

NSU	Uebersichtsblatt Arbeitsgänge für die Kontrolle der Einlaufperiode	I. Allgemeines
Kunden-Dienst		Blatt 1


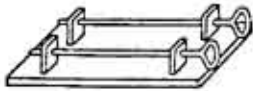


Type 501T und TS

Nr.	Benennung des Arbeitsganges	Zeit in Minuten	Ersatzteile	Bemerkung und Skizze
1.	Drosselrohr entfernen	3.2	Dichtung	
2.	Benzinrohr und Vergasersieb reinigen	8.5	Dichtung Vergasersieb	
3.	Funktion der Oelpumpe prüfen	0.65		
4.	Oel ablassen, Gehäuse ausspülen, Oel erneuern	7.2		
5.	Zylinderkopfschrauben nachziehen	0.65		
6.	Stößelspiel prüfen	8.0		
7.	Kupplung nachsehen	15.0	Lamellen Feder	
8.	Kupplung prüfen und evtl. nachstellen	1.5		
9.	alle Preßschmierstellen abschmieren	1.25		
10.	Gehäuseschrauben nachziehen	6.0		
11.	Getriebefett nachfüllen	4.0		
12.	Lichtmaschine ölen	0.8		
13.	Batteriespannung und Säure prüfen	11.5	Säure dest. Wasser	
14.	Stoßdämpfer an der Gabel nachstellen	0.5	Juridscheibe	
15.	Vorder- und Hinterradachse nachziehen	1.1		
16.	Vorder- und Hinterradlager auf Spiel kontrollieren	4.5		
17.	Schalldämpfer kontrollieren	2.0		
18.	Sattelgelenk schmieren	0.5		


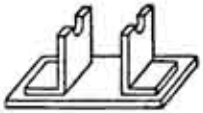
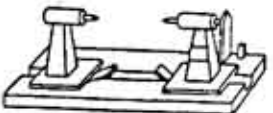
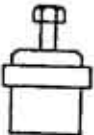
Type 501T und TS

Nr.	Benennung des Arbeitsganges	Zeit in Minuten	Ersatzteile	Bemerkung und Skizze
19.	sämtliche Bedienungshebel nachsehen	2.3		
20.	Maschine auf Leistung prüfen	auf der Strecke		
21.	Bremsen nachsehen	0.9		
22.	Reifendruck prüfen	3.0		
23.	evtl. Ventile nachstellen	4.0		
24.	evtl. Zylinder abnehmen und Kolbenringe kontrollieren	90.0		Tank ausbauen
25.	Unterbrecher nachsehen	3.0	Isolierbüchse	
26.	Bremsen nachstellen	1.5		
27.	Lenkung nachstellen	1.5		
28.	alle Preßschmierstellen abschmieren	2.0		
29.	Batterie untersuchen	5.0		
30.	Scheinwerfer und Schlußlicht prüfen	3.0		

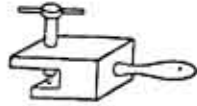
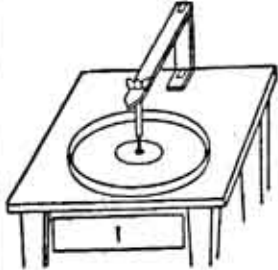
Type 501T und TS

Nr.	Benennung des Arbeitsganges	Zeit in Minuten	Ersatzteile	Bemerkung und Skizze
				Schwenkbare Vorrichtung zum Demontieren und Montieren des Motors 
				Auswechselbare Aufnahme für Motor 
1.	Zylinderkopf abnehmen	6.0	Zylinder-Dichtung	Motorrad
2.	Aus- und Einbauen eines Ventils mit Feder	5.0	Ventilfeder	Vorrichtung zum Ventilausbau 
3.	Kolbenboden ohne Entfernung des Kolbens zu reinigen	4.0	Zylinder-Dichtung	
4.	Ventile an einem Einzelzylinder demontieren und montieren	8.0	Ventilfeder	
5.	Ventilführung aus- und einpressen	4.0	Ventilführung	(Einzelzylinder) Dornpresse zum Auspressen der Ventilführungen 
6.	Büchse aus Deckel abziehen (linker Antriebsgehäuse-Deckel)	3.0	Büchse	
7.	Lagerschale durch Anwärmen des Deckels demontieren	5.0	Lagerschale	
8.	Seitenwagen ausspuren	10.0		

Type 501T und TS

Nr.	Benennung des Arbeitsganges	Zeit in Minuten	Ersatzteile	Bemerkung und Skizze
1.	Zylinderkopf, Zylinder-Kolbenringe, Kolben (mit Wärmehaube) und Steuergehäuse-Deckel demontieren	14.0	Zylinderkopf-dichtung Kolbenringe Schrauben für Steuergehäuse-deckel Dichtung f. dto.	Einzel-Motor
2.	Oelkanäle durchblasen	3.0		
3.	Pleuelstange auswinkeln	6.0		Prisma 
4.	Montage des Kolbens und der Ringe (mit Wärmehaube)	7.0	Kolbenringe Kolben	
5.	Montage des Zylinders	9.0	Dichtung für Zylinder	
6.	Leichte Zündungseinstellung	8.0		
7.	Zylinderkopf montieren	3.0	Dichtung für Zylinderkopf	
8.	Zündung am Kompressions-Hahnenauge einstellen	2.0		
9.	Schwungscheiben ausrichten	13.0	Mutter für Kurbelzapfen Büchse für Kolbenstange Roller	Vorrichtung z. Schwungscheiben zentrieren 
				Spitzen-Apparat für Schwungscheiben 
10.	Rollenlager von einer Schwungscheibe abziehen	3.0	Rollenlager	Abziehen für Rollenlager 


Type 501T und TS

Nr.	Benennung des Arbeitsganges	Zeit in Minuten	Ersatzteile	Bemerkung und Skizze
1.	Kupplung einstellen	5.0		Motorrad
2.	Schaltung einstellen	3.0		Motorrad
3.	Start- und Steuergeh.-Deckel demontieren Getr.-Antriebsrad abziehen und montieren	25.0	Dichtg. für Start u. Steuergehäuse Schrauben Rollenlager	
4.	Steuergeh.-Deckel montieren, Startgetriebe einbauen			
5.	Kette reparieren	6.0	Kettenglieder Sicherung	Auflage zum Reparieren der Kette 
6.	Schlauch vulkanisieren	5.0	Ersatzteile f. Vul- kanisierapparat	Vorrichtung zum Auf- richten d. Gummireifen 
7.	Montage des Drahtreifens	9.0		
8.	Einziehen eines Bowdenzugdrahtes	12.0	Hülse für Zugdraht	

Type 501T und TS

Nr.	Benennung des Arbeitsganges	Zeit in Minuten	Ersatzteile	Bemerkung und Skizze
1.	Vorderrad-Nabe montieren	14.0	Filzdichtung Achse, Konus	
2.	Hinterrad-Nabe montieren	10.0	Kugelring Lagerschale Gummipuffer	
3.	Bremsen nachstellen	4.0		
4.	Montage einer Federgabel und Einstellung einer Steuerung	30.0	Federn, Muttern Bolzen	
5.	Seitenwagenrad demontieren und montieren, nachsehen	20.0	Splint	

Type 501T und TS

Nr.	Benennung des Arbeitsganges	Zeit in Minuten	Ersatzteile	Bemerkung und Skizze
1.	Lichtanlage komplett, überprüfen	14.0	Sicherung Lampen Rahmen- bändchen	
2.	Laufrad zentrieren	12.0	Speichen und Nippel	Zentrierbock f. Laufräder
				

Sehr wichtig!

Zur Vermeidung von Kupplungsstörungen infolge Verölen der Lamellen verwenden wir beim Abschmieren des Getriebes im Gegensatz zu unserer bisherigen Vorschrift in der Beschreibung und Betriebsanleitung 501/601 TS, (Seite 25) Öl mit Getriebefett z. B.

SHELL 4 X mit SHELL Ambroleum,

welches vor dem Einbringen in das Getriebe zu gleichen Teilen (je knapp $\frac{1}{4}$ Ltr.) miteinander gut vermischt wird.

Diese Füllung ist erstmalig nach 2500—3000 km an der betriebswarmen Maschine abzulassen, das Gehäuse mit Petroleum oder Waschbenzin gründlich auszuspülen und wieder mit neuem Schmiermittel obengenannter Menge und Zusammensetzung zu füllen. Zum Einfüllen verwendet man entweder eine Fettpresse oder macht das Schmiermittel durch Erwärmen dünnflüssig.

Später genügt es, alle 2500—3000 km Öl nachzufüllen, jedoch

nicht über die Höhe der Vorgelegewelle, besser darunter bleiben!

Im beiderseitigen Interesse bitten wir, die Kundschaft auf die Änderung in der Schmiervorschrift aufmerksam zu machen.

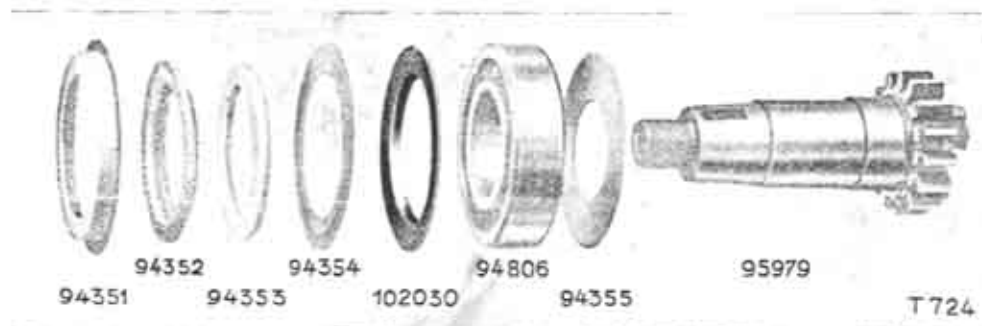
Sollte die Kupplung trotz Beimischung von Getriebefett auch bei richtiger Einstellung immer noch zum Schleifen neigen, so genügt es meistens, wenn man bei laufendem Motor und ausgehobener Kupplung Benzin durch den über der Kupplung befindlichen Stutzen eingießt, um so etwa vorhandenes Öl wegzuspülen.

Führt dies jedoch nicht zum Ziele, so ist die Kupplung auszubauen und jede Lamelle gründlich mit Benzin zu reinigen. Ebenso wechselt man die Dichtungen 94352/53 aus, welche hinter dem linken Hauptwellenlager sitzen, sowie die Filzscheibe 47560 im Achsstummel. Vor dem Einlegen der neuen Dichtungen überzeuge man sich, daß die Hauptwelle **kein** achsiales Spiel hat. Man beläßt bei dieser Kontrolle lediglich die Dichtung unter dem Getriebedeckel und behebt etwa vorhandenes Achsialespiel durch Einlegen von Ausgleichscheiben 51447 zwischen dem rechten Hauptwellenlager und Getriebedeckel. Die dort befindliche Filzdichtung 92959 ersetzt man ebenfalls.

Vierganggetriebe, welche nach der Kupplungsseite Fett verlieren, sodaß dadurch die Funktion der Kupplung beeinträchtigt wird, verseehe man am Lager zum Rad für direkten Eingriff (Achsstummel) mit der neu herausgebrachten

Abdeckscheibe 102 030.

Der Einbau dieser Scheibe erfolgt nach der unten stehenden Abbildung in der Weise, daß ihr Hals nach dem Lager (94806) zeigt. Aus der Abbildung ist auch die Reihenfolge ersichtlich, nach welcher beim Wiedereinbau vorzugehen ist.



Zur Erreichung ganz geringen Achsialspiels an der Getriebehauptwelle entferne man im Bedarfsfalle eine oder mehrere der im Getriebedeckel hinter dem Kugellager (51 270) eingelegten Ausgleichscheiben (51 447, Abmessung: 51x45x0,2). In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf das Kundendienstblatt Nr. 24.

Zum Nachfüllen des Getriebes verwende man jedoch **nicht nur Öl allein**, sondern dasselbe Öl/Fettgemisch, wie zur Neufüllung, z. B.

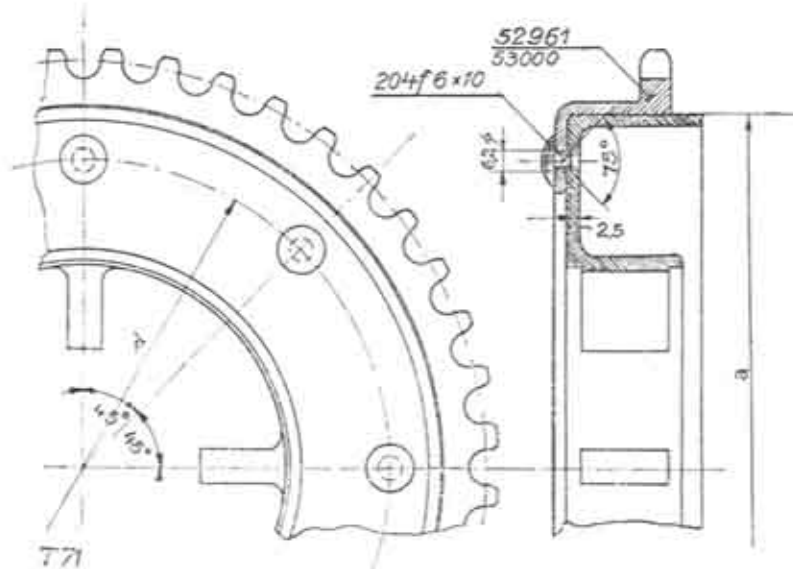
SHELL Autoöl 4 X / SHELL Ambroleum

Mischungsverhältnis 1:1.

Es darf jedoch nur so viel nachgefüllt werden, daß die Vorgelegewelle höchstens bis zur Hälfte vom Schmiermittel bedeckt ist. Ein Stab, welchen man, mit seinem unteren Ende schräg nach dem Zylinder geneigt, durch den Einfüllstutzen in das Getriebe einführt, taucht dabei nach 13 bis 14 cm — vom Einfüllstutzen aus gemessen — in das Schmiermittel ein.

Die Abdeckscheibe 102 030 kann durch unsere Abteilung Teileversand bezogen werden.

Sind die Zähne an der Bremstrommel der Hinterradnabe soweit abgenützt, daß sich eine neue Kette nicht mehr einwandfrei auflegen läßt, so muß ein neuer Zahnkranz aufgenietet werden. Die alte Bremstrommel braucht hierbei nicht durch eine neue ersetzt werden, sondern wird nach untenstehendem Bearbeitungsplan und der Skizze abgeändert. Die Ersatz-Zahnkränze haben wir vorrätig.



251 T und S und
301 T und TS
a = 165,5 mm Ø
d = 144 mm Ø
501 T und TS
a = 186,5 mm Ø
d = 164 mm Ø

Arbeitsplan

für die Hinterradzahnkränze 251 T und S,
301 und 501 T, Teil-Nr. 52961 und 53000

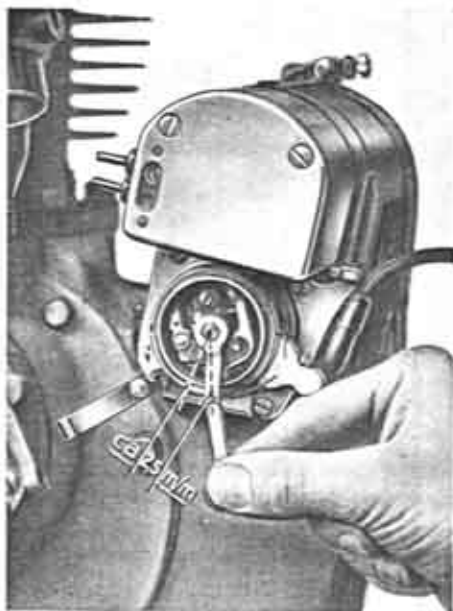
für den Vorderradzahnkranz bei 201 T und TS,
Pos. 49920

Nr.	Werkgang	Stückzeit in Min.	Nr.	Werkgang	Stückzeit in Min.
1	Hinterrad ausbauen, Bremse auseinandernehmen	25,00	1	Kupplung ausbauen und Kettenschutzblech abnehmen	5,00
2	an Bremstrommel Zahnkranz abdrehen	15,00	2	Kettenkranz abschrauben oder abnieten	3,00
3	Zahnkranz, Ersatzteil aufpressen (s. Skizze)	4,00	3	Kettenkranz aufnieten	10,00
4	8 Nietlöcher bohren und versenken	5,50	4	Kupplung einbauen	6,00
5	Zahnkranz aufnieten	15,00	5	Kettenschutz anbringen	2,50
6	Bremse zusammen machen und Hinterrad einbauen und ausspuren	30,00			

Bei Bestellung sind die Teilnummern anzugeben und zwar für

- 201 TS und T Teil-Nr. 49920 für normales Gelände
- 50999 „ bergiges „
- 301 TS und T und 251 T und S „ 52961 zur Reparatur
- 501 TS und T „ 53000 für Solomaschinen
- 54758 „ Seitenwagen

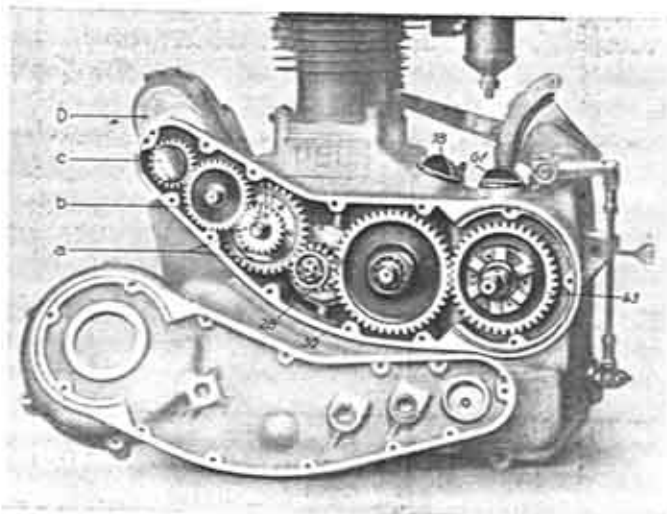
Bei verstärktem Geräusch der Zahnräder auf der Antriebseite zum Magnet- oder Lichtmagnetzündler, ebenso bei Störungen am Dynamo-Antrieb des Bosch-Lichtmagnetzünders D ist folgendes zu beachten:



Das Zahnspiel der Magnetantriebsräder ist vor Abnahme des Zündapparats zu prüfen. Es geschieht dies nach Abnahme des Unterbrechergehäuse-Deckels, indem man mit einem Magnetschlüssel den Kopf der Unterbrecher-Befestigungsschraube faßt und den Schlüssel leicht hin- und herzuführen versucht.

Ist das am Unterbrecherumfang gemessene Spiel größer als ca. 2,5 mm, so ist außer dem Zündapparat auch der lange Antriebsgehäuse-Deckel auf der linken Motorseite abzunehmen und die Magnetantriebsräder a, b und c auf zu starken Verschleiß hin zu untersuchen.

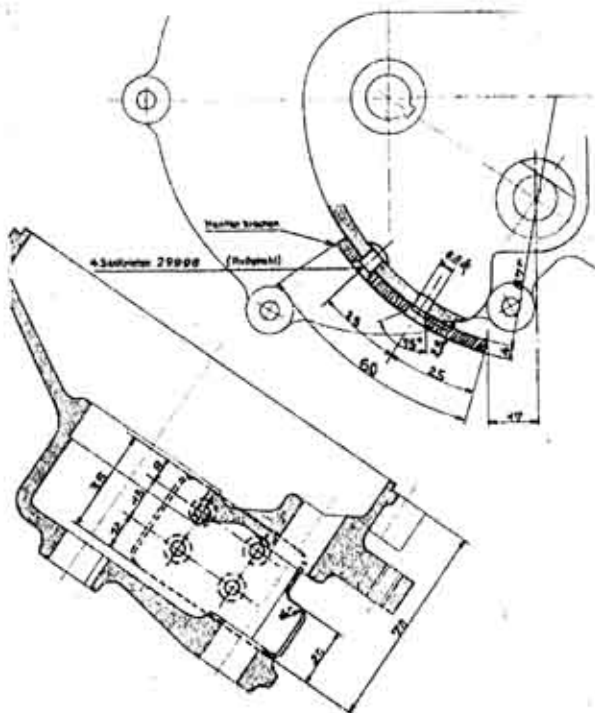
Stark eingelaufene Räder sind auszuwechseln, da andernfalls eine Wiederholung der Störung zu erwarten ist. Wird Ersatz benötigt, so ist aus untenstehender Tabelle die entsprechende Teilnummer zu ersehen.



	251 T & S 301 T	501 T & S
a	45156/48783	50565/45143
b	45155	45142
c	46423	46423

Unvorschriftmäßiges Starten durch Nichtanheben des Ventilhebers, oder zu starkes Durchtreten, hatte in einigen Fällen zur Folge, daß die Zähne des Startrades oder die Befestigungsschraube des Starttrittes gebrochen sind.

Um dem Ausbrechen der Zähne vorzubeugen, haben wir eine Anschlagplatte für die Startkurbel entworfen, die am Startgehäusedeckel angebracht wird. Diese Platte bezieht man am besten vom Werk. Sie ist fertig bearbeitet, mit 4 Loch versehen und dem Gehäuse angepaßt.

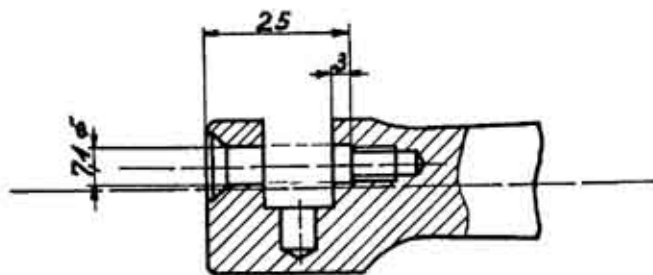


1 Anschlagplatte T. Nr. 59863, dazu
4 Senknieten T. Nr. 29998.

Das Aufnieten hat so zu geschehen, daß die Nase mit ihrem ganzen Ausschnitt über die Startgehäuse-Deckelwandung hervorsteht (siehe Bild). Entsprechend den Bohrungen in der Platte sind auch 4 Löcher in das Gehäuse zu bohren, die Nieten einzulegen und von innen zu vernieten.

Zur Ausführung dieser Arbeiten ist das ganze Startgehäuse vom Motor abzunehmen. Nach Ausbau der Startkurbel lassen sich die oben bezeichneten Arbeiten leicht durchführen.

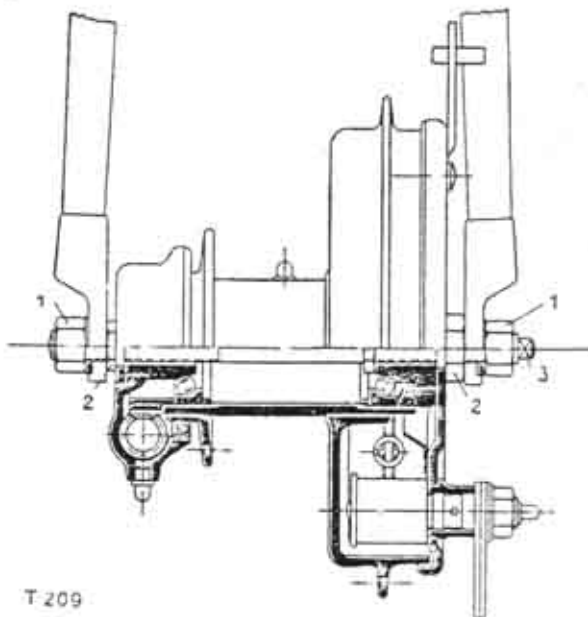
In den Fällen, bei welchen die Befestigungsschraube des Starttrittes gebrochen ist, empfehlen wir, nach Ausbau der Startkurbel und Entfernen des Starttrittes, entsprechend untenstehender Skizze die Startkurbel nachzuarbeiten, um eine längere Schraube, Teil Nr. 59521, verwenden zu können.



Hierzu ist die Bohrung (7,1 mm Durchm.) für die Befestigungsschraube um 3 mm tiefer, das heißt von Außenkante gemessen 25 mm tief nachzuarbeiten.

Die Befestigung des Starttrittes wird hierdurch ganz wesentlich verstärkt und unbedingt erhöhte Sicherheit auch bei Ueberbeanspruchung gewährleistet.

1. Rad aufbocken.
2. Beide Achsmuttern 1 lösen.
3. Linke und rechte Gegenmutter 2 lösen.
4. Durch Drehen des, in Fahrtrichtung, rechtsseitig angebrachten Flachkantes 3 der Vorderradachse das richtige Spiel einstellen, so daß das Vorderrad leicht läuft, ohne in den Lagern zu wackeln, hierbei ist das Tachometergehäuse festzuhalten.
5. Gegenmutter festziehen.
6. Achsmutter festziehen.



T 209

Wenig Fett eindrücken, da dies leicht in die Bremstrommel eindringen kann und die Bremswirkung dadurch beeinträchtigt wird.

500 SS. Abbildung 1

1. Achsmutter 1 links lösen.
2. Gegenmutter 2 in Fahrtrichtung links lösen.
3. Linken Konus 3 richtig einstellen, so daß das Hinterrad leicht läuft, ohne in den Lagern zu wackeln.
4. Gegenmutter festziehen.
5. Achsmutter 1 festziehen.

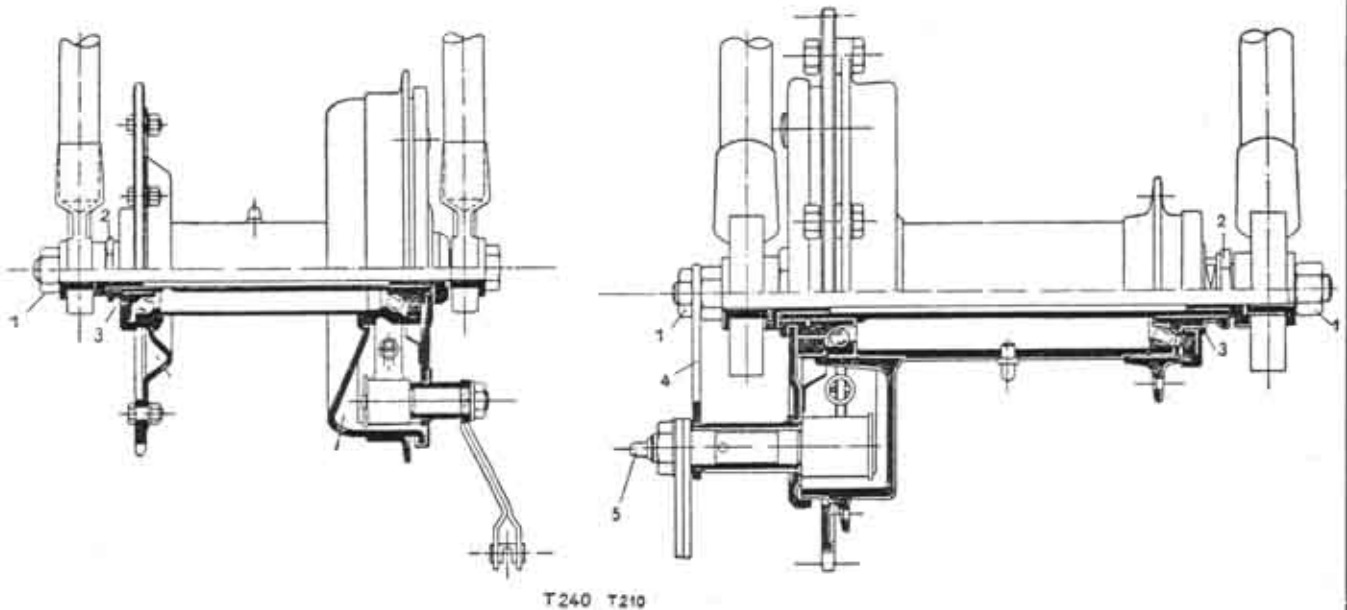


Abb. 1

Abb. 2

Bei 5 wenig Fett eindrücken, da dies leicht in die Bremstrommel eindringen kann und die Bremswirkung dadurch beeinträchtigt wird.

501 S und 351 S. Abbildung 2

1. Achsmutter 1 links lösen und rechts wegnehmen, Stützlasche 4 hochstellen.
2. Gegenmutter 2 rechts in Fahrtrichtung lösen.
3. Rechten Konus 3 richtig einstellen, so daß das Hinterrad leicht läuft, ohne in den Lagern zu wackeln.
4. Gegenmutter 2 festziehen.
5. Achsmutter 1 festziehen.