

GRUPPE SZ - ZUBEHÖR



Arbeits- nummer	Arbeitsbezeichnung	Seite Zubehör	
		RT 175 S 200 S / 250 S	RT 350 S
SZ 1	Anschluß eines Beiwagens	—	3—5

Anschluß eines Beiwagens mit hydraulischer Seitenwagenbremse an das DKW-Motorrad RT 350 S.

Die DKW RT 350 S ist dank ihrer ganzen Motorcharakteristik und dem gut abgestuften Vierganggetriebe mit ihren 18,5 PS die ausgesprochene Maschine für Seitenwagenbetrieb. Die Voraussetzung dafür ist lediglich eine Änderung der Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad, und zwar ist das Antriebsritzel mit 19 Zähnen für Solobetrieb gegen ein solches mit 16 Zähnen für den Seitenwagenbetrieb auszuwechseln und die Kette um 2 Rollen zu kürzen. Ein gelegentliches Fahren mit Seitenwagenübersetzung als Solomaschine ist bedenkenlos möglich und zieht nur eine geringe Einbuße der normalen Höchstgeschwindigkeit nach sich, bringt dafür aber eine gewisse Zunahme an Beschleunigung. Wird hingegen im Seitenwagenbetrieb mit Soloübersetzung gefahren, so hat die Maschine vor allem im III. und IV. Gang eine schlechte Beschleunigung und muß im Stadtverkehr fast nur im II. und III. Gang fahren, wobei ein erhöhter Kraftstoffverbrauch zustandekommt. Auch würde sich im Gebirge das Fehlen der Seitenwagen-Übersetzung sehr ungünstig auf den Fahrbetrieb auswirken. Die Federung der Hinterradschwinge ist durch den Einbau härterer Federbeine auf Seitenwagenbetrieb abzustimmen, wenn zusätzlich noch mit Sozius (also mit 3 Personen) gefahren wird.

Zum Anschluß an die DKW RT 350 S eignen sich sowohl der Binder-Seitenwagen als auch der Steib-Seitenwagen (Modell S 350) in gleicher Weise. Beide von uns erprobten Seitenwagen gibt es ohne und mit hydraulisch gebremstem Rad, wobei die letztere Ausführung selbstverständlich für den Anschluß an die hydraulische Bremse bei der RT 350 S die gegebenere ist und das Gespann bezüglich sicherster Bremswirkung erst vollen Wert erhält. Der Binder- wie auch der Steib-Seitenwagen werden an 4 Punkten an die Maschine angeschlossen, womit dem großen Gewicht und vor allem der Höchstgeschwindigkeit Rechnung tragend mehr Sicherheit als bei einem 3-Punkt-Anschluß gegeben ist.

A. Der Binder-Seitenwagen

hat ein starkes, U-förmig gebogenes Stahlrohr, dessen hinterer Schenkel den Torsions-Federstab für die Federung des Seitenwagenrades trägt.

Das Seitenwagenboot selbst ist in Gummilagerung und -bändern im Rahmenrohr aufgehängt. Das Oberteil läßt sich zum bequemen Ein- und Aussteigen mitsamt der Windschutzscheibe leicht hochklappen. Der Kofferraum ist von außen zugänglich und verschließbar.

Technische Daten des Binder-Seitenwagens

Gesamtlänge	ca. 1900 mm
Breite über Sitz gemessen	ca. 550 mm
Höhe vor Sitzpolster bei geschlossenem Deckel	ca. 480 mm
Spurweite des Gespannes	ca. 1100 mm
Bodenfreiheit	205 mm
Bereifung	3,25-19
Gewicht des Seitenwagens	69 kg
Zul. Gesamtgewicht des Gespannes	480 kg
Leergewicht des Gespannes	245 kg
An Zuladung verbleibt	235 kg
Anschluß	4 Punkte
Bremse	hydr. Innenbacken

B. Der Steib-Seitenwagen (Modell S 350)

hat ebenfalls einen Rahmen aus nahtlosem Stahlrohr mit einem sogenannten Rennbügel vor dem Sitz. Das aufklappbare Schutzblech trägt einen kräftigen Griff, in dem vorn die Positions- und hinten die Rückleuchte eingebaut ist. Das Rad, das mit einer hydraulischen Bremse ausgerüstet sein kann, ist auf einer Schwingachse mit Dämpfungselementen und Anschlagbegrenzung gelagert. Der Gepäckraum ist nach Herausnehmen der verschleißbaren Rückenlehne zugänglich.

Technische Daten des Steib-Seitenwagens

Gesamtlänge	ca. 1990 mm
Breite über Sitz gemessen	ca. 420 mm
Höhe vor Sitzpolster	ca. 470 mm
Spurweite des Gespannes	ca. 1120 mm
Bodenfreiheit	180 mm
Bereifung	3,25-19
Gewicht des Seitenwagens	79 kg
Zul. Gesamtgewicht des Gespannes	480 kg
Leergewicht des Gespannes	255 kg
An Zuladung verbleibt	225 kg
Anschluß	4 Punkte
Bremse	hydr. Innenbacken

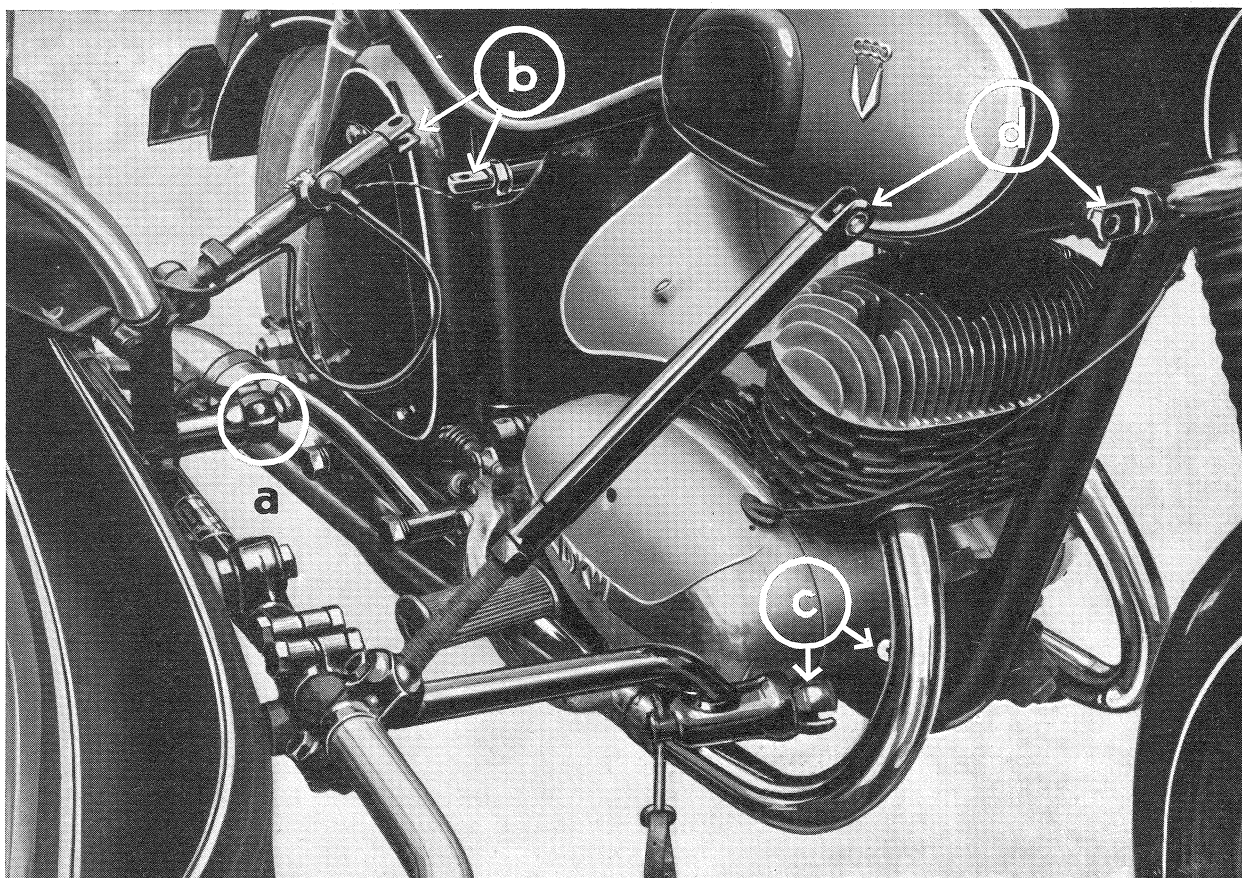
Bei Verwendung eines anderen, als der von uns im Fahrbetrieb erprobten beiden Seitenwagen, ist vor allem darauf zu achten, daß der Wagen einen 4-Punkt-Anschluß hat. Das Vorhandensein eines hydraulisch gebremsten Rades ist wohl als weitere Forderung zu stellen, um das höchste Maß an Sicherheit für das Gespann zu erreichen.

Hinweis:

Sämtliche Anschlußteile werden vom Seitenwagenhersteller mit dem Seitenwagen angeliefert.

Das Anschließen des Seitenwagens

1. Federbeine ausbauen. Siehe Arb.-Nr. H 31 und H 32.
2. Federbeine zerlegen und die Federn gegen solche der verstärkten Ausführung, Teile-Nr. 4996-24251-00,



1 SZ Beiwagen zum Anschluß an das Motorrad herangebracht

austauschen. Federbeine zusammenbauen (siehe Arb.-Nr. H 33).

3. Federbeine einbauen (siehe Arb.-Nr. H 31 und H 32).

4. Kettenrad (19 Zähne) auf dem Schafrad gegen Kettenrad, Teile-Nr. 4996-13120-00, austauschen. (Siehe Arb.-Nr. G 3).

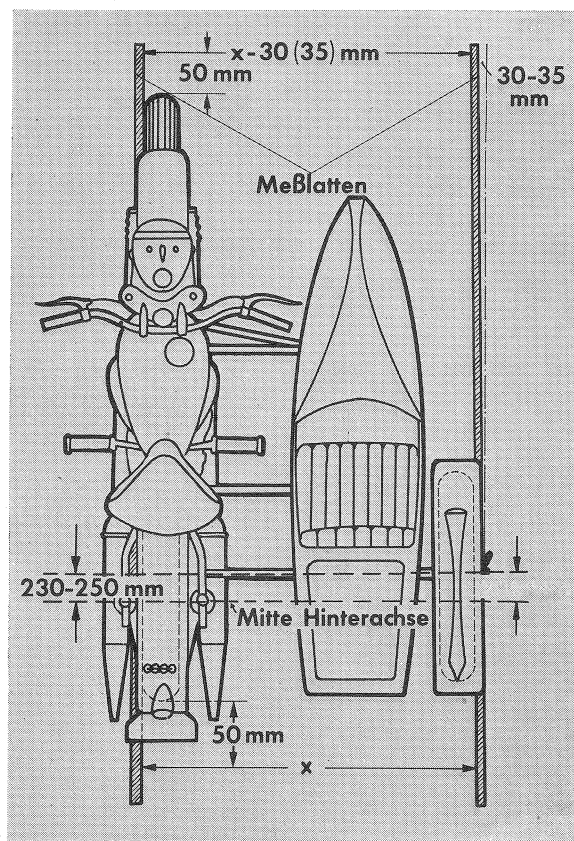
5. Antriebskette ausbauen, um 2 Rollen kürzen, Kette einbauen und Hinterrad einspielen. (Siehe Arb.-Nr. H 45).

6. Motorrad auf eine ebene Fläche stellen und Anschlußteile anbauen. Das Kabel für die Seitenwagenbeleuchtung ist nach Ausbau der rechten Vergaserverkleidung in der Lüsterklemme unter dem Sattel anzuklemmen.

7. Motorrad ohne Benützung des Kippständers bzw. Seitenständers (rechtwinklig zum Boden) aufstellen und abstützen.

8. Seitenwagen an die Maschine heranbringen (siehe Abb. 1 SZ) und mittels Holzklötzen so abstützen, daß der unbelastete Rahmen vorne und hinten zum Boden gleichen Abstand hat.

9. Hinteres Kugelschlußstück in der Klemmhülse lösen und so an den Kugelkopf am Beiwagen ausrichten, daß die Achse des Seitenwagenrades 230–250 mm vor der Hinterachse des Kraftrades liegt. (Vorlauf siehe Abb. 2 SZ).



2 SZ Beiwagen einspielen

10. Vorderes Kugelanschlußstück nach Lösen der Klemmhülse so verschieben, daß der Kugelkopf mit der Kugelpfanne vorläufig verbunden werden kann.

11. Einstellung der Vorspur:

Die Vorspur wird mit einer am Seitenwagenrad sowie am Vorder- und Hinterrad anliegenden 2 m langen Latte gemessen. Dabei ist die vordere und hintere Kugelanschlußstrebe so weit zu verkürzen bzw. zu verlängern, daß der vorn gemessene Abstand ca. 30–35 mm kleiner ist als der hinten gemessene. (Siehe Abb. 2 SZ).

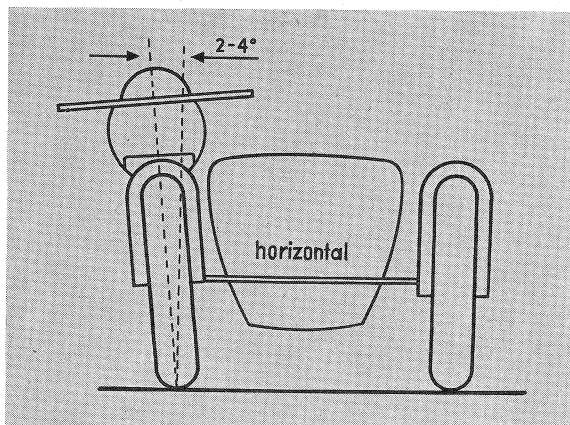
Hinweis:

Beim Binder-Seitenwagen sind die Kugelanschlußaufnahmen am Rahmen des Beiwagens verschweißt. Dadurch entfällt die Einstellung des Vorlaufes.

12. Mittlere Anschlußstrebe provisorisch anschließen.

13. Nach Einstellung des Vorlaufes und der Vorspur Unterlegklötze wegnehmen.

14. Der Sturz des Seitenwagenrades wird nicht mehr eingestellt, sondern der Seitenwagen-Rahmen nur horizontal zur Fahrzeugebene an das Krafttrad angeschlossen. Der Sturz der Maschine ist mit einem Sturzprüfgerät zu messen und beträgt bei Berücksichtigung der Schwerpunktlage des Krafttrades und der Straßenverhältnisse $2-4^{\circ}$. Die Einstellung des Sturzes der Maschine erfolgt durch die beiden oberen Verstrebungen. (Siehe Abb. 3 SZ).



3 SZ Sturz des Motorrades

15. Vordere Verstrebung spannungsfrei am Aufnahmeauge unter dem Lenkkopf am Rahmen anschließen und sämtliche Anschlüsse festziehen und sichern.

16. Bremschlauch der Seitenwagenbremse am Winkelstück des Werkzeugkastens anschließen und Seitenwagenradbremse entlüften. Kann das Fußbremspedal zu weit durchgetreten werden, so ist sowohl das Hinterrad als auch das Seitenwagenrad an der Bremsbackeneinstellung genau nachzustellen.

17. Leitung zur Seitenwagenbeleuchtung anschließen. (Arb.-Nr. H 20).

Hinweis:

Werden Seitenwagen angeschlossen, die noch nicht mit einer hydraulischen Beiwagenbremse ausgerüstet sind, kommt die Pos. 16 in Wegfall.