



Klingeln der RT 250/2

Wir haben uns schon einmal an der gleichen Stelle über Geräusche, die in der Werkstatt meistens als „Klingeln“ bezeichnet werden, unterhalten. Sicherlich erinnern Sie sich noch an das Frühjahr 1953, als wir Sie darauf aufmerksam machen mußten, daß geringe mechanische Unstimmigkeiten am Vergaser der RT 250 (verdrehter Mischkammereinsatz, unregelmäßige Fase an der Leerlaufaustrittsbohrung usw.) dieser Geräuschbildung Vorschub leisten.

In der **DKW-Werkstatt-Information K/1, Nr. 2**, Blatt 1—4, sind alle einschlägigen Maßnahmen von der Vergaserseite her erläutert, die zu Klingelerscheinungen auf Grund von Gemischabmagerung führen können.

Dennoch ist auch uns nicht unbekannt geblieben, daß auch bei der RT 250/2 erneut Klingelerscheinungen aufgetreten sind, die die Werkstatt nicht in allen Fällen restlos beseitigen konnte. Bei der Beurteilung solcher Geräusche muß man sich immer darüber im klaren sein, daß ein einwandfreier Lauf nur dann gewährleistet ist, wenn alle Einstellwerte genau eingehalten wurden und Abweichungen, die auf mechanischen Verschleiß im Gebrauch zurückzuführen sind, rechtzeitig beseitigt werden. Wir möchten daher nochmals sämtliche Punkte aufführen, die in solchen Fällen zu beachten sind:

1. Zündzeitpunkt

Nach Prüfung der Kontaktbeschaffenheit und Einstellung der bekannten 0,4 mm bei höchster Nockenstellung ist die Zündung — und zwar exakt — auf **4,3 — 4,5 mm v. o. T.** einzustellen. Sie besinnen sich sicherlich, daß in der Betriebsanleitung nur von 4,5 mm v. o. T. die Rede ist. Bei den Arbeiten an der Zündung darf keinesfalls die Kontrolle des Zündverstellers vergessen werden. Ehrlich gesagt ist es manchmal ein Trauerspiel, in welchem Zustand sich oft die Lagerung der Fliehkörper befindet, obwohl kurz vorher eine Kontrolle bzw. Scheckdurchsicht gemacht worden ist.

Daß schwer gehende Verstellorgane den Lauf der Maschine ungünstig beeinflussen, dürfte wohl jedem Werkstattmann klar sein. Daß man bei der gleichen Gelegenheit den Zustand der Kerze nach den bekannten Werten (Elektrodenabstand 0,5 mm, sauberes Kerzeninnere usw.) zu überprüfen hat, dürfte ebenfalls klar sein.

Wenn das lichtmaschinenseitige Kugellager bereits stark eingelaufen ist, ist ein exaktes Einstellen der Zündung nicht mehr möglich. Selbstverständlich müssen in solchen Fällen zunächst einmal die Lager durch Austausch in Ordnung gebracht werden.

2. Im Bestreben, den Kompressionsraum zu vergrößern, um damit festgestellten Klingelerscheinungen zu begegnen, sind verschiedentlich mehrere Zylinderkopfdichtungen verbaut worden. **Dies darf unter keinen Umständen geschehen.** Bei der eingebauten Dichtung ist natürlich darauf zu achten, daß keine Kanten in den Verbrennungsraum selbst hereinragen. Der Zylinderkopf muß dem

serienmäßigen Stand entsprechen (Zylinderkopfinhalt ca. 49 ccm und Verdichtungsinhalt ca. 46 ccm).

3. Die Vergasereinstellung ist auf die serienmäßigen Düsen nachzuprüfen. Hauptdüse 130, Luftregulierschraube $1\frac{1}{2}$ — 2 Umdrehungen offen oder Hauptdüse 125 (nach der Einfahrzeit), dabei Luftregulierschraube 2 — $2\frac{1}{2}$ Umdrehungen offen, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1608, Nadelposition III. Beim Ansaugweg vom Vergaser zum Zylinder ist zu beachten, daß das Ansaugrohr und der Ansaugstutzen bündig anliegen und keine Stufenbildung entsteht. Die Verbindungsmuffe ist auf Dichtigkeit nachzusehen, da sonst falsche Luft angesaugt und damit das Kraftstoffluftgemisch abgemagert wird. (Einschneiden der Gummimuffe durch zu stark angezogene Spanschnellen.) Der Anschluß des Ansaugstutzens und die Dichtung sind auf einwandfreien Übergang zum Ansaugkanal im Zylinder nachzuprüfen.

Auf die richtige Typenbezeichnung des Vergasers 2/27/20 ist besonders zu achten.

4. Die Auspuffanlage darf auf keinen Fall durch unzulässige Abänderungen im Inneren verändert worden sein. Außerdem muß der richtige Dämpfereinsatz, Teile-Nr. **4705-26322-00** (s. **Werkstatt-Information R/7 Nr. 4**), Verwendung finden.

5. Daß im übrigen der Kraftstoffzufluß sowie die Belüftung des Tanks in Ordnung sein müssen, ist selbstverständlich. Ein verkehrt herum eingebautes Filtersieb bringt natürlich ebenfalls Störungen.

In den meisten Fällen ist mit diesen Maßnahmen vorhandenes Klingeln beseitigt, auch ohne daß die Ölkehle von Kolbenboden und Zylinderkopf entfernt wurde.

Sollten Sie dennoch in Einzelfällen mit den vorstehend geschilderten Maßnahmen nicht zum vollen Erfolg kommen, sind nachstehend beschriebene Arbeiten vorzunehmen oder, falls die Werkstatt-Einrichtung nicht dazu ausreicht, ein Austauschzylinder beim zuständigen Generaldepot anzufordern.

1) Vorauslaß vergrößern, und zwar ist die Oberkante des Auslaßkanals dachförmig von 46,0 mm auf 44,5 mm (von der Zylinderoberkante gemessen) anzuheben (s. Nacharbeitsskizze). Bei der Nacharbeit des Zylinders ist wie folgt vorzugehen:

a) Mit Hakentiefenmaß das Maß 44,5 in der Mitte oberhalb der Steuerkante des Auslaßkanals anreißen.

b) Kanal bis zu diesem Maß dachförmig und ca. 20 bis 30 mm nach außen gleichmäßig verlaufend mit Schleifhexe oder ähnlichem Werkzeug ausfräsen. Bei Verwendung einer Halbrundfeile gegenüber dem Auslaßkanal ein Blech einlegen, damit die Zylinderlauffläche nicht beschädigt werden kann. Des öfteren mit Tiefenmaß nachmessen.

- c) Nachgearbeitete Fläche glätten, entstandene Kante brechen und leicht abschrägen.
 d) Zylinder von Metallresten bzw. Spänen reinigen.
- II) Die Zündung ist auf **3,5 mm v. o. T.** bei voll ausgedrückten Fliehgewichten einzustellen (bis jetzt 4,3 mm v. o. T.).

Achtung!

Zündeinstellung nur bei abgebautem Zylinderkopf auf 3,5 mm v. o. T. einstellen. Dabei ist zu beachten: lichtmaschinenseitiges Lager darf nicht ausgeschlagen sein. Dies ist leicht festzustellen, indem der Kurbelwellenzapfen am Zündversteller nach oben gedrückt wird. Auf einer am Gehäuse angebauten Meßuhr kann dann abgelesen werden, um wieviel bei ausgeschlagenem Lager der Zündzeitpunkt beeinträchtigt wird.

- III) Als Zündkerzen nur Bosch-Zündkerze W 240 P 11 S oder Beru 240/14 u 2 S verwenden. Alle anderen Kerzen sind auszuwechseln.
- IV) Bei Einbau der Zündkerze vor allem bei den Zylinderköpfen, bei denen das Kerzengewinde unter einem Winkel von 30° zur Senkrechten geneigt ist (serienmäßig ab Motor-Nr. **48 058 712** s. **Werkstatt-Information M/4 Nr. 2**), ist darauf zu achten, daß das Kerzengewinde mit der Kalotte bündig abschließt und nicht in den Verbrennungsraum ragt. In solchen Fällen sind entsprechende Dichtungen unterzulegen.

Wird bei aufgebautem Zylinderkopf mit 30° Neigung der Kerzenlage der Zündzeitpunkt nochmals anhand unserer Einstellehre überprüft, so ist bei einem Zündzeitpunkt von 3,5 mm der **abzulesende Wert** auf der **Lehre 4 mm**.

Wir machen darauf aufmerksam, daß obige Abstellmaßnahmen auch bei den Typen RT 175, 175 S, 200/2, 200 S nur mit anderen Einstellwerten und Maßen angewendet werden können. Eine gesonderte Werkstatt-Information wird noch nachgereicht.

In Zukunft werden nur noch Zylinder mit abgeänderter Auslaßoberkante zur Auslieferung gebracht (gleich ob Neu- oder Umtauschteile). Zur Unterscheidung gegen die bisher verbauten Zylinder erhalten diese Teile bei der Auslieferung einen Blechanhänger mit der Aufschrift:

Achtung!

Nach Aufbau dieses Zylinders ist die Zündung auf 3,5—3,8 mm v. o. T. einzustellen. Als Zündkerzen nur Bosch W 240 P 11 S

Beru 240/14 u 2 S

wahlweise verwenden.

In der Betriebsanleitung (Seite 37/48) und in den noch vorhandenen B- und C-Schecks des Kundendienstscheckheftes ist die Zündeinstellung auf 3,5 bis 3,8 mm v. o. T. abzuändern.

Ferner erhalten die geänderten Zylinder an der Oberfläche der oberen Kühlrippe rechts zwischen den beiden Schlitzen ein rotes Farbkennzeichen.

Sollte in Ihrer Werkstatt eine RT 250/2 mit diesem Kennzeichen zur Reparatur oder zur Durchführung von Scheckarbeiten abgegeben werden, so sind die aufgeführten Hinweise zu beachten.

