlehre (Aufnahme der Federbeine im Rahmen)	—	—	×	×
				2 Stück	2 Stück
a	Durchmesser der Rahmenrohre in mm				
	Oberes Rahmenrohr (Steuerkopf / oberes Sattelrohr)	36	36	38	42
	Unteres Rahmenrohr (Steuerkopf / unteres Sattelrohr)	36	36	38	—
c	Sattelrohr	36	36	38	42

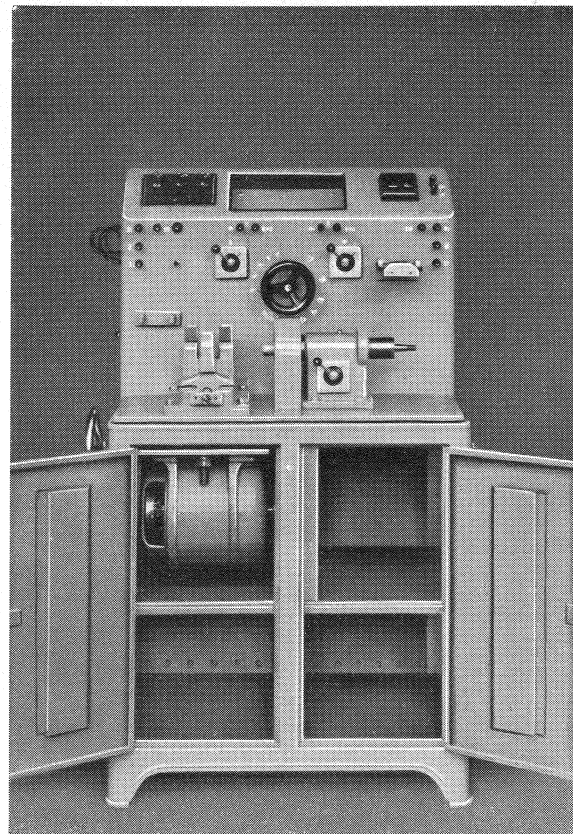
Nicht nur die Fahrzeuge werden ständig weiter entwickelt, wobei sich diese Entwicklungen, den steigenden Anforderungen entsprechend, teilweise von selbst ergeben, sondern auch die der Werkstatt zur Verfügung stehenden Meß- und Prüfgeräte unterliegen laufend aus der Praxis kommenden Verbesserungen.

Daß die vor Jahren gefertigten Prüfstände heute nicht mehr allen Anforderungen genügen, muß sich jeder Werkstattinhaber vor Augen führen. Aus der Abb. 8 S ist zu ersehen, daß die Erfahrungen der zurückliegenden Zeit ihren Niederschlag in unserer neuesten Ausführung gefunden haben. Bei der Entwicklung dieses Prüfstandes wurde die Zweckmäßigkeit als grundlegendes Konstruktionsprinzip in den Vordergrund gestellt, unter gleichzeitiger Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit.

Wer heute noch die Meinung vertritt, auf einen Prüfstand könne verzichtet und alle Arbeiten und Prüfungen ohne



8 S Elektroprüfstand



9 S Elektroprüfstand offen

diesen ausgeführt werden, kann oder will die Forderungen der heutigen Zeit nicht verstehen. Da der Kunde heute nicht mehr gewillt ist, bei vorkommenden Reparaturen an seinem Fahrzeug mehrere Werkstätten hintereinander aufzusuchen, andererseits aber eine gewissenhafte Instandsetzung in Verbindung mit einwandfreier Prüfung der aus dem Fahrzeug ausgebauten elektrischen Aggregate nur mit einem entsprechenden Prüfstand möglich ist, bleibt die Anschaffung eines Prüfstandes unerlässlich.

Der betriebsfertige Prüfstand wird bestückt mit

- a) einem 1,1 kW-Antriebsmotor
- b) einem 1,85 kW-Antriebsmotor

Der Anlieferungszustand entspricht der Abb. 9 S.

Abb. 8 S zeigt den Elektro-Prüfstand mit aufgespannter Lichtmaschine der DKW-Sonderklasse und der RT 350 S.

Auf Wunsch unterbreiten wir gerne ein spezielles Angebot. Bestellungen bzw. sonstige Anfragen bitten wir an die **Abteilung Ersatzteile und Kundendienst, Ingolstadt**, zu richten.