

des Anschlußtablets am Sammler. — Den Rückstromschalter können beeinflussen: Ebenfalls ungenügender oder fehlender Masseanschluß des Spulentastens bzw. ungenügender Masseanschluß des Rückstromschalters selbst im Spulentasten.

Auf richtige Kabelanschlüsse im Spulentasten ist zu achten, da eine falsche Anklammerung schwerwiegende Fehler zur Folge hat. Die bisherige Bezeichnung der Anschlußstellen bei den DKW-Krafträdern nach eigener Festlegung (s. Abbildung) wurde vor einiger Zeit mit den Kennzahlen der allgemeinen Bosch-Anlage in Übereinstimmung gebracht. — In folgender Zusammenstellung sind die neuen Bezeichnungen (die alten in Klammern) angeführt:

- Verbindung zum Sammler (Plusseite) = 30 (3).
- Leitung vom Zündschalter zur Zündspule = 15 (10 B).
- Leitung zum Zünd- und Lichtschalter = 51 (1 a).
- Leitung zur Maschinenklemme 1 (Pluskoble) = D + (1).
- Leitung zum Zündschalter für Ladeanzeigelampe = 61 (R).
- Leitung zur Maschinenklemme 20 = DF (20).
- Masseanschluß = 31 (M).
- Primärleitung zum Unterbrecher = 1 (II).

4. Einstellung des Kupplungsspiels.

Die Einstellung des notwendigen Kupplungsspiels kann bei der NZ 350 ohne jedes Werkzeug von Hand aus, ja sogar vom Sattel aus während der Fahrt durchgeführt werden. Bei normal erhaltenem Kupplungsspiel muß am Handhebel ein toter Gang von 5 mm vorhanden sein. Zu viel Kupplungsspiel läßt die Kupplung nicht voll auslösen, bei zu wenig Kupplungsspiel rutscht die Kupplung durch. Durch die bequeme Handverstellung oberhalb des Fußbremshebels läßt sich die Einstellung leicht korrigieren.

Merken: Rappe nach Rechts drehen bringt Verkleinerung des Kupplungsspiels, Rappe nach Links drehen bringt Vergrößerung des Kupplungsspiels. Besonders sei noch auf die Schmierstelle der Kupplungsschnecke hingewiesen, deren Wartung für die leichte Gängigkeit der Kupplung notwendig ist.

5. Ölstand im Getriebe.

Regelmäßig alle 3000 km ist die Öleinfüllöffnung hinter dem Fußschalthebel zu öffnen. Nach Herausnahme des Einfülldeckels ist der an dem Deckel befindliche Ölstandsanzeiger abzuwischen, der Deckel wieder einzulegen und nach dessen nochmaliger Herausnahme der Ölstand abzulesen. Dieser soll zwischen den beiden Markierungen am Ölstandsanzeiger liegen. Als Schmiermaterial wird allgemein Getriebeöl verwendet, im Wehrmachtbetrieb wird aus Gründen der Vereinheitlichung Motorenöl aus Gründen der Vereinfachung Motorenöl. Im Winter wird Getriebeöl zur Hälfte durch dünnflüssiges Motorenöl ersetzt, im Wehrmachtbetrieb Motorenöl durch Motorenöl/Winter.

Nach den ersten 2000, dann alle 10 000 km ist die ganze Ölfüllung aus dem Getriebe nach Öffnen der Ablassverschraubung unten bei betriebswarmem Motor abzulassen, die Verschraubung wieder einzusetzen, 1 Liter Spülöl aufzufüllen, das Krafttrad 1 km zu fahren, das Spülöl wieder abzulassen und 1 Liter neues Getriebeöl einzufüllen.

Wichtig! Das hier angegebene Schmiermittel darf nur bei dem Modell RT 125 und den NZ-Typen

Verwendung finden. Die älteren DKW-Modelle nach der SB-Reihe müssen unbedingt als Betriebsfüllung eine Mischung von $\frac{2}{3}$ Ambrolem (Wehrmachtzett) und $\frac{1}{3}$ Motorenöl erhalten.

6. Die Fahrgestell-Schmierung.

Regelmäßig alle 1000 km sind zur einwandfreien Erhaltung des Fahrgestells die in der Abbildung auf der vorhergehenden Seite angezeigten Schmierstellen zu versorgen. Benützt wird hierzu Motorenöl. Beim Antrieb des Geschwindigkeitsmessers wird bei neuen Fahrzeugen oder bei Ueberholungen in der Uebertragungsspirale kältebeständiges Fett verwendet. Dies ist nicht durch den Schmiernippel einzupressen, sondern direkt in die Seilhülle einzufüllen. Wad.

