



KS 601 Club e.V.

Thomas Strieder

Dorfstraße 14

2411 Alt-Mölln

Tel. 04542 89291

RUNDSCHREIBEN II/81

Liebe Clubfreunde!

Wie Ihr feststellt, hat das Rundschreiben ein neues Gesicht bekommen. Da der Club in letzter Zeit stark an Mitgliedern zugenommen hat und die Qualität der alten Form - bei so hoher Auflage - nicht mehr zu verbessern war, ist dieser Schritt notwendig geworden. Außerdem wird das RS ab sofort zu festen Terminen erscheinen. Diese sind nachfolgend aufgeführt. Ferner werden die Mitteilungen etwas klarer gegliedert werden und zwar 1. in die Abt. Allgemeines, Mitgliederbewegung und Klamottenmarkt, 2. in die Abt. Technik und Ersatzteile. Anfragen und Zusendungen für Abt. 1: Th. Strieder, Dorfstr. 14a, 2411 Alt Mölln, 04542/89291
für Abt. 2: Harald Hans, Emmertsgrundpassage 21/VIII, Heidelberg
Jörg Schmidt, Wetzlarerstr. 3, 6331 Niederwetz, 06445/7288.
Th. Strieder...

Da Ihr nun regelmäßig alle viertel Jahr Post vom Club bekommt, werden die RS u. U. nicht ganz so umfangreich sein. Der Vorstand hat aus diesem Grund beschlossen, jeder Ausgabe eine Beilage zum Archivieren hinzuzufügen. Wir fangen mit 2 Seiten "Das Motorrad baut am Motor" an. Wenn die Serie vollständig ist, geht's mit den "Samtpfoten" weiter. Ein dem KS Club wohlgesonnener Mensch war bereit, die Drucke für 2 Flaschen Ballantines anzufertigen.

So, hier die Redaktionsschlüsse für die jeweiligen Rundschreiben:
1. Dezember--1. Februar--1. Juni--1. September.
Diesem RS ist eine Liste über noch vorhandene E.-Teile des Herrn W. Andresen beigelegt.

Ostertreffen '81 in Holland

Bei teilweise miserabilem Wetter fand in diesem Jahr zum 3. Mal unser traditionelles Ostertreffen in Holland statt. Ca. 40 Leute und ca. 20 Motorräder haben den Weg nach Brunssum gefunden. Und, man fasst es gar nicht, es waren sogar 3 (drei) KSen da. Außerdem hatten wir Besuch von einem niederländischen Janusfahrer samt Auto. Dort gibt es einen sehr großen und regen Janusclub mit ca. 400 Mitgliedern. Unser Siegfried Seiferth fuhr übrigens seinen Drehstromlichtmaschinenumbau zu seiner vollsten Zufriedenheit über Ostern spazieren.

Zum Thema Veteranenversicherung:

Der DEUVET schreibt wörtlich in seinem Rundschreiben 5/81: "Unser Versicherer, der HDI, ist daran interessiert, sich die Werbewirksamkeit unserer gepflegten Veteranen-Fahrzeuge besonders zunutze zu machen. Deshalb kann für Veteranen-Fahrzeuge, die mindestens 6 Monate im Kalenderjahr zugelassen sind, mit dem HDI ein Werbevertrag abgeschlossen werden, nachdem für das Anbringen einer Werbeplakette ein entsprechendes Honorar vergütet wird. Die Werbeplakette ist künstlerisch gestaltet und entspricht etwa den bekannten Veranstaltungsplaketten aus Metall. Es handelt sich hier nicht etwa um einen Zusatzvertrag zur Veteranenversicherung und setzt das Bestehen einer solchen nicht voraus."

Betroffene Mitglieder setzen sich am besten direkt mit dem DEUVET, Karlstr. 16, 8035 Gauting in Verbindung.



KS 601 Club e.V.

Thomas Strieder
Dorfstraße 14
2411 Alt-Mölln
Tel. 04542/89291

2

- Klamottenmarkt, Fremdteile und Technik

Zündspulen, die unter den Deckel passen gibt es von Honda, Best. Nr.: 30500-303-030, Preis ca DM 80.- (125 ccm)
Außerdem 2 Zündspulen von Bosch, Best. Nr.: 0212940002

Hinteres Nockenwellenlager

Das Problem ist gelöst. Man nehme: 1 Stützrolle FAG RNA 2202 2RS DZ oder SKF RNA 2202 P 2 RS und einen Innenring 172016,5, schleife den hinteren Zapfen auf \varnothing 17,015 und presse den Innenring auf. Dieser wird dann mit dem hinteren Zapfen an der Stirn bündig geschliffen. Von dem Lager werde die Dichtscheiben entfernt. Zusammen bau wie gewohnt. Auf Wunsch gibt's Zeichnungen gegen 1 DM in Briefmarken bei Th. Strieder.

Verk. 1 Kurbelwelle KS 600/601 neu, mit Käfigen und Pleueln, DM 800.-
8 Stck Kipphebel, neu Stck. DM 45.-, 1 Kardanwelle KS 600 neuwertig, DM 200.- Tel.: 02304/5274

Verk. mehrere KS 601 fahrbereit, mehrere zerlegt ca. 10 to teilw. neue Ersatzteile, u.a. 5 Motoren, 4 neue KW's jede Menge Käfige, nur en bloc, 10.000 DM. Wolfgang Eith, Dorfwiese 23, 7460 Balingen/Ostdorf

Verk. Gabel für KS 600, Tiedemann, Friedensstr. 32, 2410 Mölln, 04542/6249

Verk. Block, Zylinder, Kopf, 1 Pleuel und Vergaser für KS 601. Tel.: 0211/277079.

Verk. 1 KS 601 mit Steib S 501, DM 4800.- 3 zerlegte KS und sehr viele Neuteile mit Briefen DM 5000.-. Joachim Hahn, Onkel Bräsig Str. 24, Berlin

Verk. 1 Deutz Bauernschlepper, Bj. 43, original-läuft-fahrbereit, 1 Mercedes 170 S Bj. 51 Schiebedach, Preis VHS

Suche die Zündapp Hauszeitung 'Streiflichter', Teile von KS 750 WH, von Zündapp Bootsmotor 'Delphin' kpl. Schraubeneinheit, von KS 600 Tankabdeckung, Schutzbleche, Vergaserabdeckung für 1 Vergaseranlage. Baldur (Frostnase) Klaas, Am Wallgraben, 6349 Driedorf, Tel: 02775/1212

Suche für KS 750 1 Satz Zylinderkopf hauben aus Alu. Georg Hollweger, Bacherwinkl 5, 8222 Ruhpolding.

Suche für KS 600 Auspuffanl., Sattel, Gepäckträger, Lenkkopflager. Axel Schmidt, Kantweg 6, 6636 Überherrn, Tel.: 06836/ 4166

Suche für KS 601 1 Gabel mit Rad, mittleren Stoßdämpfer. Gerhard Leudtenberger, Riedsteige 5, 7295 Dornstetten.

Ein Zündappfreund in Italien sucht für seine KS 600 eine Vergaserabdeckung und evtl 1 Satz Zylinderkopffhauben. Joachim Skudelny, Nationalstr. 51 I- 39018 Terlan, Tel.: 0039 471-57275

Verkaufe: 2 neuwertige Laufräder, pol. Alunaben, 5mm Speichen, Messingnippel, 18 Zoll, Stück 500.-, 1 Sportgetriebe (Bestzustand) 450.-
Dieter Doil, Quickbornerstr. 75, 1000 Berlin 26 Tel.: 030/ 416 36 62

Suche Ersatzteile für Elastic 250, Manfred Böser, Ubstadter str. 4, 7521 Ubstadt-Weiher.

Suche Ersatzteile für Victoria KR 26, Ingo Koepke, Amtmann Schroeter Str 26, 2804 Lilienthal.



KS 601 Club e.V.

Thomas Strieder

Dorfstraße 14

2411 Alt-Mölln

Tel. 04542/89291

3

Hier einige Informationen:

Am 6. Mai ist in Sinsheim/Kraichgau ein neues Fahrzeugmuseum eröffnet worden. Es befindet sich direkt neben der Autobahn Heilbronn-Mannheim. Dort werden auf ca. 8000 qm Fahrzeuge aus 2 Jahrhunderten ausgestellt. Es ist täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet.

Die Fa. Motorrad- Stemler, Kaiserstr.62a, 5 Köln 90 bietet jede Menge Teile für Steib Seitenwagen an und alles rund ums Gespann. Außerdem Reifen 4.00 x 19 mit Gespannprofil. Preisliste anfordern!

Bei Wolfgang Meyer, Breite Str. 19, 3300 Braunschweig gibt es noch alte Anstecknadeln von Ardie bis Zündapp. Preise zwischen DM 4.- DM 8.-

Die Fa. Irmtraud Jaeger, Ehlscheider Pfad 7, 5455 Bonefeld verkauft für alle BMW Motorräder jedes nur erdenkliche Teil neu, gebraucht oder aus Nachproduktion. Außerdem Steib Teile, Kunststoffboote und kpl. Seitenwagen. Riesiges Angebot. Preisliste anfordern!

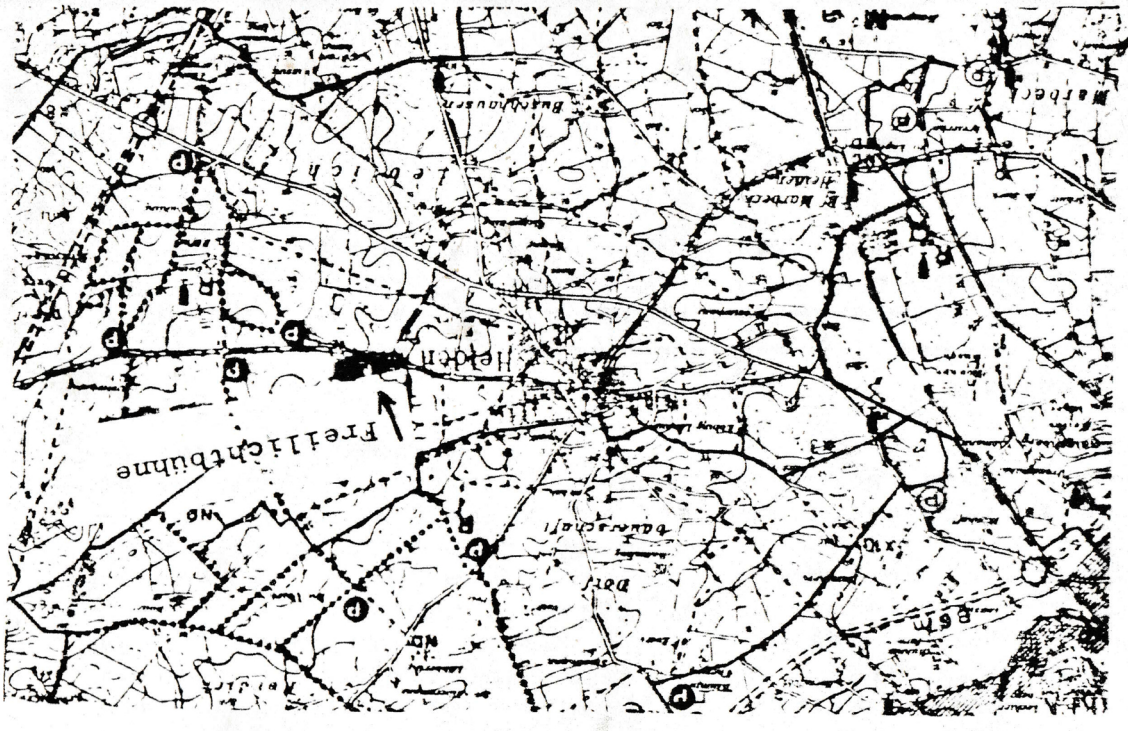
Einigen von Euch wird die Fa. Nettessheim aus Flensburg noch ein Begriff sein. Den ganzen Bestand von ca. 15 Tonnen Ersatzteilen neu und gebraucht von Motorrädern von 1930-1960 hat Klaus Vollmar, Hornsche Str. 36, 4930 Detmold, Tel.: 05231/21944 aufgekauft. Nur Selbstabholer, nur telefonische Vereinbarung!!! Täglich bis 23.00 Uhr.

Hier ein Bericht über ein Windgesicht, welches keine KS mehr fährt...
Einer der Gründer des KS 601 Clubs ist Rüter Lamberty. Mit dem Namen Rüter verbindet man automatisch Büffeltreffen-Bruchermühle-Arabella KS. Alle, die Rüter kennen, wissen, daß er neben seinem Gespann auch stolzer Besitzer einer Baskenmütze ist. Daß genau diese Baskenmütze immer weniger auf Treffen zu sehen ist, liegt weniger daran, daß er nach seinen Amerika-reisen meint, die Strecke zu unseren Treffen sei nicht weit genug, als vielmehr daran, daß ein Bundesbahnbeamter, offenbar wenig geübt im Umgang mit seinem VW Variant, den Rüter mitsamt seiner KS über den Haufen fuhr. Daß er mit seinem Gespann Vorfahrt hatte, hilft ihm heute wenig. Die bedauerliche Tatsache, daß er seinen Arm nicht mehr gebrauchen kann und für ihn das Motorradfahren passe ist, bleibt. Es bleibt auch, daß die Beamtenversicherung seines Unfallgegners die Schadenregulierung bewußt hinauszögert, um Rüter vergleichsmürbe zu machen. Wer ihn kennt, weiß, daß er alles andere als ein Gespannanfänger ist. Viele tausend unfallfreie Gespannkilometer zeugen davon. Das fing 1956 mit einer originalen KS an und endet mit der KS Arabella, die er jetzt verkauft hat. Einen Fahrbericht über dieses Gespann gab's 1976 im Mai Motorradheft. Bleibt zu hoffen, daß seine gesundheitliche Situation sich entscheidend bessert und der Elefantentreiber 1. Ranges sich an unseren Treffen weiterhin beteiligt.

Frostnase

Folgende Mitglieder sind unbekannt verzogen:

Alfred Winterheimer, Worms; Hans Martin Grothefend, Bremen;
Volker Sieg, Thuele; Friedrich Braas, Freiburg.



JHV: 4284 Heiden, Krs Borken
 - Freilichtbühne -
 Zeit: 22.8.87, 20⁰⁰ Uhr

Teilliste für VS 601

5.3.81

W. Andresen
Dorfstr. 12
2054 Werth



Bezeichnung	Bild-Nr.	Preis	Anzahl vorhanden
Kurbelgehäuse, alt	1	80.-	10
" " Sport geschliffen		100.-	1
Ölumpfstab	7	5.-	10
Stützring	29/30	5.-	15
Abstandrohr	31	3.-	2
Gehäusedeckel	40	20.-	4
Sg. Ring	52	1.-	10
Lagerdeckel, 6 oder 11	48	15.-	5
obere Verteilung, Sport	56	12.-	1
Zwischenbuchse	69	3.-	12
Hohlschraube	70	3.-	12
Ölwanne	61	20.-	2
Zylinder Li o. re	81	35.-	10
Zyl.-Kopf Li o. re geschliffen, in Teilen <u>ohne</u> Deckel	85	100.-	2
Zyl. Kopf, Aggregat, Komp.	—	120.-	2
Ventildeckel, Blech	—	8.-	4
Ventil	462	6.-	16
Kolben	129	25.-	10
Rundmutter	121	2.-	15
Fahrrad	117	10.-	20
" " "	116	15.-	10
Plenel, inbus, Satz	122	60.-	1
Kurbelwelle, noch gut <u>ohne</u> Plenel	115	200.-	2
" " geschliffen <u>ohne</u> Plenel	"	90.-	8

Bezeichnung	Bild-Nr.	Preis ⁽²⁾	Anzahl v
Kurbelwelle, geschl. kompl. mit Pleuel, Käfigen, etc	—	600.-	1
Nadeln, 30 St. 2,97 2,98 2,99	118	10.-	5
Satz Ventile/edern	163/164	6.-	20
Mutter	144	2.-	15
Mitnehmer 7. Terrad	142	12.-	5
Entlüfter m. Feder	145/146	12.-	5
Bronzeplatte	142	5.-	10
Ventileller m. Keilen	165/166	2.-	35
Stoßstange	152	5.-	40
Stößel m. Führung	150/151	15.-	6
Nockenwelle 17 o. 12	140	20.-	8
Kipphebel re o. li, kompl.	—	20.-	10
Ölpumpe, kompl. Alu Stahl	} 171		25.- 30.-
Lagerblech, Bronze	183	3.-	5
Satz Fahräder	175/176	5.-	10
Vergasergehäuse Li a re	192	10.-	5
Schwimmergehäusedeckel	218	4.-	5
Deckelverschraubung Deckelplatte	} 197/198	5.-	5
Luftfiltergehäuse	231	20.-	4
Luftfilter	234	15.-	4
Klemmring, neu verchromt	241	13.-	4
Satz Kupplungspleum (12)	255	10.-	3
Mutter	254	2.-	10

Bezeichnung	Bild.-Nr.	Preis (3)	Anzahl
Kopplungshebel	263	5.-	3
- dto. , verschraubt	"	16.-	2
Zwischenradwechsel	299	10.-	5
Abdeckscheibe	304	4.-	5
Kardanschutzhaube	308	10.-	4
Kettenräder	315/317/318/322	10.-	10
Schaltklauen	320/318	7.-	15
Schaltautomat, kompl.	336	—	7
Schalthebel	—	60.-	—
Schalthebel	351	15.-	2
Schaltgestänge, kompl.	381/383/382/384/	20.-	4
Schaltwelle	376/355	6.-	2
Anwerferdeckel	353	6.-	2
Welle	405	12.-	4
Fahrrad	422	5.-	10
Kegelrad	424	13.-	2
Kegelrad	418	8.-	2
Anwerferhebellager, alt } neu }	411	12.-	4
Kegelrad	423	5.-	4
Gehäusendeckel	463	15.-	2
Achsbuchse	437	8.-	5
Spannmutter	464	3.-	2
Stützpilz	467	3.-	4
Gehäuse m. Rohr	501	15.-	5
Satz Federn	515/509	16.-	3
Gummipuffer	520	5.-	1
Untere Verschl. Mutter	519	10.-	1
Obere " "	514	6.-	10

Berechnung	Bild.-Nr.	Preis	Anzahl vorhanden
obere Verschl. muller neu verchromt	511/514	15.-	4
obere Gleitbuchse	507	15.-	10
untere - " -	517	15.-	10
Satz Kappen, neu verschr.	508/510/516	45.-	2
Rahmen	525	100.-	3
Ständer, kompl.	535/544/543	40.-	1
" " "	535	20.-	2
Rasterplatte	536	10.-	2
Halbleder	531		3
Fußplatte	546	13.-	4
Gummipuffer	615	12.-	1
Schraube	666	8.-	3
Scheiwerferhalter, Satz	667	30.-	4
Gabelholm	675	35.-	2
Deckel	699/700	7.-	8
Verschlupfschraube	702	3.-	3
" " f. Schlüssel	-	3.-	4
Federträger m. Feder	691/689	16.-	4
Druckfeder, kompl.	685/692/686 684/687/688 683	25.-	2
Gabelführungsrohr	671	30.-	1
Satz Gleitbuchsen	672/678	15.-	2
" " Bronze	-	30.-	2
Spannummer	679	10.-	8
Haarblech	720	10.-	5
Handschale	723	20.-	1
Spannplatte	718		1

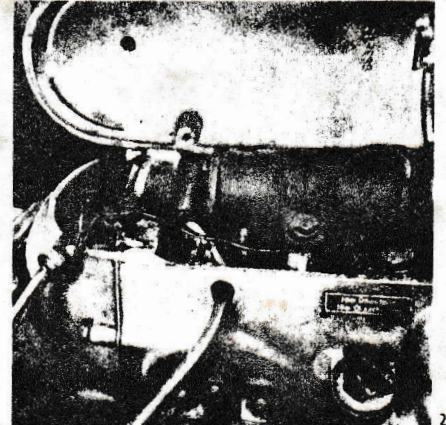
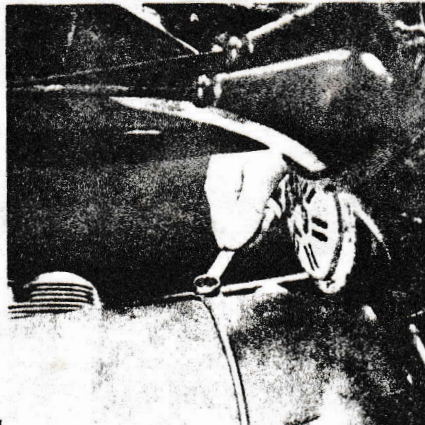
Bezeichnung	Bild-Nr.	Preis	Anzahl vorhanden
Bremsdeckel m. Achse	788/795	30.-	2
Achse vorn	795	15.-	3
Bremsschlüssel	780	5.-	8
Bremshebel	781	5.-	4
- dto. - neu verch.	781	16.-	2
Bremssacke m. Feder	776/779	8.-	8
Schraube	807	3.-	3
Bremshebel	803	5.-	3
- dto. - neu verch.		15.-	2
Bremshebel	824	5.-	3
Bremshebel	801	20.-	3
- dto. - neu verch.	801/802	60.-	1
Achse hinten	846	20.-	3
Tacho, ohne Glas, defekt	881	20.-	2
Zündspule, defekt	897	8.-	10
Buchse	839	4.-	4
Spannbuchse, defekt	837 Li	10.-	5
Anker, 60W, gut		150.-	1
Getriebe VS 600		100.-	2



Unser KS-Doktor, Walter Anschütz, meint zuerst:

Zu Nutz und Frommen aller derjenigen, die eine KS noch lange Zeit am Laufen halten müssen, ist der folgende Artikel verfaßt worden. Die KS-Motoren wurden 20 Jahre lang mit den gleichen Grundabmessungen gebaut. Wir sind also in der glücklichen Lage, uns einen ausgelutschten KS-600-Motor vom Schrott zu besorgen und diesen in aller Ruhe als Zweitmotor herzurichten. Sollten wir dabei eine Kurbelwelle von 1958 in ein Gehäuse von 1938 einbauen wollen, so ist das ohne irgendwelche Änderungen möglich.

Ehe wir mit der Demontage beginnen, sei gesagt, daß wir bei allen vorkommenden Arbeiten an der KS 601 ohne teure Spezialwerkzeuge, nur mit dem Bordwerkzeug und einigen dazugekauften Schlüsseln, Flacheisenstücken und Schrauben auskommen werden. Zu den Arbeiten an sich wäre zu sagen, daß niemand gezwungen ist, sich an unsere Reihenfolge zu halten. Wenn jemand also z. B. nur die Köpfe und Zylinder abnehmen will, braucht er deshalb selbstverständlich nicht den Motor auszubauen. Auch das Getriebe kann abgebaut werden, ohne den Motor aus dem Rahmen zu nehmen, zu empfehlen ist das aber nicht. Zum besseren Verständnis und leichteren Arbeiten sollte sich jeder KS-Besitzer, der Schlossern will, eine Ersatzteilliste für 2.50 DM vom Händler oder vom Werk besorgen.



Und hier geht's los:

Zu allererst wird die Maschine gründlichst gewaschen. Sauberkeit ist die erste Voraussetzung bei Arbeiten am Motor. Zuerst lassen wir das Motor- und Getriebeöl ab. Dann entfernen wir Sattel, Tank, Auspuffrohr und evtl. vorh. Sturzbügel. Die Gaszüge mit den Schiebern ziehen wir aus den Vergasern, unwickeln sie mit einem Lappen und zurren das Ganze am Rahmen fest. Den Kupplungszug hängen wir am Getriebe aus. Bei Motoren mit Handzündverstellung nehmen wir noch den Lichtmaschinen-Deckel ab und hängen den Seilzug am Unterbrechergehäuse aus. An den Vergasern lösen wir dann mittels Schraubenzieher die Klemmschellen für die Saugrohre. Die auf dem Filtergehäuse sichtbare Schraube drehen wir mit dem 14er Schlüssel heraus (1), und nehmen das Gehäuse mit Filter und Saugleitungen ab. Um die anfallenden Einzel- und Kleinteile nicht zu verlieren, besorgen wir uns einige leere Konservendosen und verwahren diese nebst Zettel darin. Jetzt trennen wir den Kickstarter nach unten und legen ihn am Rahmen fest, um freie Bahn für den Ausbau der Batterie zu bekommen. Die Muttern am Vergaserflansch lösen wir mit dem 14er Schlüssel, und zwar wechselseitig je $\frac{1}{4}$ Drehung. Einseitiges Lösen verzieht den Flansch (falsche Luft). Den Vergaser nehmen wir ab und drehen die Muttern wieder auf die Stehbolzen. Um an die Anschlüsse der Lichtmaschine heranzukommen, heben wir die obere Motorverkleidung ab, (2) und drücken das Gummifüllstück über der Reglerkappe heraus. Mit dem Schraubenzieher öffnen wir die Maßschrauben der Lichtmaschinenanschlüsse und entfernen die einzelnen Leitungen. Die Markierung der Drähte dürfen wir nicht vergessen. Am zweckmäßigsten

machen wir das mit Papier und Bleistift, indem wir einfach auf einen Zettel „rechter, mittlerer oder linker Lichtmaschinen-Anschluß“ schreiben und diesen 3fach gefaltet auf das zugehörige Kabel stecken, (3) und dessen Ende dann umbiegen, damit der Notizzettel nicht herausrutschen kann. Sind alle Leitungen markiert, dann wird der ganze Strang am oberen Rahmenrohr festgebunden.

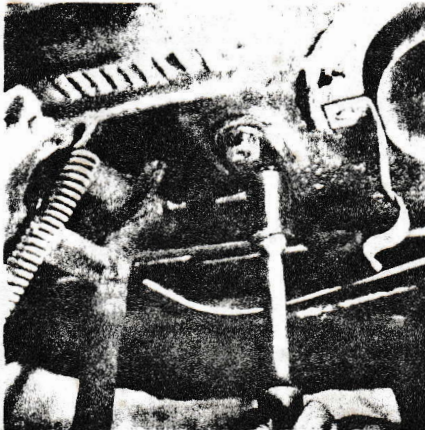
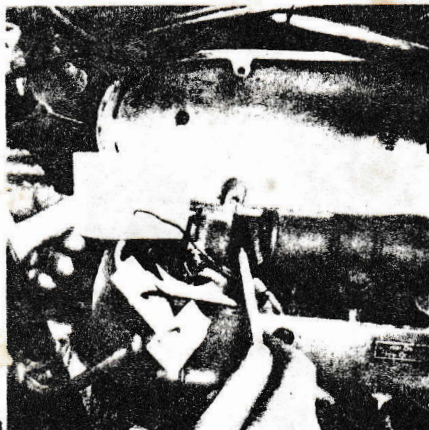
Der Motor hängt jetzt noch an drei Stellen mit dem Rahmen zusammen. Wir öffnen das Schlauchband der großen Gummischutzkappe am Getriebe mit einem kleinen Schraubenzieher oder einem stumpf gefeilt Nagel, dann boken wir unsere Maschine auf, damit die Gabelfedern entlastet werden und entfernen anschließend mit einer 19er Stecknuß, die wir uns passend zum Bordwerkzeug gekauft haben, die beiden Halsmutter (4), welche das Getriebe am Rahmen festhalten. Die Muttern sowie die dazugehörenden Spann- und Gummipolster legen wir in eine Büchse mit Zettel. Unter die Ölwanne legen wir einige Backsteine, bis diese saft aufliegt, dann lösen wir mit dem 22er Schlüssel die Mutter des Motorhaltebolzens auf der rechten Seite (5) und ziehen den Bolzen heraus. Es kann vorkommen, daß der Bolzen mit einem Eim Dorn und großen Hammer herausgeschlagen werden muß, weil mit der Zeit Wasser und Dreck in das Bolzenrohr eindringen. Der Motor ist jetzt frei und wir können ihn so weit nach vorn drücken, bis am Getriebe die Kardanwelle herunterfällt. Anschließend ziehen wir den Motor etwas zurück und heben ihn am Kickstarter an, um ein Stück Holz unter die Ölwanne an der Ablassschraube zu legen. Drücken wir jetzt hinten aufs Getriebe, so kippt der Motor über das untergelegte Holz und geht vorn hoch.

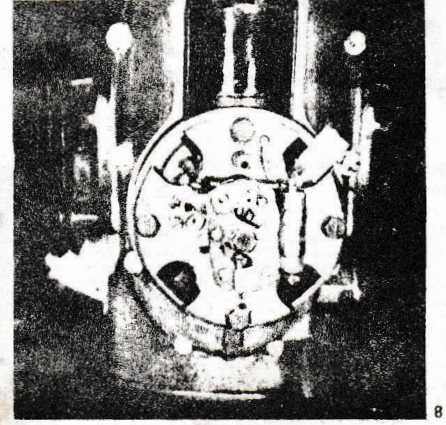
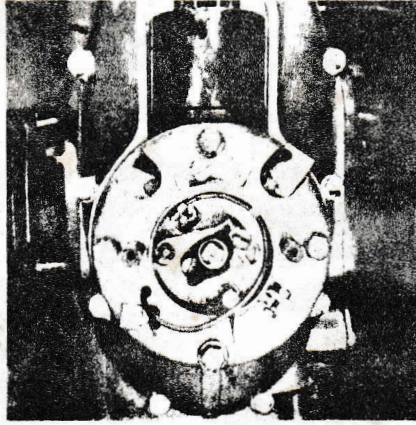
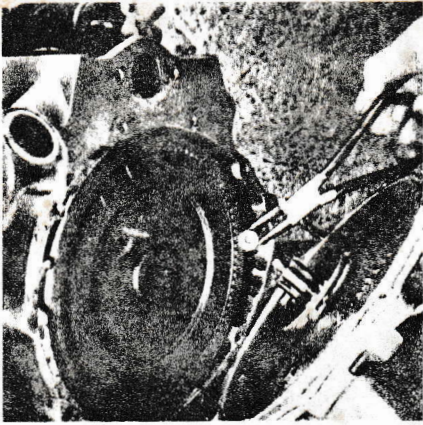
Die Ölwanne wird jetzt vorn auch mit Holz unterlegt. Mit dieser Prozedur, die wir nochmals wiederholen, also wieder zuerst hinten und dann vorn Holz drunter, bekommen wir den Motor ohne Verklebungen vom Rahmen frei. Um unser gutes Stück auf die Werkbank zu heben, holen wir möglichst einen Freund zu Hilfe, mit Gewalt und Schweiß bringen wir es aber auch alleine fertig.

Um den Klotz auf der Bank handlicher zu machen, flanschen wir zuerst das Getriebe ab. Mit dem 11er Schlüssel entfernen wir die 8 Gehäuse-schrauben (M7 x 35) sowie auf der rechten Getriebeseite 3 Muttern von den Stehbolzen. Die Schrauben, Scheiben und Muttern legen wir in eine Büchse mit Notizzettel. Das Getriebe können wir jetzt abnehmen und zur Seite stellen. Beachten müssen wir, daß der Druckpilz auch aus der Kupplung herauskommt (6). Ist dies nicht der Fall, versehen wir einen Schraubenzieher an der Spitze mit einem Klümpchen Abschmierfett und lotsen ihn damit heraus.

Um die Zündspule bequem abnehmen zu können, entfernen wir mit dem Schraubenzieher die Zündkerzenpfefen, schieben die Zündkabel durch die Gummifüll im Kurbelgehäuse zurück und schrauben dann die Pfeifen wieder an die Kabel. Mit dem 14er Schlüssel lösen wir den Haltebolzen der Zündspule und nehmen diese ab. Bolzen, Scheibe und Abstandsrohr befestigen wir mit Schnur oder Blumendraht an der Zündspule.

Wir wenden uns nun der Lichtmaschine zu und stellen dabei fest, daß es davon zwei Ausführungen gibt, und zwar die seit 1935 nahezu unverändert gebaute 60 W-Maschine mit Handzündverstellung (7), die bis 1952 sowie bei den





Werksgespannen Verwendung fand, und die neue 90 W-Maschine (8) mit automatischer Zündverstellung, die ab 1953 in der Serie eingebaut wurde. Außer an der Zündverstellung erkennt man die alte Maschine daran, daß sie nur 2 Schleifkohlen besitzt, während die neue mit 4 Kohlen ausgerüstet ist. Ehe wir mit dem Abbauen beginnen, drücken wir die kleinen Federn an den Kohlen mit einem Schraubenzieher o. ä. zur Seite, holen diese in den Führungen hoch und stützen dann die Federn gegen die Flanken der Kohlen ab. Damit erreichen wir einen mühe-losen Aus- und Einbau des Lichtmaschinengehäuses, ohne die Kohlen am Kollektor zu beschädigen.

Um den Fliehkraftregler zu entfernen, lösen wir mit dem 11er Schlüssel die Ankerschraube und ziehen diese heraus. Den Fliehkraftregler legen wir am besten in eine Schachtel, in der wir auch alle Lichtmaschinenteile nebst den dazugehörigen Schrauben sammeln. Wieder mit dem 11er-Schlüssel lösen wir die 4 Gehäuseschrauben und nehmen das Lichtmaschinengehäuse ab. Die ringförmige Papierdichtung nehmen wir heraus und säubern die beiden eingefrästen Lüftungslöcher (Kondenswasser!!) Der Zündkondensator an den alten Lichtmaschinen sitzt übrigens im Innern des Gehäuses (9), wogegen bei den neuen der Kondensator vernünftigerweise außen angebracht ist.

Für den großen Anker besorgen wir uns im Schraubenladen eine 110 mm lange M 8-Schraube (8g-Qualität) mit durchgehendem Gewinde (10). Das Gewinde schleifen wir auf 50 mm Länge ab, und zwar so weit, daß sich eine M 8-Mutter leicht darüberschieben läßt.

Mit dem 14er-Schlüssel drehen wir unsere Abdrückschraube, welche wir übrigens immer im Bordwerkzeug mitführen können, in den Anker ein und knallen sie an. Sollte der Anker dabei nicht von alleine herunterkommen, geben wir der Schraube mit dem Hammer einen Schlag auf den Kopf, kommt der Anker immer noch

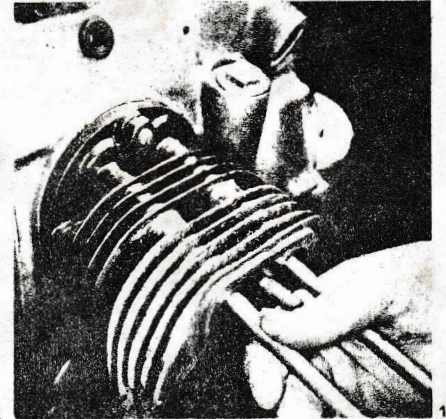
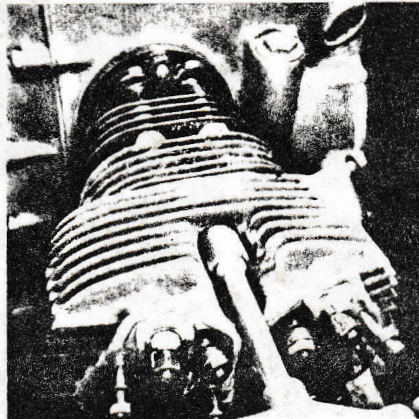
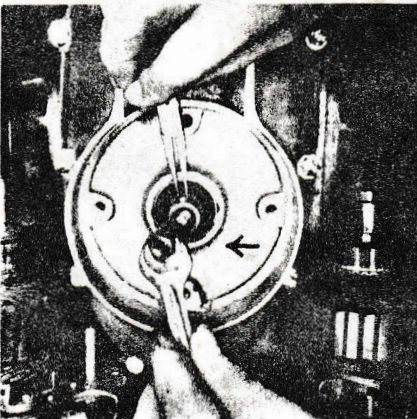
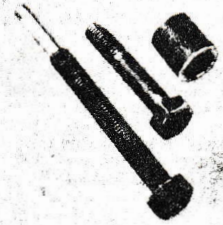
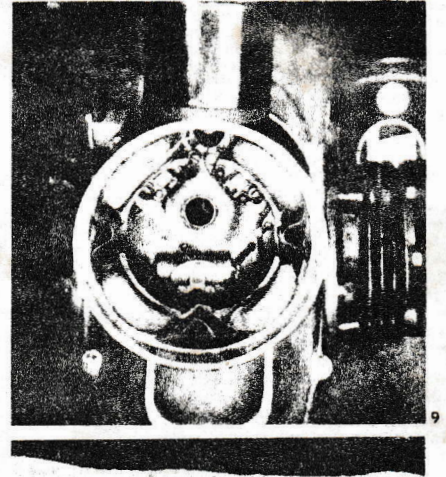
nicht, wird der 14er-Schlüssel erneut angesetzt und mit dem Hammer kräftig auf den Schlüssel geschlagen. Der Anker kommt dann bestimmt. Mit dem kleinen Anker haben wir praktisch überhaupt keine Schwierigkeiten. Der 9er-Schlüssel wird am Vierkant der Ankerschraube angesetzt, ein Schlag zum Lösen der Schraube, ein zweiter Schlag und der Anker löst sich. Die Ankerschraube wird jetzt nur noch aus der Kurbelwelle gedreht, dabei verschwindet sie langsam im Anker (1 Links- und 1 Rechtsgewinde). Mit der Flachzange nehmen wir die Paßfeder (Keil) heraus (11). Für die großen Lichtmaschinen ist ein Gewindestück in die Kurbelwelle eingeschraubt, welches wir in Ruhe lassen (Pfeil).

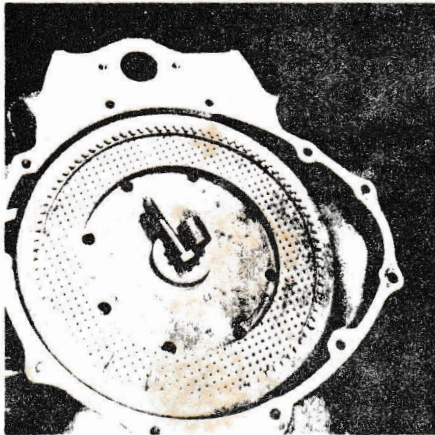
Wir wenden uns jetzt den Köpfen zu und entfernen zuerst die Zündkerzen. Mit dem 10er-Schlüssel lösen wir die Muttern der Kopfhauben. Zuvor stellen wir eine Büchse unter. Dann nehmen wir die Hauben ab und leeren das Öl, welches sich darin befinden muß, aus. Der Zylinderkopf muß an 5 Stellen gelöst werden, ehe wir ihn abnehmen können. Die sehr versteckt über dem Kerzenloch (12) sitzende Bundmutter verdient unsere besondere Beachtung. Wir lösen sie mit der 17er-Stecknuß. Die restlichen 4 Zylinderkopfmutter lösen wir mit dem 17er-Gabelschlüssel. Es versteht sich von selbst, daß die Muttern über Kreuz geöffnet werden.

Nachdem der Kopf runter ist, ziehen wir die Stoßstangen aus dem Zylinder (13). Wir sehen hier außerdem den Stehbolzen, auf dem die Bundmutter über dem Kerzenloch sitzt. Um die Zylinder abzunehmen, müssen wir mit dem 17er-Schlüssel die 5 Fußmuttern lösen, aber auch wieder kreuzweise.

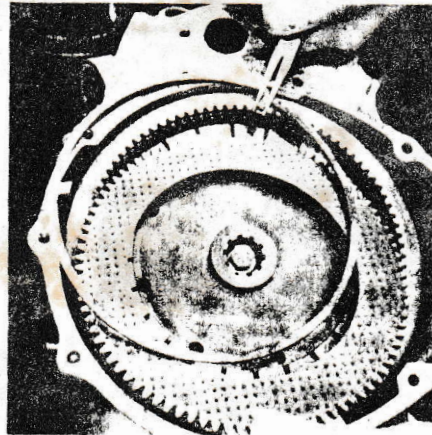
Bevor wir den Zylinder ganz abziehen, legen wir einen Lappen in den entstehenden Spalt zwischen Zylinderfuß und Gehäuse, um zu verhindern, daß uns der Pleuelschaft die Gehäuse-dichtfläche beschädigt.

(Fortsetzung im nächsten Heft)

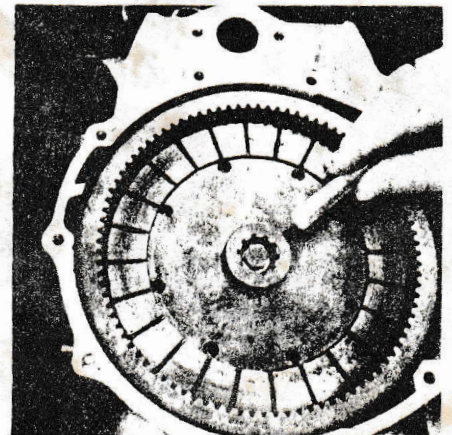




14



15



16

Nach den Zylindern entfernen wir die Kolben, indem wir mit der nachgearbeiteten Spitzzange die Bolzensicherungen aus dem Kolben herausheben. Mit der Lötlampe wird der Kolben angewärmt, weil alle KS 601-Kolbenbolzen Haftsitze haben. Mit einem passenden Holzdorn (Löffelstiel) wird der Bolzen zur Hälfte aus dem heißen Kolben gedrückt, und zwar nur so weit, daß der Kolben vom Pleuel genommen werden kann. Mit einem Stück Hartholz kratzen wir den Boden des Kolbens sauber und sehen verschiedene Zahlen. (Z. B. Kolbenmaß 87100 mm kleiner als Zylinderbohrung) und die Bezeichnung „oben“. Mit einem Bleistift markieren wir den Kolben (links oder rechts).

Um die Kupplung auszubauen, besorgen wir uns im Eisenladen eine M8-Schraube (8 g) von 45 mm Länge, um Klemmer ein Stückchen Rohr $\frac{3}{8}$ oder $\frac{1}{4}$ " und feilen es auf 17 mm Länge zurecht. Das Rohr schieben wir über die Schraube, führen beides in die Kupplung ein (14) und ziehen, nachdem die Schraube im Gewinde der Kurbelwelle gefaßt hat, mit der 14er Stecknuß kräftig an, bis die Reibscheiben löse, die Kupplung also gespannt ist. Den Sprengring entfernen wir mit einer Zange (15) und heben dann die Kupplungsdeckplatte heraus. Um Verwechslungen zu verhindern, markieren wir die nun sichtbare Belagscheibe mit Kreide, nehmen sie heraus und legen sie zur Deckplatte (15). (Je nach Herstellerfirma gibt es Reibscheiben mit oder ohne Rillen im Belag.) Den Federring müssen wir mittel Zirkel, Nagel oder dergl. entfernen, um die Kupplungszwischenplatte ausbauen zu können. Haben wir die Zwischenplatte entfernt, so markieren wir die darunterliegende Belagscheibe ebenfalls. Hierzu ist zu bemerken, daß die gehönte Mittelplatte der beiden Scheiben gleich, also eine schmale dicke und eine breite dünne Seite hat, deshalb auch die Markierung mit der Kreide. Nun lösen wir die M8-Schraube

und entfernen sie, um die Kupplungsdruckplatte auszubauen. Die unter der Druckplatte befindlichen 8 bzw. 12 Druckfedern können danach herausgenommen werden.

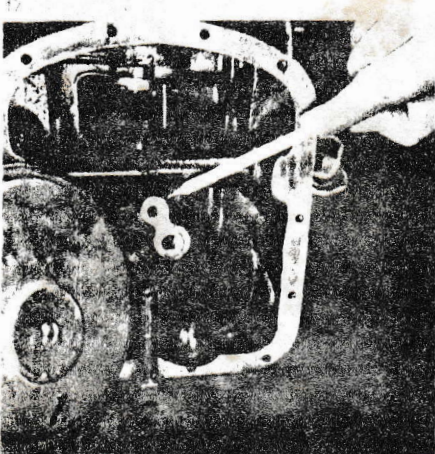
Für Solo und kleinen Seitenwagen genügen 8 Federn. Für großen Seitenwagen und Wettbewerb müssen 12 Federn eingebaut werden.

Wenn wir jetzt den Kupplungskorb, der gleichzeitig Schwungmasse ist, ausbauen wollen, müssen wir zuerst für einen sicheren Halt des Motors sorgen. Zu diesem Zweck stellen wir den Motor hochkant und nehmen die Ölwanne ab, indem wir mit dem 10er Steckschlüssel die 14 Ölwanenschrauben herausdrehen, und diese nebst ihren Beilag- und Zahnscheiben in eine Büchse mit Zettel legen. Zuvor legen wir einen Lappen unter das Gehäuse, damit wir unseren Arbeitstisch mit den herauslaufenden Ölresten nicht beschmutzen. Die Ölwanendichtung sollte, wenn auf einen sauberen Motor Wert gelegt wird, durch eine neue ersetzt werden. (Dickes Packpapier und Dichtungsmasse gehen zur Not auch.) Am nun sichtbaren Ölfilter biegen wir die Zunge des Sicherungsblechs mit dem Schraubenzieher zurück und entfernen die Hohlschraube mit dem 19er Schlüssel. Nach Abnahme des Filters sehen wir zwei Bohrungen, wovon die kleinere blind ist (17/1, Filteroberseite, 2. Hohl-schraube, 3. Distanzbüchse) und mit dem Olumlaufl nicht in Verbindung steht. Die Bohrung ist fertigungstechnisch bedingt.

Der Ölfilter sollte alle 10 000 km gewechselt werden (Werksangabe), da lange Lagerlaufzeiten in gewissem Umfang von einwandfreier Ölfiltration abhängen. Ein neuer Ölfilter kostet jedoch DM 12,- und deshalb unterbleibt meistens der Filterwechsel, so daß KS-Motoren im allgemeinen alle Jubeljahre einen neuen Filter verpaßt bekommen. Um dieses Übel abzustellen, helfen wir uns selbst und biegen den gebördelten Rand des Filters mit Schraubenzieher und

Flachzange aus. Wir entfernen den gelochten Deckel, an dessen Innenseite Drahtgaze angelötet ist, und waschen ihn gründlich mit Benzin aus, bis alle Rückstände abgelöst sind. Im Filter selbst befindet sich weitest nichts als ein Anschlußstück aus Aluminium, an dem ein Ölfilter-schlauch angebracht ist, der am anderen Ende offen bleibt. (Früher war da ein Kupfervalventil dran.)

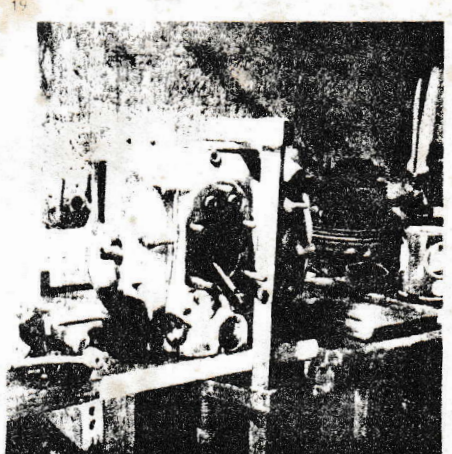
Es ist erwiesen, daß die Verschmutzung des Schlauches von innen, das vom Anschlußstück, nach außen vorschreitet, bis bei völliger Verschmutzung nur durch das offene Ende des Schlauches Öl (also ungefiltertes) angesaugt wird. Wir brauchen jetzt nur im Branchenverzeichnis des Telefonbuchs nach einem Filterhändler zu suchen und dort ein Stück Gewebe-ölfilter-schlauch (FO-Schlauch von Knecht, Stuttgart, oder Mann, Ludwigsburg) von etwa 1,50 m Länge für rund DM 1.50 zu kaufen, um unser Filter erneuern zu können. Dabei beachten wir, daß der Schlauch an beiden Enden mit Blechstreifen (Schlauchband) versehen und daher (18) am Aufwickeln gehindert wird, daß außerdem die Windungen des Schlauches nicht zu lose gelegt werden, damit diese nicht aneinander scheuern können. Jetzt brauchen wir nur noch den Deckel aufzulegen und den Rand umzubördeln, um den Filter wieder verwenden zu können. Mit einer langen Schraubzwinge, die wir uns beim Schreiner oder Glaser ausleihen, befestigen wir den Motor auf der Werkbank. (Hierzu sei vermerkt, daß die Zwinne immer auf der ab-drehenden Seite, also beim Lösen rechts von der Mutter und beim Anziehen links von der Mutter befestigt sein muß.) (19) Die Kurbelwelle blockieren wir mit einem in Lappen gewickelten Dorn (hier z. B. Knebel des Steckschlüsselsatzes aus dem Bordwerkzeug) oder einem Hartholz (20), welches wir quer durch das Kurbelgehäuse stecken. Dabei achten wir darauf, daß der Dorn



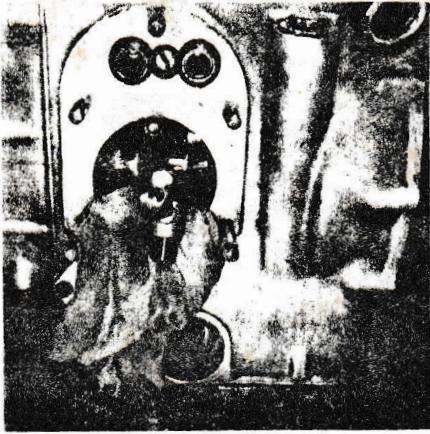
17



18



19

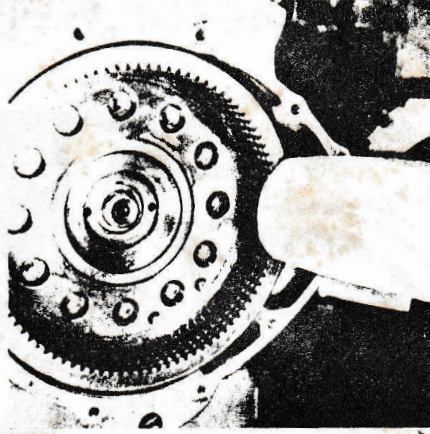


20

auf dem Sims der gegenüberstehenden Gehäusewand aufliegt und nicht auf den Ölleitungen in der Gehäusemitte. Nun zur Schwungscheibe. Zuerst biegen wir das Sicherungsblech hinter der Mutter mit dem Schraubenzieher zurück, um dann mit einem 36er-Steckschlüssel, Dorn und evtl. Rohrverlängerung die Schwungscheibenmutter loszudrehen. (Tip: Wenn wir selbst keinen 36er-Schlüssel besitzen, gehen wir in eine Autoreparatur, wo VWs verkehren, und bitten, uns die 36er-Stecknuß mit Knebel aus dem VW-Spezialwerkzeug für ein paar Minuten zu leihen.) Sollte die Mutter bei Murksarbeiten der Vorbesitzer durch Meißelschläge beschädigt worden sein, ist es keine Schande, mit der Schliffleiste das ausgeriebene Material wegzunehmen und sie weiterhin zu verwenden, solange der ökant in seiner ursprünglichen Form erhalten bleibt, da Spezialmuttern in dieser Größe naturgemäß nicht billig sind.

Wir kommen jetzt zum Abziehen der Schwungscheibe. Zuerst suchen wir die Keilnut und stellen diese nach oben. Vorher haben wir natürlich den Dorn, der die Kurbelwelle blockierte, herausgenommen und schlagen dann mit dem Holz- oder Gummihammer um 90° zur Keilnut versetzt kräftig auf die Schwungscheibe (21). Die Scheibe kommt bestimmt herunter!

Wir wenden uns jetzt den Pleueln zu und fertigen uns als Arbeitserleichterung einen Haltebügel aus welchem Flachisen an (22). Den geteilten Lagerkäfig drehen wir, bis die Trennfuge in Pleuelstangenmitte steht, dann führen wir unsere Pleuelstange ein und befestigen ihn am rechten oberen Stehbolzen. (23, hier ist das gegenüberliegende Pleuel festgestellt.) Nach dem Feststellen des Pleuels lösen wir mit der 14er-Stecknuß die Mutter der Pleuelschrauben (24) und nehmen diese mit den dazugehörigen Unterlegscheiben ab. Mit einem Eisendorn klopfen wir die Pleuelschrauben zurück, bis die Pleuelstange herausgezogen werden kann. Mit einem Bleistift schreiben wir die eingeschlagene Nummer am Pleuel auf das Gehäuse, dabei merken wir uns, daß jedes KS-Pleuel nummeriert ist und die Pleuel immer mit der Nummernseite nach oben eingebaut

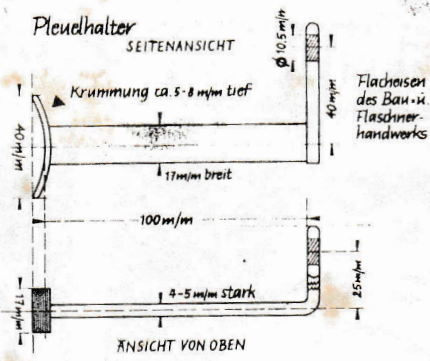


sein müssen. An dieser Stelle sei gleich das Nachsetzen der Pleuellager behandelt: Voraussetzung dafür ist eine Tuschierplatte oder aber ein Stück Schauensterglas von mindestens 5 mm Stärke. Ob ein Nachsetzen überhaupt nötig ist, die Pleuellager also Luft haben, stellen wir fest, indem die Welle auf OT gedreht und am Pleuelschaft in Richtung OT-UT sanft gerüttelt wird, ohne dabei das Pleuel seitlich zu kippen. Entsteht beim Rütteln ein fühlbares Klappern, dann muß das Pleuellager nachgesetzt werden.

Zum Nachsetzen bauen wir die Pleuelstange wie beschrieben aus. Auf die Tuschierplatte wird ein Stück Polierleinen gelegt und die Trennfugen des Pleuelfußes nacheinander darauf abgezogen (25). Eine Stoßfläche liegt dabei auf dem Polierleinen, die andere auf der blanken Platte (25), dabei zählen wir jeden gemachten Strich mit, um auf beiden Seiten einen gleichmäßigen Anschlag zu bekommen. Empfehlenswert ist es, am Anfang nur 20 Striche pro Seite zu machen und die Pleuelstange wieder einzubauen. Zu beachten ist dabei, daß die Muttern (bei Pleueln alter Bauart die Inbusschrauben) mit 8 mkg angezogen werden.

Normalerweise steht kein Drehmomentschlüssel zur Verfügung, und die Pleuelschrauben werden frei nach Schnauze angeknallt. Voraussetzung dafür ist allerdings ein gewisses Materialgefühl. Wer dies nicht hat oder sich die Arbeit ohne Drehmomentschlüssel nicht zutraut, kann sich auf folgende Art helfen:

Man besorgt sich eine Federwaage und hängt erst einmal 8 kg Gewicht daran, um zu sehen, ob die Waage überhaupt stimmt. Ist dies nicht der Fall, so markiert man sich eben den Punkt, der bei 8 kg Gewicht angezeigt wird. Auf den Knebel des Steckschlüssels wird dann ein Rohr von 1 m Länge aufgeschoben, die Federwaage am Ende des Rohres eingehängt und mit 8 kg daran gezogen. Dies ist zugegebenermaßen eine umständliche Prozedur, und deshalb habe ich meine Pleuelschrauben bis jetzt immer nach dem Gefühl angezogen, ohne daß ich dabei eine abgerissene Hälfte oder im Betrieb das Pleuel auseinanderfliegen wäre.



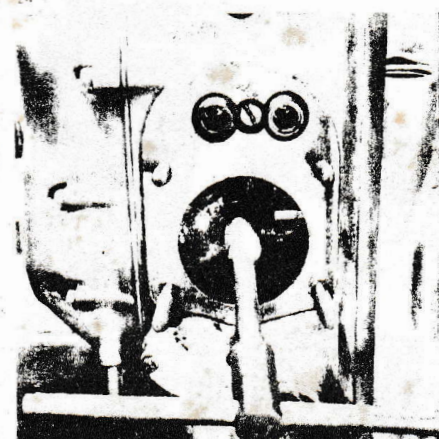
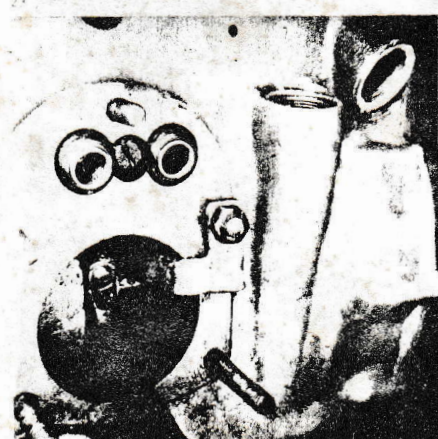
22

Nachdem wir unser Pleuel wieder eingebaut haben, wird der Haltebügel entfernt und erneut die Pleuel auf Lagerluft gemacht. Sollte schon nach 20 Strichen das Pleuel keine Luft mehr haben, so haben wir großes Glück gehabt. Meistens ist es jedoch so, daß das Pleuel 4. bis 5mal ein- und ausgebaut und auf der Tuschierplatte nachgesetzt werden muß, bis der optimale Lagersitz erreicht ist.

Wir beachten, daß die KS-Pleuel im eingebauten Zustand immer fallen müssen und niemals von der Kurbelwelle mitgenommen werden dürfen. Dies sehen wir am besten, wenn wir an der Kurbelwelle drehen. Dabei probieren wir gleich, ob sich das Pleuel über die ganze Drehung seitlich kippen läßt. Im UT- und OT läßt es sich natürlich stärker kippen als jeweils in der Mitte zwischen beiden. Hier ist auch die kritische Stelle für das Nachsetzen. Es darf bei stark ausgeschlagenen Pleueln nur so weit nachgesetzt werden, daß hier das Pleuel gerade noch fühlbar gekippt werden kann. Es versteht sich von selbst, daß zum Wiederausbau der Pleuelstange die Käfige mit ihren Trennfugen wie beschrieben ausgerichtet werden müssen und danach der Haltebügel angeschraubt wird. Um weiterhin nach dem Nachsetzen mit den Pleuellagern keinen Ärger zu bekommen, ist es notwendig, nach Erreichen des optimalen Lagersitzes das Pleuel von der Kurbelwelle ganz abzunehmen nebst Nadeln und Käfigen. An den Käfigen ist es empfehlenswert, vor dem Herausnehmen beide Hälften auf einer Seite an der Trennfuge zu markieren, um zu verhindern, daß die Käfige verkehrt eingebaut werden. Im neuen Zustand ist es leicht zu sehen, wie die Käfige eingebaut werden müssen, da an einer der Flanken Zahlen eingezägt sind. Leider werden diese Zahlen mit der Zeit beim Laufen abgeschliffen, deshalb die Farbmarkierung.

Das Pleuel setzen wir jetzt ohne Innereien zusammen und ziehen die Pleuelschrauben an, Pleuel dazu im Schraubstock mit Kupferfutter einspannen. Die Schrauben zuerst wenig festziehen und die Lagerbahnen durch leichtes Klopfen mit dem Hammerstiel ausrichten, erst dann die Schrauben ganz festziehen.

(Fortsetzung im nächsten Heft)



25