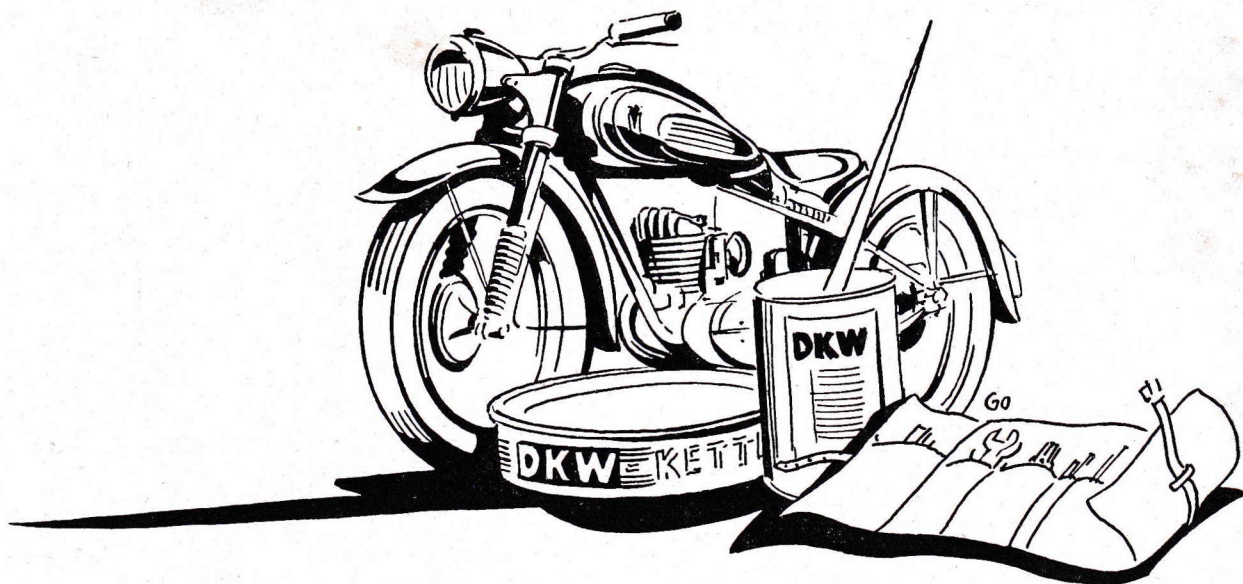




Wie lege ich mein Motorrad still?

Die Zeit des Motorradfahrens geht nun leider für viele zu Ende und mancher, der sein DKW-Motorrad nicht auch während der kälteren Jahreszeit täglich für Berufsfahrten benötigt, wird daran denken, seine Maschine bis zum Wiederbeginn der Motorradsaison abzustellen.

Dabei wird sicherlich bei vielen Ihrer Motorradkunden die Frage auftauchen, wie dies am zweckmäßigsten geschehen soll. Wir wollen uns daher einmal ausführlich mit diesem Thema befassen und Ihnen und damit Ihren Kunden Anleitungen an die Hand geben, wie hierbei vorzugehen ist. Daß zunächst einmal die äußere Reinigung des Motorrads vorgenommen wird, versteht sich wohl von selbst. Trotzdem gibt es aber noch viele Motorradfahrer, die auch in dieser Beziehung für einige Hinweise dankbar sind. Bevor man mit dem Wasserschlauch oder mit dem Schwamm an das Reinigen der Maschine geht, ist es ratsam, das gesamte Fahrgestell, den Motorblock und auch die lackierten Teile mit Nebelwäsche einzusprühen. Man läßt einige Minuten vergehen, bis jetzt mit einem weichen Wasserstrahl oder mit einem Schwamm alle Schmutzteile weggespült werden können. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß der Strahl nicht gegen das Luftfilter des Vergasers und auch nicht gegen die Öleinfüllschraube, die oben auf dem Getriebehäusle sitzt, gerichtet wird. Dann läßt man die Maschine abtrocknen.

Im allgemeinen ist es üblich, der **Lackierung** eines Fahrzeuges im Jahr mindestens zweimal eine sachgemäße Pflege angedeihen zu lassen. Dies hat selbstverständlich auch für das Motorrad Gültigkeit. Am besten verwendet man hierfür DKW-Hochglanzpolitur. Die Gebrauchsanweisung ist auf der Kanne aufgedruckt.

Auch die **Chromteile** verlangen für eine mehr oder weniger lange Stilllegungszeit eine sorgfältige Pflege. Hierzu ist das DKW-Spezial-Chromschutzmittel zu verwenden. (Auch diese Gebrauchsanweisung ist auf der Tube aufgedruckt.)

Schrauben, die gelegentlich gelöst werden, bestreicht man am besten mit einem dünnen Brei, der aus Paraffinöl und Graphit anzurühren ist. Schraubverbindungen, die auf eine solche Art und Weise konserviert werden, sind selbst nach sehr langer Betriebsdauer ohne weiteres wieder lösbar.

Alle Schmierstellen des Fahrgestells, des Motors (Kuppungsdruckschnecke), der Seilzüge und auch des Tachometerantriebs, sind entsprechend der in der Betriebsanleitung gegebenen Anweisung abzuschmieren. Selbstverständlich ist ebenfalls die Ölfüllung in den Gabelbeinen der Teleskopgabel zu prüfen und evtl. zu ergänzen. Die Ölmenge beträgt bei der RT 125 je Gabelbein **120 ccm**, bei der RT 200/250 je Gabelbein **200 ccm**.

Der Konservierung des **Motors** ist besondere Beachtung zu schenken, um die mit Recht so gefürchtete Standkorrosion vermeiden zu können. Zunächst ist der Vergaser (Wasser im Schwimmergehäuse!) zu reinigen. (Luftfilter nicht vergessen!) Auch das Sieb und der Doppelfilter im Kraftstoffhahn und die Wege des Kraftstoffhahnes sind gründlich zu säubern.

Nachdem die Maschine warmgefahren wurde, ist der Motor im Stand mit einer vorbereiteten Mischung, die aus 90 ccm normalem Kraftstofföl-Gemisch (1:25) und 10 ccm DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE besteht, 5—10 Minuten laufen zu lassen. Die vorbereitete Mischung läßt man am besten durch einen Trichter in das Schwimmergehäuse einlaufen. Die Zündung ist bei voll geöffnetem Gasschieber abzuschalten, damit der Motor nach dem Aussetzen der Zündung eine möglichst große Menge dieser Mischung aufnehmen kann. Anschließend ist der Gasschieber zu schließen.

Auch das **Getriebe** darf bei dieser Überholung nicht vergessen werden und es erscheint ratsam, einen Wechsel des Getriebeöles vorzunehmen. Hierzu ist das Getriebeöl abzulassen (im warmen Zustand) und Spülöl (also ein dünnes Öl) aufzufüllen. Mit diesem fährt man am besten

einige Kilometer und läßt dieses dann wieder ab. Jetzt kann nach dem Einschrauben der Ölablaßschraube wieder (bei der RT 125 0,45 und bei der RT 200/250 0,5 Liter) Getriebeöl (z. B. SHELL 50, Essolub 50 oder BV 50) aufgefüllt werden.

Die **Antriebskette** läuft vor allen Dingen dann, wenn kein geschlossener Kettenkasten vorhanden ist, unter schweren Bedingungen und es ist daher notwendig, diesem Antriebsteil eine besonders sorgfältige Pflege zukommen zu lassen. Aber auch dann, wenn ein geschlossener Kettenschutz vorhanden ist, sollte man eine solche Pflegearbeit zweimal im Jahr durchführen. Für diese Arbeit ist der jetzige Zeitpunkt gerade der richtige und es ist dabei wie nachstehend beschrieben vorzugehen: Die Antriebskette ist abzunehmen und in ein geeignetes Gefäß mit Waschbenzin oder Petroleum einzulegen, damit die in den Kettengliedern haftende Schmirgelpaste aufgeweicht wird. Dann wird die Kette unter wiederholtem Eintauchen in der Längsrichtung, so daß sich jedes Glied bewegt, herausgenommen und an einem Drahtstück aufgehängt, damit diese abtropfen kann. Dieser Reinigungsprozeß ist mindestens genau so wichtig wie die anschließende Schmierung. Mit Öl läßt sich da gar nichts machen. Benutzen Sie daher die jetzt wieder im Handel befindlichen Spezial-Kettenfette. Das Fett ist zweckmäßigerweise in einem Wasserbad auf etwa 70° anzuwärmen. Die Kette ist nun in das flüssig gewordene Kettenfett einzulegen, und zwar so lange, bis diese die Temperatur des Schmiermittels angenommen hat. Dann ist, genau wie beim Reinigen, durch mehrfaches Eintauchen der Kette in Längsrichtung dafür zu sorgen, daß der Schmierstoff wirklich in jeden Punkt der vielen Lagerstellen gelangt. Anschließend ist die Kette wiederum mittels eines Drahtes über der Büchse aufzuhängen, damit sie abtropfen kann. Die Kette kann nun wieder eingebaut werden, wobei auf die richtige Kettenspannung (Kettenspannung dann prüfen, wenn die Maschine auf den Rädern, also nicht auf dem Kippständer steht; die Kette soll sich in ihrer Ruhelage 10 mm nach oben und 10 mm nach unten bewegen lassen) und das sorgfältige Einspielen des Vorder- und Hinterrades zu achten ist.

Die Pflege der **Batterie** ist ein besonders wichtiges Kapitel. Vor längerer Nichtbenutzung wird nach erfolgter Ladung die Säure durch destilliertes Wasser ersetzt; hierauf ist zirka 6 Stunden nachzuladen und das vorhandene destillierte Wasser auszugießen. Nachdem wieder fri-

sches destilliertes Wasser eingefüllt ist, kann die Batterie nun in einem trockenen, nicht zu kalten Raum abgestellt werden.

Diese Behandlung ist wichtig, da bei Nichtbenutzung eine mit Säure gefüllte und geladene Batterie täglich etwa 1% ihrer Kapazität verliert, also in ca. 3 Monaten entladen ist. Auch auf den Ladevorgang wollen wir noch einmal hinweisen. Die vorgeschriebene Ladestromstärke beträgt im allgemeinen ein Zehntel der Nennkapazität, das ist also bei einer Kapazität von z. B. 7 Amperestunden ein Ladestrom von 0,7 Ampere. Bei Wiederbenutzung ist die Batterie zu entleeren, mit Akkumulatorsäure aufzufüllen und neu zu laden.

Ist eine solche Behandlung nicht durchführbar, wird empfohlen, die Batterie alle 1½—2 Monate an fremder Stromquelle aufzuladen.

Jetzt sind alle Vorbereitungen erledigt und das DKW-Motorrad kann nunmehr in einem trockenen und möglichst staubfreien Raum abgestellt werden. Dabei ist die Maschine auf den Kippständer zu stellen und mit entsprechend großen Holzklötzchen so abzustützen, daß die Reifen völlig unbelastet sind. Der Luftdruck in beiden Reifen ist auf mindestens die Hälfte zu reduzieren. Dieser soll im allgemeinen 0,5—0,6 Atmosphären betragen.

Wenn bei der Stilllegung eines Motorrades so vorgegangen wird, wie wir das vorstehend beschrieben haben, schützt man dieses damit vor allen Schäden, die die lange Zeit der Stilllegung unter ungünstigen Verhältnissen ergeben können. Abgesehen davon haben dann unsere Kunden die Gewißheit, daß im kommenden Frühjahr ein jederzeit startbereites DKW-Motorrad zur Verfügung steht.

An unsere Motorradhändler haben wir nun die Bitte, alle ihre Kunden auf diese wichtigen Hinweise aufmerksam zu machen. Wir haben für diesen Zweck einen Sonderdruck dieser Anweisung vorrätig, von dem wir Ihnen gern auf Ihre Bestellung eine entsprechende Anzahl kostenlos zur Verfügung stellen.

Sie können sicher sein, daß jeder Ihrer Kunden für solche Hinweise dankbar ist.

So mancher Motorradbesitzer wird aus zeitlichen oder anderen Gründen jedoch nicht in der Lage sein, alle diese Arbeiten selbst durchzuführen. Fordern Sie deshalb Ihre Kunden auf, Ihre Werkstatt aufzusuchen, in der die für die Stilllegung notwendigen Maßnahmen sorgfältig und zu einem geringen Preis durchgeführt werden.

Gewährschein-Anforderungskarte

Die aus den Kundendienst-Scheckheften entnommenen Gewährschein-Anforderungskarten werden uns von den DKW-Händlern eingesandt. Leider müssen wir in letzter Zeit feststellen, daß vielfach die Karten nur mit einer **4-Pfennig**-Marke frankiert werden. Diese Karten werden uns dann jeweils vom Postamt zur Bezahlung der Nachgebühr gesondert übermittelt.

Wir bitten Sie, doch künftig bei Einsendung der Gewährschein-Anforderungskarten, diese genau wie gewöhnliche Postkarten **mit 10 und 2 Pfennigen** zu frankieren. Die Benutzung einer 4-Pfennig-Briefmarke für diese Karten ist nicht zulässig.